



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 6, n°3 | Décembre 2015

L'adaptation en tension (1/2)

Adapter les pratiques aux valeurs, adapter les valeurs aux pratiques : compensation et conciliation des habitants du périurbain pour une mobilité durable

*Adapt the practices to the values, adapt the values to the practices:
compensation and conciliation of the suburban inhabitants for a sustainable
mobility*

Georges-Henry Laffont et Denis Martouzet



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/11057>

DOI : [10.4000/developpementdurable.11057](https://doi.org/10.4000/developpementdurable.11057)

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Georges-Henry Laffont et Denis Martouzet, « Adapter les pratiques aux valeurs, adapter les valeurs aux pratiques : compensation et conciliation des habitants du périurbain pour une mobilité durable », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 6, n°3 | Décembre 2015, mis en ligne le 18 décembre 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/11057> ; DOI : [10.4000/developpementdurable.11057](https://doi.org/10.4000/developpementdurable.11057)

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Adapter les pratiques aux valeurs, adapter les valeurs aux pratiques : compensation et conciliation des habitants du périurbain pour une mobilité durable

*Adapt the practices to the values, adapt the values to the practices:
compensation and conciliation of the suburban inhabitants for a sustainable
mobility*

Georges-Henry Laffont et Denis Martouzet

- 1 Dans le cadre de la recherche d'une certaine durabilité des espaces et des pratiques, le périurbain demeure décrié et, au regard d'une injonction qui trace comme horizon une ville compacte, la consommation d'espace et l'augmentation des déplacements automobiles (nombre et distance) doivent cesser. Or, aujourd'hui, ce type de discours tend à être nuancé (Vanier, 2012 ; Feildel et Martouzet, 2014). Ces recherches, parmi d'autres, avancent que ce sont à la fois la non prise en compte des contradictions inhérentes aux processus socio-spatiaux de la périurbanisation ainsi que la manière dont est posée la question de la durabilité du périurbain qui mènent à l'impasse dans laquelle sont les discours. Car, si cette même durabilité est envisagée comme la capacité d'adaptation d'un système aux fluctuations de son environnement, cela invite, par conséquent, à questionner l'effectivité de la non durabilité supposée de ce mode d'habiter (Cailly, 2008), en confrontant, entre autres, la mobilité des populations périurbaines à l'injonction qui leur est faite de tendre vers davantage de durabilité.
- 2 D'un côté, on reconnaît la diversité des espaces périurbains et celle des modes de vie et d'habiter (Hervouët, 2007 ; Dodier et al., 2012), de l'autre, on met en avant les potentiels d'adaptation des territoires périurbains (Langumier, Dias et Demange, 2008) et l'on

cherche à expliciter les attitudes des habitants face à cette injonction à la durabilité. De quelles manières sont mis en pratiques les principes de cette injonction ? Comment cela se traduit-il, plus particulièrement dans l'articulation des champs de l'habitat et de la mobilité ? Quel statut tient la durabilité dans les dires des habitants et dans leurs pratiques ?

- 3 Une équipe principalement composée de chercheurs de l'UMR CITERES¹ a abordé ce questionnement dans le cadre de l'analyse des mobilités d'un échantillon d'une quarantaine de personnes qui, pour la plupart, habitaient le périurbain et travaillaient dans les zones urbaines denses. Cette recherche, menée pour le compte du PUCA, avait pour objectif de saisir comment des individus, en situation, font avec l'espace en tant que celui-ci propose des possibilités mais impose aussi des contraintes plus ou moins fortes (jusqu'à l'impossibilité) pour arriver aux fins qu'ils se donnent tout en respectant, autant que possible, leurs valeurs. Dans le cadre composé de l'ensemble des motivations, mécanismes, comportements, c'est-à-dire ce qui compose et révèle le sens des mobilités de l'individu² et, plus précisément, dans l'ensemble des valeurs³, a été tout particulièrement examinée celle de durabilité⁴, posée ici comme le cadre général du questionnement que nous proposons sur l'adaptation.
- 4 L'objectif, par une mise en perspective de l'ensemble des données quantitatives et qualitatives recueillies, est de comprendre la place qu'occupe la durabilité (celle entendue par la société et celle entendue par les enquêtés eux-mêmes) dans le système de justifications des pratiques. Plus précisément, il s'agit de déceler si, considérant que les valeurs et les normes conditionnent plus ou moins fortement les pratiques, celles-ci correspondent à un respect de celles-là.
- 5 Notre contribution est clairement orientée vers la recherche de l'univers de sens dans lequel la personne inscrit ses pratiques, considérant aussi que celles-ci modifient celui-là et repose, dans le cadre d'une approche centrée sur l'individu⁵, sur l'hypothèse que l'adaptation, face à l'injonction de durabilité, est d'abord celle de la personne : elle négocie avec ses propres valeurs en fonction de la situation dans laquelle elle se trouve et qu'elle se représente d'une certaine manière.
- 6 Après une présentation d'un double cadrage des éléments apportés ici, nous proposons l'examen, à partir des matériaux recueillis, des différents statuts que peut revêtir le durable en tant que catégorie de pensée et dans son rapport aux pratiques. De-là, émergent deux manières d'être face à la durabilité chez les personnes qui répondent à cette injonction de durabilité : entre négociation et compensation, il y a systématiquement soit négociation avec leurs propres valeurs, soit une forme de négociation avec soi-même.

1. Cadrage théorique et contexte de recherche

- 7 Les éléments de connaissance et de questionnement proposés ici sont à saisir dans le cadre que constitue la recherche PériVia, mais, elle-même est inscrite dans un positionnement méthodologique notamment en termes spatiaux (le cas particulier du périurbain) et sociaux avec une conception de l'individu prenant en compte sa dynamique propre, son autonomie relative ainsi que la situation dans laquelle il évolue⁶.

