

De quoi la mobilité est-elle le nom ? Une analyse lexicographique des usages de la mobilité.

Yoann Demoli & Axel Villareal
Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines
Projet Conduire

Laboratoire Printemps et Laboratoire de sociologie quantitative
Mercredi 13 juin 2018

Workshop scientifique « Sciences Humaines et Sociales & Mobilités »

Session 3 : Quelle planification urbaine ? Quels aménagements pertinents dans les territoires périurbains et ruraux ?

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

Conclusion

Le projet CONDUIRE (1)

- ▶ CONSTRUIRE DES MOBILITÉS DURABLES, INCLUSIVES ET RESPONSABLES
- ▶ Projet financé par l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets TEES
- ▶ Apporter une contribution originale à l'étude des pratiques de substitution à la voiture individuelle :
 - ▶ Dans les zones où la densité urbaine est faible et où la voiture reste le moyen de transport principal ;
 - ▶ Pour les ménages économiquement fragiles pour lesquels la voiture représente une contrainte budgétaire importante.
- ▶ Répondre à trois questions :
 1. Comment les problèmes de mobilité sont envisagés par les différents acteurs ?
 2. Comment les ménages appréhendent leurs problèmes de mobilité en fonction de leurs types de déplacements ?
 3. Quels sont les arguments qui sont susceptibles de convertir les ménages en termes de transport durable ?

Le projet CONDUIRE (2)

- ▶ Coordination par le laboratoire PRINTEMPS (Université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines et CNRS)
- ▶ Équipe constituée d'acteurs académiques, d'acteurs publics, privés et associatifs :
 - ▶ Laboratoires : PRINTEMPS, CENS, GERPISA et LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE QUANTITATIVE
 - ▶ Acteur public : Conseil départemental de Loire-Atlantique
 - ▶ Acteur privé : EdF R&D
 - ▶ Acteur associatif : Ehop Covoiturage
- ▶ Des méthodes mixtes sur un territoire ciblé :
 1. Département de Loire-Atlantique, notamment trois communes péri-urbaines et rurales
 2. Données quantitatives d'enquêtes auprès des ménages
 3. Données qualitatives d'enquêtes auprès des acteurs locaux et des ménages

La construction d'une notion problématique

Mobilité comme terme mouvant et polysémique (Borja, Courty & Ramadier, 2014) :

- ▶ Une construction reposant sur trois distorsions :
 1. Mobilité serait plus importante qu'auparavant
 2. Mobilité serait une donnée plutôt qu'une construction
 3. Techniques plus déterminantes que les politiques et les contextes
- ▶ Succession des termes de flux, de déplacements puis de mobilité dans un contexte de libéralisation de la circulation des biens et des personnes
- ▶ Mobilité comme pratique, comme valeur et comme idéologie

Les objectifs de l'analyse lexicographique

Comment évoque-t-on la mobilité dans les discours des différents acteurs (médias nationaux, acteurs programmatiques, citoyens) ?

1. Identifier et caractériser les homogénéités et les divergences au sein des corpus et entre eux ;
2. Peut-on dire qu'il y a un (des) décalage(s) de représentation entre les différents acteurs ? En quoi consistent-ils s'ils existent ?
3. Y a-t-il une façon partagée de parler de la mobilité et des mobilités ?
4. Quels sont les points aveugles des différentes discours ?
5. Quels sont les points de cristallisation des différents corpus ?