1.1. La mobilité dans le périurbain, contexte particulier de la durabilité

- 8 Le mouvement de desserrement des espaces résidentiels autour des centres urbains ne cesse de croître. Ce phénomène porte la marque de l'essor et de la généralisation des mobilités qui autorisent un affranchissement croissant vis-à-vis des contraintes de l'espace et du temps. Si les mécanismes politiques, financiers, réglementaires, fonciers et immobiliers propres au phénomène périurbain ont été mis au jour, le rôle joué par la mobilité dans la constitution de ces territoires est demeuré principalement questionné sous l'angle des déplacements, de leur rationalité (Mercier, 2006 ; Fol, 2009). La prise en compte des pratiques spatiales des périurbains, leurs manières de se déplacer relativement à l'occupation et à l'appropriation de l'espace du logement, autrement dit l'étude du sens des mobilités est longtemps demeurée un angle mort de la recherche malgré quelques travaux (Piolle, 1990 ; Allemand, Ascher et Lévy, 2004 ; Bailleul et Feildel, 2011). D'un autre côté, être mobile signifie faire usage d'un capital pour assurer ou tendre vers une position spatiale et vers l'affirmation d'une position sociale (Ramadier et al., 2007 ; Lussault, 2009). En effet, la mobilité est progressivement devenue un nouvel attribut de puissance individuelle (Barrère et Martuccelli, 2005). Cette même mobilité est l'ensemble des raisons qui ont présidé au choix de se déplacer, à tel moment, de telle manière, pour tel objectif (Feildel et Martouzet, 2014). C'est aussi la représentation⁷ que la personne se fait de cet ensemble, considérant que cette représentation agit sur l'image de soi et réagit avec elle, sur son rapport au temps, à l'espace, à la société. L'individu, mobile, s'approprie des territoires, développe un ensemble de routines mobilitaires autour de trajets, de parcours, de routes, jalonnées d'étapes, de repères, de références. Enfin, de son côté, inscrit dans une profonde redéfinition des rapports au risque et à l'incertitude qu'entretiennent nos sociétés occidentales (Ascher, 2005), la durabilité s'est aujourd'hui imposée, au-delà de prétentions universalistes et scientifiques (Mancebo, 2006), comme un objectif politique et social à atteindre (Offner et Pourchez, 2007). En tant que tel, il est de l'ordre du changement (individuel et collectif) ou du moins de l'ordre de la nécessité de changement, conduisant chacun et la société à déployer un ensemble de pratiques plus vertueuses. Or, tous les territoires n'offrent pas les mêmes conditions ni les mêmes possibilités d'actions et tous les individus ne se représentent pas, et donc ne vivent pas, ce dernier de la même façon. De fait, la mise en œuvre des conditions de la durabilité dans ces espaces particuliers que sont les périphéries urbaines ne peut se priver d'une connaissance fine et profonde des modes d'habiter émergeant dans le cadre de nos sociétés contemporaines ni, surtout, de comprendre l'importance des « effets de lieu » (Bourdieu, 1993) propres à ces espaces, qui sont de nature à influencer sur leurs pratiques (zapping territorial, captivité périurbaine, etc.).
- 9 Dans ce contexte, nous ne saurions envisager l'espace des périphéries urbaines comme un simple support matériel de pratiques qui, pour perdurer, devrait sous l'effet des politiques publiques, se conformer à des exigences normatives. Nous formulons l'hypothèse que les enjeux de la durabilité ne relèvent pas exclusivement de la mise en œuvre d'une sorte de cahier des charges appliqué collectivement mais sont surtout du ressort de l'individu qui, en intégrant ce paramètre comme une dimension culturelle parmi d'autres, non plus seulement en tant que contrainte mais aussi en tant qu'opportunité, met en mouvement une utopie politique (Martouzet et Laffont, 2014) qui se positionne au cœur de la fabrique et de la pratique des espaces : l'individu, capable de

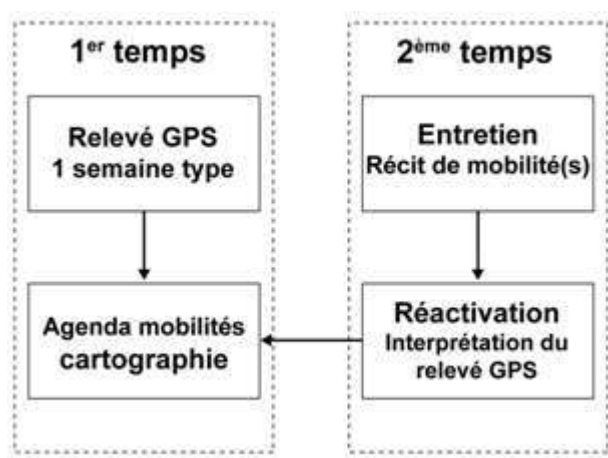
réflexivité, est l'un des acteurs du passage à un mode d'occupation durable des espaces. Ainsi, la capacité à s'organiser, à s'adapter, à construire la réalité spatiale, individuellement et collectivement, est un atout capital dans la quête de durabilité.

1.2. Positionnement théorique et méthodologique

- 10 On peut considérer, que si l'individu est le produit de ce que la société lui permet d'être, celui-ci est capable d'action, de réflexion, de relation et, par conséquent, d'une certaine capacité à se distinguer aux yeux d'autrui et de la société ainsi qu'à ses propres yeux. Chacun, différent, peut s'affirmer comme tel par ses intentions en « ajustant » les fins et les moyens de ses actions au contexte social (valeurs, représentations, normes, etc.). Les processus renvoyant au concept d'individuation (Remy et Voyé, 1992), à la diminution de l'importance relative de la tradition dans les décisions et la diversification des fonctions des groupes et des individus au sein de la société renforçant le processus de différenciation sociale rendent compte, entre autres, des logiques individuelles d'appropriation et de maîtrise de l'espace (et plus généralement des multiples dimensions d'une situation).
- 11 Aussi, proposons-nous une conception de l'individu, plus précisément d'un individu-aujourd'hui comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation actuelle (Bailleul et Feildel, 2011). Un individu-aujourd'hui synthétise ce qu'il a été jusqu'alors, ce qu'il envisage d'être par la suite (la trajectoire comme synthèse des situations passées et anticipées) et est influencé par l'ensemble des éléments sociaux, économiques, politiques, etc. qui forment ainsi son milieu de vie. L'hypothèse d'une cohérence d'ensemble (spatiale et temporelle) de cette trajectoire nous permet de mettre en évidence une trame qui mêle explications causales et explications conséquentielles. La situation influence l'individu-aujourd'hui et donc sa trajectoire mais la trajectoire, cohérente et, en partie, voulue, contribue au choix du contenu de la situation actuelle. Ainsi, l'individu a des compétences, notamment spatiales, des incapacités, des prétentions (compétences pensées mais non effectives) et des complexes (compétences non pensées mais qui seraient effectives si elles étaient connues et reconnues). Dans les choix qu'il fait, il peut ou non être durable ou prétendre l'être dans un territoire qui apparaît comme un contexte d'action, qui rend possible ou non l'action, la facilite ou la rend hasardeuse, difficile ou coûteuse. Les pratiques sont ainsi considérées comme la résultante du couplage entre l'individu et le territoire.
- 12 Dans ce cadre théorique, le protocole d'enquête^s a été construit de façon à permettre l'expression de la représentation que se fait l'individu de sa mobilité. Dans un premier temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un récit des mobilités. Tout d'abord, nous avons équipé l'enquêté d'un logger-GPS permettant d'enregistrer de façon précise l'ensemble de ses déplacements hebdomadaires. À l'issue de cette étape, nous obtenons un relevé objectif et exhaustif de ses déplacements. Ces données permettent dès lors d'en opérer une mesure statistique et un traitement cartographique : l'échelle spatiale de son habiter. Puis, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de préciser autant que possible les principales modalités de sa mobilité, afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Cela permet d'établir par le discours un agenda des mobilités type (lieux, localisations, fréquence des déplacements, activités dans ces lieux, etc.) et d'entrevoir les opportunités