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

Conclusion

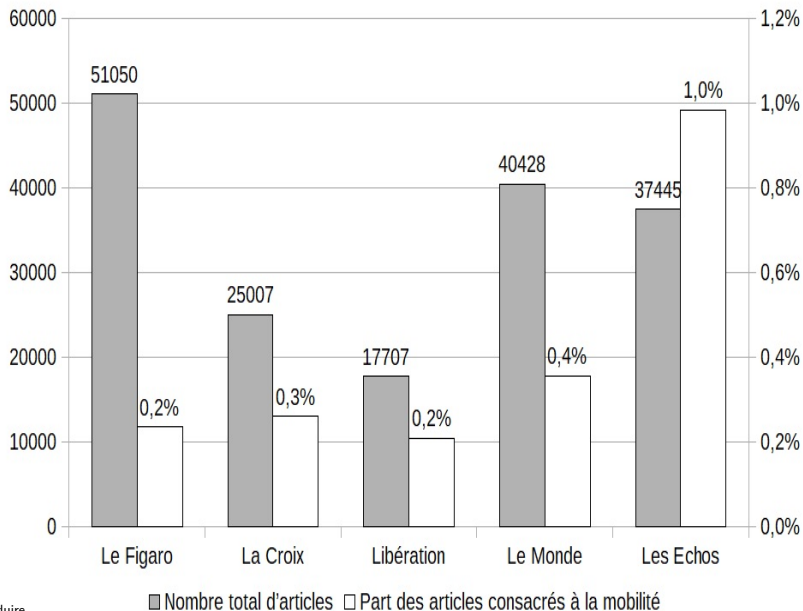
Les matériaux : L'année 2017

- ▶ L'année des élections présidentielles : traitement médiatique des sujets de société (corpus presse)
- ▶ Mobilité mise à l'honneur avec les *Assises de la mobilité*
- ▶ Possibilité d'avoir accès aux participations citoyennes sur la plateforme des assises (corpus citoyens)
- ▶ Possibilité de comparer les rapports d'expertise avec les commentaires des rapports (corpus acteurs programmatiques)

Le corpus médiatique (1)

- ▶ Recherche des termes « mobilité(s) » dans la presse nationale française au cours de l'année 2017
- ▶ Nettoyage du corpus, excluant les articles évoquant d'autres formes de mobilité (professionnelle, bancaire, réduite...)
- ▶ Cinq journaux quotidiens (quatre généralistes, un économique) :
 - ▶ *Le Figaro* (120)
 - ▶ *La Croix* (65)
 - ▶ *Libération* (37)
 - ▶ *Les Échos* (368)
 - ▶ *Le Monde* (144)
- ▶ Un corpus de 754 articles uniques

Le corpus médiatique (2) : Un sujet relativement marginal



Le corpus des experts

- ▶ Collecte des synthèses et rapports des six groupes d'experts des *Assises de la Mobilité*
 - ▶ Mobilités plus propres
 - ▶ Mobilités plus solidaires
 - ▶ Mobilités plus sûres
 - ▶ Mobilités plus intermodales
 - ▶ Mobilités plus soutenables
 - ▶ Mobilités plus connectées
 - ▶ Synthèse ateliers innovation
 - ▶ Synthèse ateliers territoriaux
 - ▶ Synthèse Journée internationale des assises
 - ▶ Note d'étape de la commission spécialisée CNTE
 - ▶ Rapport d'étape

Le corpus des citoyens

- ▶ Webscraping des commentaires laissés sur la plateforme des *Assises de la mobilité*
 - ▶ Utilisation de webscraper.io
 - ▶ Mobilités propres (303)
 - ▶ Mobilités connectées (74)
 - ▶ Mobilités solidaires (113)
 - ▶ Mobilités intermodales (113)
 - ▶ Mobilités plus sûres (93)
 - ▶ Mobilités soutenables (130)
- ▶ 713 (primo) commentaires
 - ▶ Une population spécifique (des individus plutôt instruits et impliqués dans la vie publique)
 - ▶ Un corpus hétérogène (doublons, réponses à des commentaires précédents, poursuite de commentaires...)

Questions de méthodes

- ▶ Usage du logiciel R, utilisant les packages Iramuteq et Rcmdr
- ▶ Des traitements descriptifs variés opérés séparément sur chaque corpus :
 - ▶ Bilans lexicaux
 - ▶ Analyse de similitudes
 - ▶ Analyse factorielle sur tableaux lexicaux
 - ▶ Classification ascendante hiérarchique

Hypothèses

1. Des pratiques constituées en problème public pour (et par) des acteurs spécifiques :
 - 1.1 Un problème public construit autour des zones les plus denses
 - 1.2 Un problème public approprié par des acteurs au volume de capital le plus important
2. Mobilité comme une forme d'impensé, de mot-valise :
 - 2.1 Une mobilité construite comme duale, opposant mobilités douces et auto-mobilité
 - 2.2 Une mobilité souvent pensée comme un service et moins comme des pratiques
3. Des discours relativement éloignés des pratiques quotidiennes :
 - 3.1 Des discours en décalage avec les pratiques majoritaires
 - 3.2 Des discours peu informés par la description fine des usages des acteurs

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

- Corpus de presse

- Corpus des acteurs programmatiques

- Corpus des commentaires des citoyens

Conclusion

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

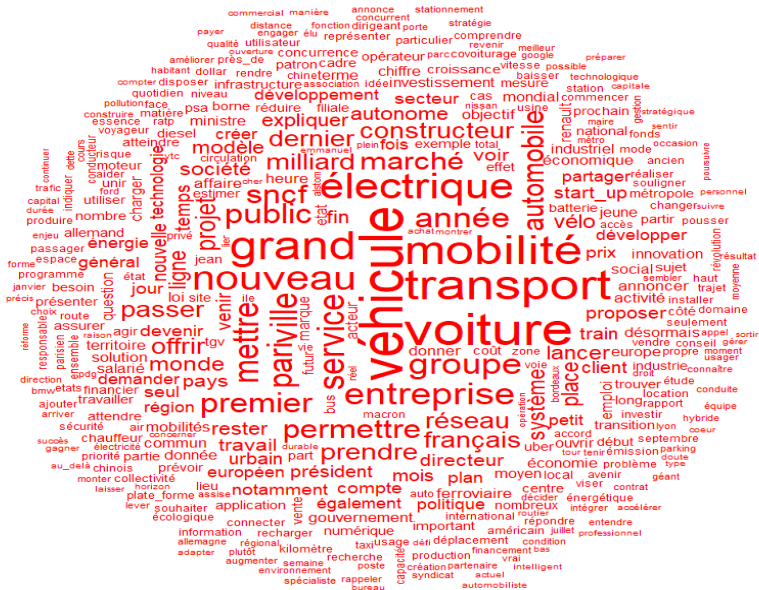
Résultats

Corpus de presse

Corpus des acteurs programmatiques

Corpus des commentaires des citoyens

Conclusion



Résultats

Prépondérance des termes liés à la voiture :

- ▶ Véhicule (1343)
- ▶ Voiture (1215)
- ▶ Automobile (634)

Faiblesse des autres modes hors transport ferroviaire :

- ▶ SNCF (646)
- ▶ Train (357)
- ▶ Vélo (411)
- ▶ Bus (229)

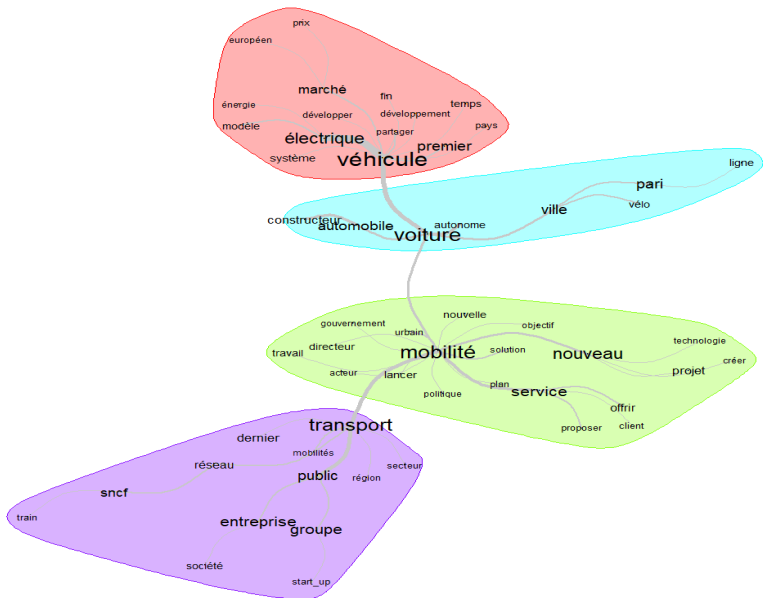
Forte présence des terminologies liées au marché et à la sphère économique (effet de structure Les Echos)