et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa manière d'être mobile et donc le sens qu'il lui donne. La pertinence du récit de mobilités est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc. des individus, les incitant à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS. Le second temps se veut conjointement la poursuite de l'acquisition de connaissances et l'approfondissement des informations recueillies dans le premier. De la sorte, l'exploitation des données récoltées ne se limite pas à ses traitements statistiques et cartographiques : notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter et de sa mobilité par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales. Ainsi, nous sommes revenus vers lui pour lui soumettre, au cours d'une phase d'entretien, l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Martouzet et al., 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes. Cela nous permet d'approfondir, avec l'individu lui-même, les conditions de la mise en œuvre de ses pratiques, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation d'une durabilité des espaces périurbains (Figure 1).

Figure 1. Le protocole d'enquête de la recherche PériVia



- 13 Dès lors, dans PériVia, le périurbain est à la fois le lieu, le prétexte et l'occasion d'observer le couple durabilité/mobilité. Pour expliquer sa mobilité (dimensions physique, idéale, imaginaire), l'individu a recours à un ensemble de justifications plus ou moins complexes. Dans ce contexte, la durabilité questionne autant la réalité des déplacements que le discours porté par les individus sur le sens que revêt pour eux « la dimension mobile de leur existence » (Feildel Bailleul et Laffont, 2014). En retour, nous formulons l'hypothèse que la justification du sens de la mobilité met en lumière la conception individuelle de la durabilité.

2. Les statuts conférés au durable

- 14 À la lumière des entretiens, le durable, en tant que catégorie de pensée, sert à la fois de norme et/ou de théorie pratique et plus généralement de résultat d'actions non

intentionnellement dirigées vers ce but. Par conséquent, la place du durable est globalement très changeante et peu évidente pour les enquêtés. Il est donc nécessaire de préciser ce que chacun sous-tend par durable avant d'identifier la manière dont le durable est intégré dans l'action.

2.1. Le durable comme catégorie

- 15 Tout d'abord, le durable est considéré comme un concept qui sert à évaluer l'action. L'une des manifestations de ce durable dans sa version normative est particulièrement saillante lorsque les personnes se représentent l'exercice de l'entretien comme une évaluation qui déborde largement les dimensions mobile et spatiale de leurs pratiques :
- 16 S2 : « *On trie nos déchets au maximum, on a du compost ... j'essaie d'acheter des aliments qui ont le moins de déchets possibles, plus de barquettes en plastiques... j'achète même plus de gâteaux à cause de l'emballage [...] on chauffe relativement peu, on utilise au maximum l'énergie du soleil, on met des couvertures pour dormir [...] moi je garde le papier... les enfants écrivent sur du papier brouillon, je garde plein de papiers pour faire du bricolage [...] on arrête tout, pas de veille de magnétoscope, on éteint tout ... on recharge les piles, on a racheté des appareils photos avec des batteries plutôt qu'avec des piles ...* »
- 17 Le caractère imposé de cette norme est ressenti comme une règle de vie qui condamne ceux qui ne s'y conformeraient pas. Elle est aussi vécue comme une dénonciation d'un mode de vie auquel ils aspirent. Bien que l'aspect normatif du durable ait été souvent critiqué, nous retenons ici que le durable comme norme a été mobilisé par les individus pour se positionner par rapport à elle, pour évaluer leurs actions.
- 18 En parallèle, dans les entretiens, le durable a également été associé à un ensemble de connaissances acquises par les individus, connaissances qui constituaient un horizon pour les pratiques du quotidien, plutôt bien défini et partagé. Celles-ci sont fabriquées à partir de l'intériorisation de la norme et mobilisées en fonction du contexte quotidien. Ce deuxième statut du durable fait de lui une théorie pratique, dans le sens où les éléments cités par les enquêtés, plutôt disparates, parfois même difficilement conciliables entre eux, ont une dimension pragmatique forte.
- 19 J3 : « *Je suis un petit peu écolo dans l'esprit. Dans l'esprit il y a quelque chose. Je prends l'exemple quand j'ai repris l'entreprise, le cédant faisait des chantiers, et il brûlait tout ce qui restait sur les chantiers. Et ça, c'est une chose que je déteste. Tous les produits qui sont brûlés, tous ces trucs-là, moi j'ai des poubelles, des cartons. De toute façon, je fais mon tri, les emballages carton que j'ai vont au carton, le fil je le récupère parce que c'est pour faire un peu de profit, je le revends, et puis voilà ! Bon il y a des trucs je veux dire je suis... c'est... dans l'esprit, je l'ai. Après, l'économie d'énergie..., je ne peux pas dire oui parce que de toute façon j'en ai besoin, et si on pouvait rouler très bien en voiture électrique je roulerai en voiture électrique mais bon pour l'instant ce n'est pas le cas.* »
- 20 Ainsi, les entretiens ont montré que la notion de durable n'est pas tellement fixée, et qu'elle renvoie à une myriade de connaissances banales, allant de soi, associées à de bonnes pratiques dans les champs de la vie quotidienne⁹. La diversité des éléments qui ont pu être cités par les personnes nous montre bien que la catégorie du durable, au-delà de son aspect normatif, a une consistance pratique et se situe potentiellement en tout moment de la vie quotidienne. Ces petites actions, qui ont fait l'objet ou non d'un effort pour être mises en œuvre, ne sont pas, pour les enquêtés, à la hauteur des enjeux

planétaires. De plus, ces savoirs pratiques du quotidien ne sont pas figés, ils évoluent d'une période de vie à l'autre, en fonction du contexte familial, spatial, etc. Le durable des petits gestes est donc parfois déconsidéré par le fait qu'il n'est pas réalisé par conviction, mais par habitude ou pour d'autres raisons que des raisons écologiques. Ce durable en pratique (durabilité) est mêlé avec d'autres notions telles que celle du bien-être, de la qualité de vie, de l'équité souvent réduite à une forme faible de « donnant-donnant ». Aussi, le durable comme théorie pratique recouvre-t-il un champ bien plus vaste que celui de sa version normative. On peut voir une forme d'opposition de l'une par rapport à l'autre : ce à quoi réfère la dimension normative est trop important (changement climatique, phénomènes mondialisés) pour être applicable dans la pratique. Mais la théorie pratique est, elle, plus vaste du point de vue des comportements possibles qui en relèveraient mais sans pouvoir prétendre viser les « grands enjeux sociétaux ». Alors même que les deux approches sont complémentaires, les deux statuts du durable qui leur correspondent sont vécus comme inconciliables.

- 21 Enfin, le durable peut être atteint comme résultat involontaire : le comportement ou l'action en tant que tels peuvent être qualifiés de durables par un observateur extérieur s'appuyant sur des arguments objectifs alors même que du point de vue de l'auteur de ce comportement ou de cette action, il n'est fait aucune référence au durable, ni dans l'acte ni dans le discours donné à entendre. Un exemple flagrant est le covoiturage, parfois pratiqué depuis des années par les individus, et qui prend aujourd'hui un qualificatif de « durable » du fait d'un champ scientifique et professionnel qui l'a identifié comme « bonne pratique ».

M2 : « Mais on faisait du covoiturage, aussi. »

Enq : « Donc, finalement, on parle beaucoup maintenant du covoiturage, mais ça a toujours existé, cette forme de solidarité où... »

M2 : « Oui, mais on ne pense pas que cela s'appelle du covoiturage. »

- 22 Cet écart est significatif du jeu qui se joue entre les raisons premières de la pratique et la valorisation potentielle qu'elle pourrait apporter une fois identifiée comme durable. Il n'empêche que la pratique durable qui ne serait pas spécifiquement voulue comme telle existe et pose la question des conditions de son existence (dans quel contexte et selon quel système de justifications arrive-t-on à ces pratiques particulières, qui, si elles ne sont pas qualifiées de durable par l'individu, le sont dans le système de référence scientifique et professionnel ?). L'analyse des multiples dimensions de la justification des pratiques de mobilité a ainsi montré qu'il était relativement difficile d'établir une relation systématique entre une pratique pouvant être identifiée comme durable par le chercheur et sa qualification comme durable par l'enquêté. Ce troisième niveau de durabilité, que l'on aurait tendance à considérer comme celui le plus objectivé n'est pourtant pas systématiquement repris dans les discours. Il y a donc, sans surprise, un décalage certain entre le jugement du scientifique et celui de l'individu en matière de durabilité. Dans le cadre de notre hypothèse de recherche, considérant que la durabilité du périurbain dépend de la propension des individus à le considérer comme tel, cet écart prend toute son importance. Cette durabilité *a posteriori* ne doit pas être confondue avec celle qui serait évoquée parmi les raisons de l'action ou de la pratique.
- 23 Ces trois dimensions ne sont peut-être pas les seules identifiables. Néanmoins, elles permettent de mettre en lumière la diversité des modes de relation entre durable et vie quotidienne, entre la norme du durable socialement admise et le système de valeurs, multiples, changeant, de la pratique des individus.

2.2. Être respectueux de... ou être conforme à... ?

- 24 Les discours ne nous renseignent pas uniquement sur ce qui est fait ou non et sur les circonstances mêmes de ce qui est fait, mais offrent des clefs d'analyse de la place qualitative et du statut de la durabilité dans les principes d'action. Cela renvoie à trois interrogations : durabilité, durable sont-ils des valeurs (Becker et Félonneau, 2011) ? Dans l'affirmative, comment déceler la valeur durabilité dans les discours et les pratiques ? De quelles manières distinguer des pratiques qualifiées « socialement » comme durables, qui auraient été réalisées par souci de durabilité, de celles qui auraient été faites pour d'autres raisons ? D'une certaine façon, nous postulons ici qu'une action renvoie à la valeur durabilité si c'est celle-ci qui exprime le mieux la justification de la pratique interrogée elle-même, pratique dans un sens extensif incluant les causes, les motifs de réalisation et ses conséquences. Cependant, l'idée de justification renvoie à deux cas : justifier aux yeux d'autrui et dans ce cas la durabilité est une valeur en tant qu'elle est pensée reconnue comme telle par l'interlocuteur et il faut donc en faire la démonstration ; justifier à ses propres yeux et alors la valeur est une valeur d'action, qui ne renvoie en rien à autrui.
- 25 Dans le but de distinguer tant ces deux cas que d'autres relevant d'une pratique qui a toutes les apparences de durabilité et qui n'est pas justifiée par les discours, il paraît opportun de mobiliser la différenciation qu'opère Kant entre des actions conformes au devoir et des actions respectueuses du devoir¹⁰. Une action conforme à la durabilité, comme une action respectueuse, est celle qui répond objectivement (quel que soit le sens donné à ce terme) aux critères de durabilité (l'action permet d'éviter ou de limiter telle ou telle conséquence jugée négative, relativement à la préservation de la biodiversité par exemple). La différence entre les deux réside dans le mécanisme de délibération qui, dans un cadre donné défini par l'objectif poursuivi, a présidé à la mise en œuvre de cette action.
- N1 : *« Je ne suis pas...super bio...enfin [...], c'est un peu égoïste mais quand je vois mon intérêt. Par exemple pour prendre le train, je vais essayer de le faire parce que j'y vois un intérêt pour moi. Après je me dis aussi, c'est vrai que c'est mieux aussi de prendre moins la voiture. »*
- 26 Ainsi, une action est seulement conforme à la durabilité si elle répond, dans sa mise en œuvre, aux critères de durabilité mais si la délibération qui a provoqué sa mise en œuvre répond à d'autres critères que la seule durabilité, à d'autres motifs et d'autres motivations. De la sorte, un individu prenant les transports en commun plutôt que sa voiture pour des raisons liées à son porte-monnaie fait une action conforme au durable. En revanche, s'il prend les transports en commun plutôt que sa voiture dans le but de réduire les émissions de gaz nocifs, c'est-à-dire par la prise en compte de la valeur durabilité telle qu'il la conçoit à ce moment-là, son action sera dite respectueuse de la durabilité.
- 27 Toute action respectueuse du durable est conforme au durable, toute action non conforme n'est pas respectueuse du durable, certaines actions conformes sont respectueuses du durable et d'autres non, et une action non respectueuse du durable peut être conforme à celui-ci ou ne pas l'être. En remplaçant cette distinction dans la morale kantienne, ce qui compte ici est la « volonté bonne » de respecter la durabilité, volonté préalable à l'action, et non la simple conformité qui prend corps dans l'action elle-même et au moment de celle-ci. Les motivations exprimées dans les entretiens sont de toutes