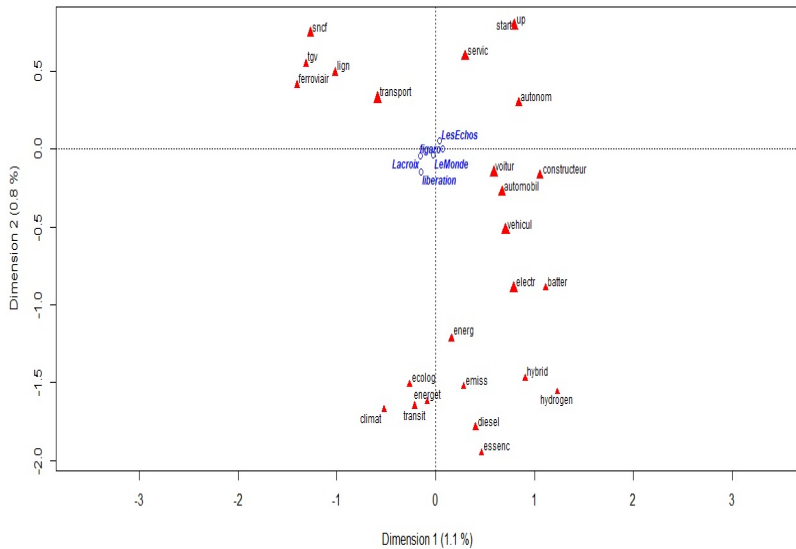
- ▶ Entreprise (792)
- ▶ Groupe (757)
- ▶ Marché (620)
- ▶ Constructeurs (528)

- ▶ Client (338)
- ▶ Usager (114)

Mobilité surtout « urbaine », avec une concentration sur Paris :

- ▶ Ville (766)
- ▶ Paris (705)
- ▶ Urbain (348)
- ▶ Région (303)
- ▶ Territoire (252)
- ▶ Collectivité (164)
- ▶ Département (99)
- ▶ Rural (54)
- ▶ Banlieue (49)
- ▶ Périurbain (22)





Constats et synthèse

- ▶ Articles se concentrant sur les zones les plus denses (les plus encombrées, les plus polluées)
- ▶ Articles concevant la mobilité comme problématique, confrontée à un tournant
- ▶ Articles évoquant de nouvelles mobilités au sein desquelles la voiture individuelle s'efface
- ▶ Articles soulignant les coûts environnementaux, mais peu les coûts budgétaires assumés par les ménages
- ▶ Quatre classes de discours :
 1. Importance du transport ferroviaire
 2. Promotion des services (marchands) de mobilité urbaine
 3. Promotion de la motorisation électrique
 4. Critique des motorisations thermiques et enjeu de la pollution urbaine

Extraits

***Le Figaro*, « Le gouvernement Philippe... »**

« Le gouvernement d'Édouard Philippe en est convaincu : la France prépare sa troisième révolution des mobilités, celle des mobilités propres, partagées, autonomes et connectées, souligne avec enthousiasme un collaborateur d'Elisabeth Borne, la ministre des Transports. En attendant cette nouvelle aube, le pays n'a pas fini de régler les problèmes posés par les deux révolutions précédentes : d'abord, celle des transports collectifs avec le ferroviaire, puis celle de la voiture individuelle, symbole de liberté et de réussite sociale pendant des années. »

***Le Monde*, « Les entreprises s'ouvrent à l'écomobilité »**

« Moins polluantes que la voiture individuelle de fonction, les solutions d'autopartage, de covoiturage, de vélopartage et de crédit mobilité se développent dans le monde du travail. (...). Sollicités par leurs clients, les opérateurs de location longue durée agrègent des offres allant en ce sens. Le loueur ALD Automotive vient par exemple de s'associer à la start-up française WayzUp, spécialisée dans le covoiturage de courte distance de salariés sur leurs trajets domicile-travail. ALD a ainsi lancé une application mobile permettant aux collaborateurs des entreprises de trouver des covoitureurs pour leurs déplacements domicile-travail sans modifier leurs habitudes de trajet tout en partageant équitablement les frais. »