sortes : agir par respect du devoir ou bien agir par plaisir, par souci économique, pour valoriser son image auprès des autres ou de soi-même, etc. Dit autrement, il est nécessaire, pour connaître le statut que donne l'individu à la durabilité, comme valeur ou non, de faire une séparation entre les mobiles relevant du devoir et les mobiles issus des inclinations. Il ne s'agit pas ici de chercher à connaître ou à évaluer la valeur morale de la personne mais de savoir si la durabilité, elle, est une valeur, un principe d'action ou non qui, en deçà de la pureté kantienne, permettrait de fixer des critères pour d'évaluer la place que prend la durabilité dans les discours et, indirectement, dans les pratiques des enquêtés. Par conséquent, et parce que les pratiques que nous analysons sont ancrées dans des contextes particuliers et que nous n'avons pas accès aux réelles motivations des personnes, seulement à ce qu'ils nous en disent et ce qu'eux-mêmes veulent bien en dire et en penser, une approche pratique de distinction entre actions conformes à la durabilité et actions respectueuses de celle-ci consiste à faire des secondes des cas particuliers des premières en réintroduisant la possibilité de calcul a posteriori, par l'observateur¹¹. Ainsi, les actions respectueuses de la durabilité sont celles qui, conformes à la durabilité, peuvent être supposées faites malgré les bonnes raisons qu'avait l'auteur de l'action de faire autrement. Quant aux actions simplement conformes à la durabilité, ce sont celles qui sont justifiées par une ou plusieurs raisons qui ne relèvent pas du respect de la durabilité.

- 28 De manière schématique et quelque peu idéale, dans la mesure où elle fait intervenir la notion de valeur, nous avons opéré une partition entre des pratiques conformes à la durabilité et d'autres respectueuses de la valeur durable en gardant à l'esprit que ce respect de la valeur durabilité n'est que peu présent dans les discours. Dans le cadre de PériVia, nous supposons une certaine cohérence chez l'individu dont seul l'examen nous permet de comprendre sa manière d'agir en situation. On peut distinguer deux cohérences. La première, faible, consiste dans le fait que les différents éléments du cadre donné ne se contredisent pas. La seconde, forte, ajoute qu'ils tendent tous, de manière complémentaire, vers la même direction. Cependant, cette cohérence, qu'elle soit faible ou forte, n'est que rarement totale et, entre discours et actions, entre valeur énoncée et mise en œuvre de la valeur, des stratégies d'adaptation sont utiles pour rendre cohérent ce qui ne l'est pas.

3. Faire avec le durable : l'adaptation entre conciliation et compensation

- 29 Dans l'ensemble formé des pratiques et des discours, il est possible de mettre en évidence la contradiction ou la cohérence entre un discours (qui voudrait montrer combien pour la personne la valeur durabilité est importante) et les pratiques observées grâce aux tracés GPS mais aussi la cohérence du mode d'habiter de l'enquêté intégrant non seulement un poste déplacement mais l'ensemble des autres postes (alimentation, consommation, logement). Il nous a ainsi semblé judicieux de considérer deux mécanismes d'adaptation : la conciliation et la compensation.

3.1. Entre théorie et pratique

- 30 La conciliation est une délibération interne à l'individu qui la fait, même si dans cette conciliation celui-ci peut prendre en considération des éléments relatifs à d'autres

personnes mais toujours vu du point de vue du délibérant. C'est une négociation avec soi-même, relative à un acte (et un seul), aux modalités de sa mise en œuvre et qui conduit à faire la part des choses entre, d'une part, l'ensemble des éléments à considérer formé par les conséquences envisagées de cet acte et, d'autre part, les convictions de la personne, dans une situation donnée (objectif à atteindre, contraintes, délai et urgence, choix des possibles identifiés, etc.). La temporalité de la décision est de l'ordre de l'instantané, la délibération se fait sur le vif, de manière intuitive. D'ailleurs, elle n'a pas systématiquement lieu pour chaque acte et dans nombre de cas, c'est l'habitude ou la routine qui a présidé à leur mise en œuvre. La conciliation se fait à partir de multiples paramètres, que l'enquêteur suppose hiérarchisés : le temps passé à cette action (il ne faut pas voir ce temps uniquement comme une dépense) ; le coût ; le plaisir et le déplaisir ; l'intérêt (au sens large) pour soi relativement à l'intérêt pour d'autres ; les valeurs entre elles ; ces mêmes valeurs relativement aux contraintes liées au contexte ou à la situation, etc.

S2 : « J'ai jamais fait le calcul, j'ai jamais compté combien me coûtait d'aller à Orléans en voiture. Je préfère le train parce que c'est plus sûr, plus écologique et je peux travailler. Donc je gagne du temps. Le premier, le vrai argument c'est le travail, travailler dans le train c'est quand même le premier argument. Après ce serait un argument écologique mais le premier argument c'est quand même de pouvoir travailler dans le train. »

Enq : « Mais ce n'est pas une justification à posteriori ? »

S2 : « Non c'est vrai. Cela permet de travailler donc c'est bien. »

La compensation, elle, peut être abordée par opposition à la conciliation. Tout d'abord, elle s'effectue nécessairement entre plusieurs actes, relevant ou non de différents champs de pratiques. Puis, alors que la conciliation est du domaine de l'action, la compensation est plutôt de l'ordre du discours et apparaît ainsi comme un mode de justification.