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

Corpus de presse

Corpus des acteurs programmatiques

Corpus des commentaires des citoyens

Conclusion

global automobile changement stratégie réalisation international
 commande juridique mission protection organisation garantir contributeur équipement
 technologique comprendre prioritaire analyse plateformes autonome espace évaluation environnemental
 opérationnel poids commander mission protection contribution organisation garantir contributeur équipement
 passer autopartage analyse coût ancr nombre charge opérateur réaliser financier viser obligation adjucciser
 énergie fin domaine conduite études leader avènement organisation opérationnelle réalisation international
 différent regard etat question financer comptabilité responsabilité financement condition association engager
 exploitation péage parc trafic mobilité action compter prévoir européen description année partir bénéficier
 retour solidaire dossier constituer exister appar ailleurs situation ligne développement trajet souterrain
 essentiel recherche actuel nature lien social projet territoire information créer aider création établissement
 énergétique manière existant lieu via projet territoire information créer aider création établissement
 salaire démarche législatif au statut de messagerie voies nouvelles entreprises jours agglomération
 impact intégrer personnel exemple véhicule loi public \$ mobilité particulier règlementation
 fin rural collectif usage niveau solution plan effet km réseau matière ac urbain partager améliorer circulation
 initiative durée organisation gestion route nécessaire rendre agir propre région émettre rapport compétence
 quotidien plateforme individuelle propre premier région émettre rapport compétence voiture cas lourd développement
 directeur ouvrir rapport émission sécurité assurance offrir infrastructure donner dispositif actif logistique
 métropole difficulté échelle développement assurance offrir infrastructure donner dispositif actif logistique
 convulser rester tarification qualité améliorer application envisager gouvernance distance effort fiscal marchandise
 demander appuyer relever livraison ambulation envisager gouvernance distance effort fiscal marchandise
 assise conducteur accident accessibilité département spécifique déploiement connaissance investissement transition électrique
 règlementation orientation stationnement achat intermodalité inscrire capacité encourager société contrat population
 passer régulation passer

Résultats

Par rapport aux autres corpus, une moindre place du transport ferroviaire :

- ▶ Train (59)
- ▶ Ligne (93)
- ▶ SNCF (86)
- ▶ Ferroviaire (144)

Emphase sur le vélo et le covoiturage :

- ▶ Covoiturage (245)
- ▶ Vélo (267)

Prise en compte des besoins supposés des usagers :

- ▶ Besoin (382)
- ▶ Déplacement (307)
- ▶ Usager (203)

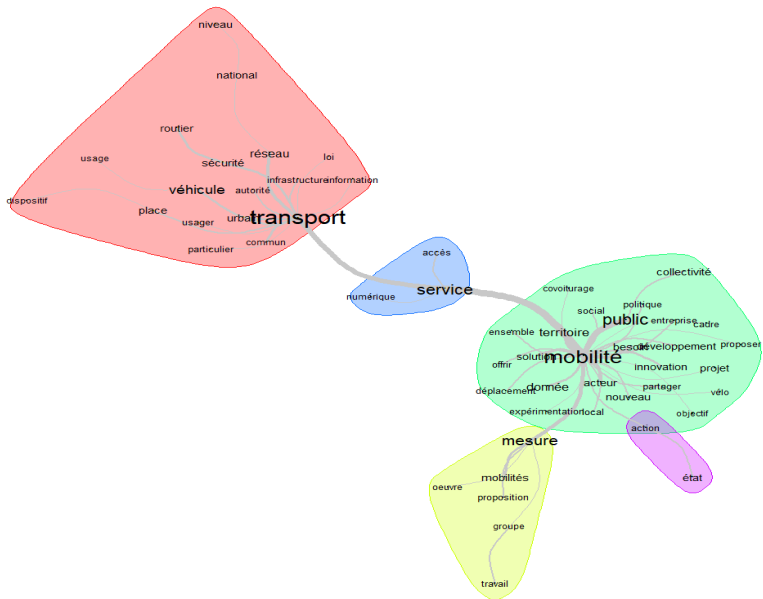
Toujours une référence importante aux logiques marchandes :

- ▶ Entreprise (240)
- ▶ Groupe (266)

- ▶ Marché (141)
- ▶ Constructeurs (31)
- ▶ Client (24)

Prépondérance des échelons territoriaux *mais* urbains :