J1 : « Alors, dans le principe j'y suis favorable et j'essaie de m'y astreindre avec d'énormes prescriptions, notamment les transports ! Mais pour tout le reste j'essaye, par exemple j'équipe ma maison d'ampoules basse consommation, j'ai un abonnement EDF jours de pointes. C'est surtout un intérêt économique. Mais bon par ailleurs j'ai des pratiques mauvaises ! Par exemple à Veigné j'ai une piscine, une piscine sous une serre, sous une partie véranda et donc je la chauffe électriquement, pendant la période... C'est-à-dire dès que je recommence à m'y baigner entre la mi-Mars et l'été, l'été je m'en vais. Et puis je la re-chauffe encore en septembre octobre. J'ai une grosse consommation électrique due au chauffage de l'eau de la piscine. »

- 31 À travers cet extrait d'entretien, il est possible d'avancer deux choses : tout d'abord, on peut considérer deux modes de compensation : ayant « bien » agi, l'enquêté peut se permettre d'agir autrement (« moins bien ») ; ayant pris conscience de la nature et des conséquences de ses actions qu'au final, il évalue négativement, il essaie de « se rattraper ». Puis, conciliation et compensation ne sont pas exclusives l'une de l'autre et peuvent cohabiter chez un même individu, se renforcer ou se nuancer pour une même pratique.

3.2. Des figures

- 32 Sur la base des justifications recueillies et des explications données, il est possible de dégager les contours de figures¹² en caractérisant les fondements du régime d'adaptation dont font preuve les enquêtés (Figure 2). Cette construction de figures n'est ni une œuvre de catégorisation ni une volonté d'ériger une typologie dans laquelle on ferait entrer les

populations étudiées. Il s'agit plus d'une représentation schématique et archétypale conçue pour illustrer nos analyses et donner une position relative des individus par rapport à une ou plusieurs de ces figures. Nous sommes conscients que les objets mobilisés et les réalités sont trop complexes pour se laisser enfermer dans une simplification qui leur ôterait l'essentiel du sens que l'on y cherche. Toutefois, de manière inductive, il est possible de construire cinq figures caractérisant les capacités qu'ont, dans l'absolu, les individus pour s'adapter à un système changeant et ainsi œuvrer, dans le cadre des mobilités voulues durables, à un mode de conciliation. Ces figures permettent de cerner les différentes postures avec lesquelles chaque individu jongle à des degrés variables pour justifier ces pratiques.

Figure 2. Essai de typologie des fondements de la justification des pratiques au regard de l'injonction de durabilité

Figure	Caractéristique première	Régime d'adaptation	Modalité du changement	Rapport à la durabilité
Le consommateur	Maintien de son mode de vie	négociation	contrainte	absence
Le pauvre	Sensible à la notion d'effort	conciliation	contrainte	culpabilisation
L'écolo	Militantisme	adhésion ¹³	choix	valorisation
Le dogmatique	Vie régulée par des principes	conciliation	réflexivité	éthique
L'économe ¹⁴	Chasse au gaspillage	négociation	réflexe	bon sens

- 33 Ces figures mettent en évidence l'existence de tendances, conditionnant la capacité à s'adapter à un système changeant. Ainsi, les enquêtés s'inscrivent dans deux grands types : ceux qui tendent vers un mode de vie géré par des principes ; ceux qui tendent vers un mode de négociation. Et ces deux tendances renvoient aux oppositions entre valeur et effort d'un côté et culpabilité et dédouanement de l'autre, qui, dans la justification des pratiques, s'agencent de façon parfois très manichéenne ou, au contraire, de manière plus complexe. En effet, si « le dogmatique » et « l'économe » se réfèrent uniquement à des valeurs, « le pauvre », qui, lui, convoque la notion d'effort, et « l'écolo » qui, lui, ne le fait pas, mobiliseront tous deux, culpabilité et dédouanement avec plus ou moins de nuance. Pour « le pauvre », la culpabilité découle de n'être pas dans la norme et le dédouanement, vis-à-vis de cette anomalie, se fera par certaines actions peu coûteuses, et seulement celles-là, pour être durable. En ce qui concerne « l'écolo », la culpabilité, non affichée, est tout de même présente dans la quête de performance, et donc de dédouanement perpétuel, dont il fait preuve pour se conformer au durable, tel que la société le nomme à un instant t. Les figures ici esquissées n'épuisent pas les possibles et seule une étude plus poussée, menée à la fois sur notre panel d'enquêtés et en mobilisant d'autres individus, permettrait d'établir, avec plus de finesse, une généralisation.

Conclusion

- 34 Du travail d'enquête, une constante a émergé : l'inscription spatiale de l'individu renvoie à un système complexe d'arbitrages, de préférences, de normes qu'impose la société à laquelle chaque individu appartient, mais surtout que s'impose l'individu à lui-même pour différentes raisons. Ainsi, la mobilité n'est pas uniquement la simple activation des potentialités de l'espace périurbain mais aussi l'actualisation d'un mode « de faire avec » des habitudes, des préférences, des aspirations, en un mot faire avec l'identité propre à chacun. L'élaboration des figures permet de prendre la durabilité non plus seulement comme une contrainte à laquelle il faudrait s'astreindre mais aussi comme une opportunité permettant de réaliser des aspirations identitaires. Nos analyses ont ainsi pu mettre en évidence que ces figures renvoient à différentes attitudes vis-à-vis de la durabilité, dans le champ de la mobilité ou plus largement. Ces attitudes sont les expressions de l'éventuelle prise en compte de la durabilité comme valeur parmi d'autres, mais aussi de la façon dont cette valeur est appliquée ou non ou encore partiellement, re-questionnée ou tue, adaptée ou non et de quelle manière.
- 35 Il en ressort que l'écart entre la valeur de durabilité et sa mise en œuvre, n'est jamais nul. Il y a toujours négociation, visant à réduire symboliquement la tension entre l'idéal et le possible, entre le possible et le plus ou moins coûteux (au sens large du terme, quelle que soit l'unité de mesure) et donc adaptation. Il y a règlement d'un conflit interne à la personne (mais qui fait intervenir des pans entiers de la société, de son fonctionnement et son organisation *via* les incitations et injonctions qu'elle énonce) en amont de l'action, dans l'action, parfois après l'action. Cela met en évidence deux types d'adaptation des valeurs, plus ou moins cohérents, que sont la conciliation, d'une part, qui se situe dans un champ (celui de la mobilité, par exemple) à l'échelle temporelle de la quasi instantanéité (de la décision sur le moment et en situation), et la compensation, d'autre part, qui correspond à l'imbrication de plusieurs champs à l'échelle temporelle du long terme, permettant d'obtenir un équilibre acceptable aux yeux de l'individu même, voire une « bonne conscience ». Cette compensation se fait sous forme d'économie ou de crédit, avant l'action ou après.
- 36 L'individu, se heurtant systématiquement à la matérialité des faits (territoire de vie, contraintes familiales, imprévus...) oscille, dans la mise en application de ses valeurs face à la contingence, entre le respect de celles-là et un pragmatisme adaptatif plus ou moins obligé qui se décline sous ces deux formes principales. Dans cette oscillation se dessine, à grands traits, une interprétation des tensions dans les manières de développer des stratégies d'adaptation à l'échelle individuelle. En cela, notre contribution, met en lumière de configurations pratiques de l'adaptation, à orientation opérationnelle.