- ▶ Territoire (568)
- ▶ Collectivité (397)
- ▶ Région (197)
- ▶ Rural (95)
- ▶ Département (85)
- ▶ Périurbain (56)
- ▶ Paris (49)
- ▶ Banlieue (7)
- ▶ Urbain (402)
- ▶ Ville (179)
- ▶ Village (9)



Constats et synthèse

- ▶ Discours se concentrant sur les zones les plus denses (les plus encombrées, les plus polluées)
- ▶ Discours concevant la mobilité comme problématique, confrontée à un tournant
- ▶ Discours évoquant de nouvelles mobilités au sein desquelles le covoiturage joue un rôle important
- ▶ Discours soulignant les besoins des ménages, mais de façon assez floue

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

Corpus de presse

Corpus des acteurs programmatiques

Corpus des commentaires des citoyens

Conclusion

Résultats

La voiture est mise au même niveau que les autres modes :

- ▶ Véhicule (292)
- ▶ Voiture (289)
- ▶ Automobile (68)
- ▶ Vélo (288)
- ▶ Train (237)
- ▶ Electrique (149)
- ▶ Bus (120)
- ▶ Ligne (166)
- ▶ Ferroviaire (119)

Les motifs de la mobilité quotidienne sont plus présents :

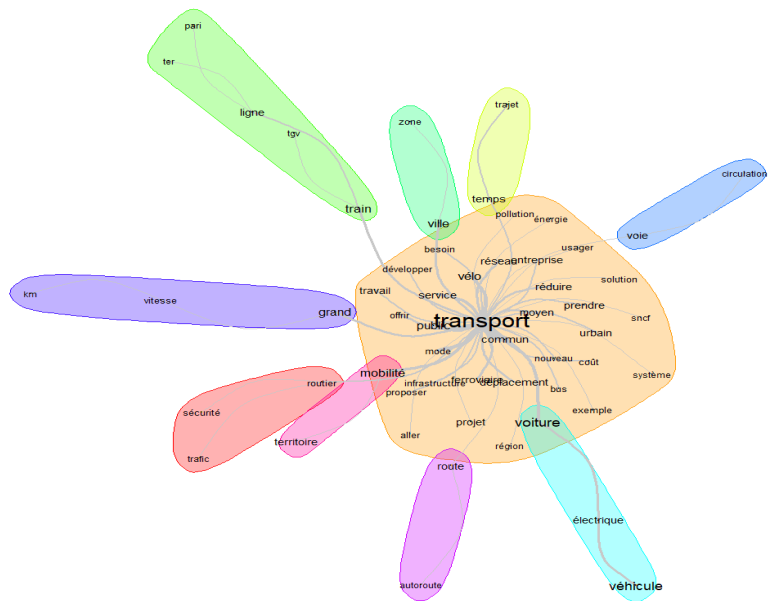
- ▶ Coût (100)
- ▶ Travail (116)
- ▶ Déplacement (178)
- ▶ Trajet (105)
- ▶ Besoin (91)
- ▶ Covoiturage (68)
- ▶ Quotidien (55)

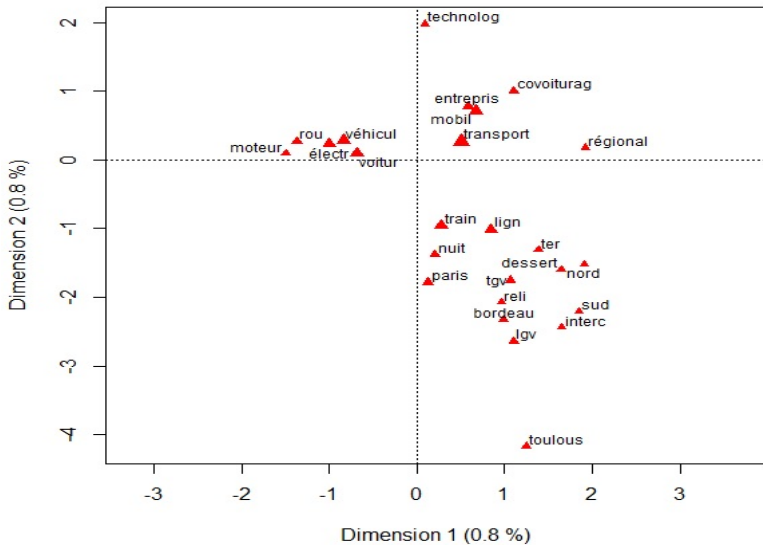
Peu de références au marché et on parle plus des usagers :