BIBLIOGRAPHIE

- Abric J-C., 1994, « Les représentations sociales : aspects théoriques », in Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations*, Paris : Presses Universitaires de France, p. 11-36.
- Allemand S., Ascher F., Levy J., 2004, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.
- Ascher F., 2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Éditions de l'Aube, L'Aube poche essai.
- Bailleul H., Feildel B., 2011, « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in Depeau et Ramadier, *Se déplacer pour se situer. Places en jeux, enjeux de classes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 25-55.
- Barrère, A., Martuccelli D., 2005, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 55-79.
- Becker M., Félonneau M.-L., 2011, « Pourquoi être pro-environnemental ? Une approche socio-normative des liens entre valeurs et pro-environnementalisme », *Pratiques Psychologiques*, numéro spécial « Psychologie Sociale appliquée à l'Environnement », volume 17, n° 3, p. 219-236.
- Bourdieu P. 1993, *La misère du monde*, Le Seuil, Collection Points/Essais, Paris.
- Cailly L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, <http://espacestemp.net/document5093.html>, (consulté le 13/05/2008).
- Cailly L., Dodier R., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genres », *Norois*, n° 205, volume 4, p. 67-80.
- Carpentier S., 2007, « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo.Journal Urban Research*, n° 3.
- Chalas Y., 2001, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos.
- Delbos V., 1998, Introduction, in Kant, 1988, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Delagrave.
- Dodier R., Cailly L., Gasnier A., Madoré F., 2012, *Habiter les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes.
- Feildel B., Bailleul H., Laffont G.-H., 2014, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transport Sécurité*, n° 28, p. 143-160.
- Feildel B., Martouzet D., 2014, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains », *Recherche Transports Sécurité*, n° 28 p. 271-289.
- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres. Pratiques habitantes et politiques publiques*, Paris, Belin.
- Guédez A., 2003, « Valeurs », in Lévy et Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 974-975.

- Haircault E., Mazzella S., 1996, « Femmes et hommes retraités : des figures urbaines de mobilité circulante », *Recherches féministes*, vol. 9, n° 2, p. 137-146.
- Hervouët V., 2007, « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité des modèles de déplacements. L'exemple de la métropole nantaise ». *Norois*, n° 205, volume 4, p. 37-52.
- Kant E., 1976, *Fondements de la métaphysique des mœurs*. Trad. nouvelle avec introduction et notes par V. Delbos, Paris, Delagrave.
- Langumier J., Dias D., Demange D., 2008, « Mutabilité du périurbain. Le modèle pavillonnaire face aux crises énergétique et environnementale », *Annales de la recherche urbaine*, n° 104, p. 149-156, <http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/104-Langumier.pdf>, (consulté le 10/05/2015).
- Livet P., 2009, « Émotions, rationalité, densité temporelle et manifestation de valeurs », *Revue européenne des sciences sociales*, XLVII-144, 2009, <http://ress.revues.org/59>; DOI : 10.4000/ress.59, (consulté le 21 novembre 2014).
- Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset.
- Mancebo F., 2006, *Le développement durable*, Paris, Armand Colin.
- Martouzet D., Laffont, G.-H., 2014, « Ville aimable ? Ville durable ? » in Martouzet (dir.), *Ville aimable*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, p. 349-360
- Martouzet D., Bailleul H., Feildel B., Gaignard L., 2010, « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, p. 158-170.
- Mercier G., 2006, « La norme pavillonnaire : mythologie contemporaine, idéal urbain, pacte social, ordre industriel, moralité capitaliste et idéalisme démocratique ». *Cahiers de géographie du Québec*, n° 50, p. 207-239.
- Moscovici S., 1961, *La psychanalyse, son image, son public*, Paris, PUF.
- Offner J.-M., Pourchez C., 2007, *La ville durable : perspectives françaises et européennes*, Paris, La Documentation Française.
- Collectif, 2012, *PériVia, le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)*, Rapport de recherche PUCA, MEDD, Université François-Rabelais, Tours.
- Piolle X., 1990, « Mobilité, identités, territoires ». *Revue de géographie de Lyon*, n° 65, p. 149-154.
- Ramadier Th., Carpentier S., Depeau S., Després C., Eneaux C., Hamza K., Fortin A., Lannoy P., 2007, *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement*, ATIP, n° 41799
- Remy J., Voyé L., 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.
- Stock M., 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, <http://espacestemp.net/document1353.html>, (consulté le 15/05/2015).
- Vanier M., 2012, « Dans l'épaisseur du périurbain ». *Espaces et sociétés*, n° 148-149, p. 211-218.
- Villalba B. (dir.), 2009, *Appropriations du développement durable. Émergences, diffusions, traductions*, Presses Universitaires du Septentrion.