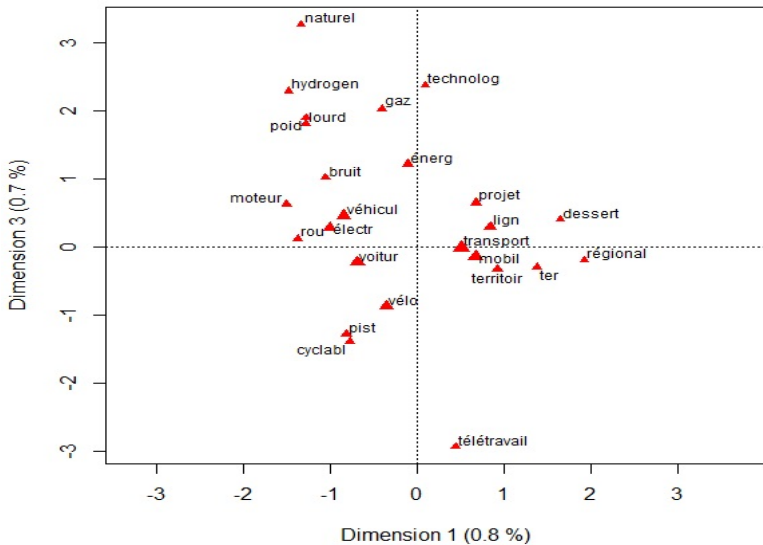
- ▶ Entreprise (128)
- ▶ Groupe (16)
- ▶ Marché (24)
- ▶ Constructeurs (0)
- ▶ Client (5)
- ▶ Usager (97)

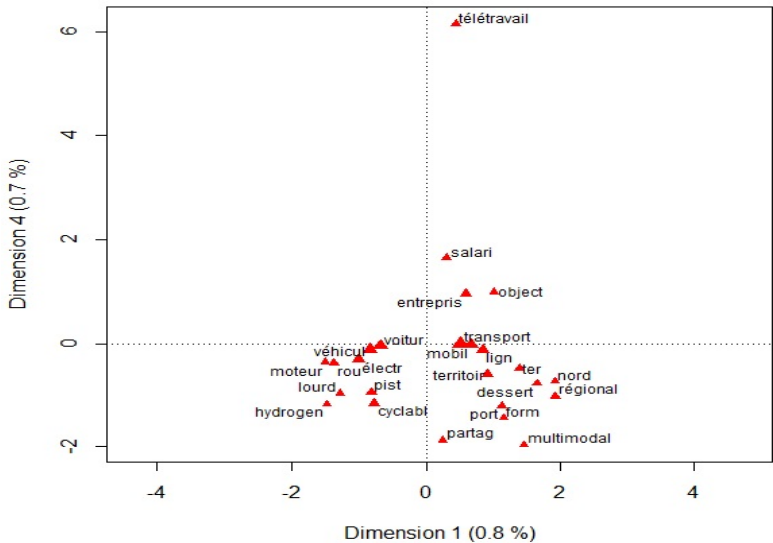
La mobilité est surtout « urbaine », avec une concentration sur Paris :

- ▶ Ville (239)
- ▶ Paris (119)
- ▶ Urbain (130)
- ▶ Région (74)
- ▶ Territoire (120)
- ▶ Collectivité (35)
- ▶ Département (21)
- ▶ Rural (35) et village (15)
- ▶ Banlieue (23) et périurbain (7)









Constats et synthèse

- ▶ Commentaires se concentrant sur les zones les plus denses (les plus encombrées, les plus polluées)
- ▶ Articles concevant la mobilité comme problématique, confrontée à un tournant
- ▶ Articles évoquant le poids de la voiture individuelle dans les différents types d'usages (travail)
- ▶ Articles soulignant les coûts budgétaires, avec un regard sur l'inclusivité sociale et territoriale