NOTES

1. Équipe constituée pour le projet PériVia. <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/periurbain-epreuve-modeles-habiter1440.pdf>
2. La question de la mobilité, fait « socio-spatial », et surtout « fait social total », traverse de part en part et s'intègre aux réflexions sur la construction des positions sociales, sur la formation des identités individuelles et sociales (Ramadier, 2007), sur la pratique des lieux géographiques et sur la structuration des modes d'habiter (Stock, 2005).
3. Selon l'acception commune utilisée en sociologie et psychologie sociale, les valeurs sont des objectifs ou des fins individuellement et socialement préférables. Elles « apparaissent organisées en système, hiérarchisées à l'intérieur d'un même ensemble social, et variables dans l'espace et le temps, donc socialement construites » (Guédez, 2003).
4. Par durabilité, nous entendons la catégorie de pensée servant à la fois de norme, de théorie pratique et de résultat d'actions non intentionnellement dirigées vers ce but.
5. Le fait que nous posons que l'individu est l'acteur principal a valeur de postulat. Cela n'exclut en rien les possibles déterminations d'ordre sociologiques qui interviennent dans la capacité d'action de l'individu, ainsi que dans la légitimité qu'il confère à son action. L'individu est considéré en situation, c'est-à-dire à un « moment » où ce qui relève du social est en lui (tout en étant aussi hors de lui) et s'avère ainsi observable par les méthodes mises en œuvre.
6. En prenant pour entrée l'individu, nous actons deux choses : dans le discours, un individu a besoin d'un décor qui est aussi actant. Parlant de sa mobilité, il montre un réseau (d'individus), globalement centré sur lui, qui partage sa mobilité, participe à la construction de son identité sociale et de son vivre ensemble ; l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie (et de sa traduction), le produit de ce que la société lui permet d'être.
7. Ici, les représentations sont envisagées comme des conceptualisations du réel associées directement aux valeurs et aux normes, donc socialement construites (Moscovici, 1961 ; Abric, 1994) qui permettent aux individus d'agir (adaptation, différenciation) et de communiquer efficacement, à l'intérieur comme à l'extérieur du groupe social. C'est un ensemble de référents dont disposent les individus, dont ils usent selon les situations, selon les acteurs en présence, selon l'organisation fonctionnelle de l'espace, et notamment dans le cas de leurs pratiques de déplacement (Carpentier, 2007).
8. Corpus de 37 personnes sur un échantillon de 79, permettant ainsi de couvrir très largement les critères de périurbanité, de mobilité et de durabilité. Sur le plan sociographique, la surreprésentation au niveau des catégories socioprofessionnelles, des cadres et professions intellectuelles supérieures ou des professions intermédiaires (un total de 25 enquêtés) est considérée à ce stade comme une caractéristique propre aux espaces périurbains.
9. L'alimentation, les circuits courts, les déchets et le recyclage, les économies d'énergie et d'eau, la qualité du bâti et de son isolation, le jardin vivrier, le commerce équitable, le sport et l'entretien du corps, l'usage de modes doux, le traitement des pollutions, etc.
10. Kant (1988) parle de conformité au devoir ou de respect envers le devoir (agir « par devoir »). Il s'appuie sur le concept de volonté bonne qui est la volonté d'agir par devoir et non simplement conformément au devoir car nos motivations ou nos vues intéressées peuvent rendre conformes nos actions sans qu'il y ait volonté d'agir par devoir.
11. Nous entrons-là dans ce que Kant appelle l'Anthropologie : « *L'Anthropologie est pour Kant la science de la nature humaine, telle qu'elle est donnée dans l'expérience et telle aussi qu'elle apparaît dans l'histoire* » (Delbos, 1988).
12. Recourir aux figures revient à reconnaître, de manière implicite, l'impossibilité de travailler par catégorisation, du fait de la complexité des objets sur lesquels travaillent les sciences

humaines et sociales (aucun de ces objets n'entre totalement dans une catégorie, aussi englobante celle-ci soit-elle, et une seule).

13. L'adhésion apparaît comme un régime d'adaptation singulier qui renvoie à l'idée kantienne de respect. Une analyse plus approfondie permettrait d'en saisir toutes les subtilités.

14. Nous utilisons ici le vocable « économe » car il renvoie à une posture de pratiques et de dépenses toutes deux mesurées se fondant sur une éthique de vie où chaque décision est pesée en fonction d'une négociation entre la satisfaction d'un besoin personnel et l'ensemble des coûts engendrés par la réalisation de celui-ci.

RÉSUMÉS

Cette contribution, clairement orientée vers la recherche de l'univers de sens dans lequel la personne inscrit ses pratiques, repose sur l'hypothèse que l'adaptation, face à l'injonction de durabilité, est d'abord celle de la personne : elle négocie avec ses propres valeurs en fonction de la situation dans laquelle elle se trouve et qu'elle se représente d'une certaine manière. Le couplage d'une approche quantitative de mesure des déplacements et une approche qualitative d'entretien de réactivation des individus enquêtés mis face à la réalité cartographique de leurs déplacements (via un logger-GPS) permet d'accéder aux justifications de leurs pratiques. Celles-ci sont analysées à l'aune de la durabilité et du statut que ces mêmes individus lui confèrent, entre normes, théorie pratique ou nouvelle étiquette de pratiques plus anciennes. Deux modes de négociations sont ainsi mis en évidence : la conciliation entre les valeurs de l'individu et leur mise en œuvre par celui-ci ; la compensation entre pratiques qui ne répondent pas aux valeurs de l'individu et d'autres qui y répondent, permettant un bilan intuitif globalement positif, du moins acceptable aux yeux de celui-ci. Une série de portraits des possibles rapports à la durabilité qui ont pu être mis en avant est esquissée à travers cinq figures d'individus relativement à leurs manières d'être face à cette injonction de durabilité.

This text, clearly focus on the universe of individuals practices sense bases on the hypothesis that adaptation is the process used in the face of durability (french translation of sustainability). Everybody negotiates with it sown values according to the situation in which it is and which it represents itself. Using a quantitative approach (a measure of the movements) and a qualitative one (an interview that put people in front of the cartographic reality of their mobility via a logger-GPS) allows us to reach the justifications of practices. These are analyzed in the ell of the durability and the status that is confer to it by the investigated people, between standards, practical theory or new labels of former practices. Two modes of negotiation are so highlighted: the conciliation between the individuals values and their implementation "in practice"; the compensation between practices which do not answer the values and the others who answer it, allowing a globally positive intuitive balance assessment of the least acceptable for people. By the way, relationship with durability is sketched through five behavioral figures.

INDEX

Mots-clés : durabilité, périurbain, mobilité, conciliation, compensation

Keywords : durability, suburban, mobility, conciliation, compensation

AUTEURS

GEORGES-HENRY LAFFONT

Georges-Henry Laffont est chercheur à l'UMR CITERES (Tours). Ses recherches, sur le rapport à l'espace, questionnent les manières de penser et représenter l'urbain, l'expérience individuelle, la production de l'urbain contemporain, ghlaffont@gmail.com

DENIS MARTOUZET

Denis Martouzet est professeur en urbanisme, membre de l'UMR CITERES (Tours). Ses travaux portent sur le rapport, notamment affectif, des individus à l'espace et sur le projet comme système complexe, denis.martouzet@univ-tours.fr