Extraits

Verbatim 1

« Le covoiturage a une part de marché négligeable dans le transport quotidien. Sur la région Parisienne le taux d'occupation des automobiles est de l'ordre de 1 »

Verbatim 2

« Est-ce l'exemple même de "scientisme" laissant croire que la seule solution est dans la fuite en avant et l'intégration de techniques innovantes ... et uniquement accessibles à une partie restreinte de la population ? »

Verbatim 3

« comment encourager les transports doux (mais ça fait plus de 10 ans que c'est le cas et tout ce qu'on a gagné c'est de créer des situations conflictuelles entre les cyclistes et les automobilistes - ce qui me frappe à cette occasion c'est l'extrême intolérance des mordus de vélo qui veulent chasser des villes la voiture alors que les automobilistes ont toujours été bien plus tolérants envers les autres modes de transports) - comment dépenser encore plus d'argent pour des transports collectifs dans les métropoles (mais faut-il vraiment continuer à développer des métropoles qui ont été atteinte une taille insupportable ?) - comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer (c'est une blague ? on est en train d'interdire aux véhicules des pauvres cad les vieux véhicules pas forcément plus polluant de rouler en ville ; on a demandé au peuple s'il était d'accord pour le système crit-air dont l'obligation a été instituée par un simple décret ?) »

Verbatim 4

« Il est nécessaire de réfléchir à de meilleurs moyens que la voiture pour se rendre dans les grands centres urbains : ? mise en place de périphériques (rocade bouclée) si possible autour des centres ; ? création de parcs relais placés autour de cette rocade ; ? mise en place de réseaux de transports en étoile mais aussi en cercles concentriques : tous les citoyens qui souhaitent prendre les transports en commun ne vont pas forcément que dans les centres-villes des grandes villes ; ? campagnes d'incitation à l'usage des transports en commun ou des modes doux en ville et en périphérie ; ? réalisation maintien d'étoiles ferroviaires structurant le territoire et permettant la création le renouvellement de gares points de chute des réseaux de transport urbain. »

Discussion des hypothèses

1. Des pratiques constituées en problème public pour (et par) des acteurs spécifiques :
 - 1.1 Un problème public construit autour des zones les plus denses (**Vrai : CP, CA et CC**)
 - 1.2 Un problème public approprié par des acteurs au volume de capital le plus important (**Vrai : CC**)
2. Mobilité comme une forme d'impensé, de mot-valise :
 - 2.1 Une mobilité construite comme duale, opposant mobilités douces et automobilité (**Vrai : CP et CC**)
 - 2.2 Une mobilité souvent pensée comme un service et moins comme des pratiques (**Vrai : CP et CA**)
3. Des discours relativement éloignés des pratiques quotidiennes :
 - 3.1 Des discours en décalage avec les pratiques majoritaires (**Vrai : CP**)
 - 3.2 Des discours peu informés par la description fine des usages des acteurs (**Vrai : (CA) et CC**)

Plan de la séance

Introduction

Méthode et matériaux

Résultats

Conclusion

Conclusion (1)

- ▶ La construction partagée d'un *problème* de la mobilité
- ▶ Une mobilité majoritairement pensée comme *urbaine*, dans des zones denses
- ▶ Une mobilité majoritairement impensée en termes d'usages (importance du travail, mais silence sur les autres motifs de déplacements)
- ▶ Des solutions orientées vers les modes doux, congruents aux zones denses
- ▶ Des solutions conçues comme des pratiques de service marchand

Conclusion (2)

Les paris et les enjeux du projet CONDUIRE :

- ▶ Amorcer la transition écologique par le *bas* et par le *biais*
- ▶ Privilégier l'existant, avec les réservoirs de déplacements déjà existants
- ▶ Envisager les espaces peu denses comme particulièrement pertinents et (car) vulnérables
- ▶ Proposer des solutions alternatives, en soulignant leur potentiel économique et budgétaire
- ▶ Privilégier les relations informelles et les réseaux pré-existants aux solutions marchandes et *top-down*
- ▶ Analyser finement les déplacements pertinents susceptibles d'être partagés
- ▶ Analyser finement les usagers susceptibles d'amorcer des changements de pratiques