



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 9, n°1 | Mars 2018

Varia

Quelle place pour la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité ? Vers une meilleure compréhension des actions mises en œuvre

The place of sustainability in the mobility representations of stakeholders.

Towards a better understanding of the implemented actions

Julien Schiebel



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/12069>

DOI : 10.4000/developpementdurable.12069

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Julien Schiebel, « Quelle place pour la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité ? Vers une meilleure compréhension des actions mises en œuvre », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 9, n°1 | Mars 2018, mis en ligne le 30 mars 2018, consulté le 25 avril 2018. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/12069> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.12069

Ce document a été généré automatiquement le 25 avril 2018.



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

Quelle place pour la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité ? Vers une meilleure compréhension des actions mises en œuvre

*The place of sustainability in the mobility representations of stakeholders.
Towards a better understanding of the implemented actions*

Julien Schiebel

- 1 Les pratiques de mobilité des usagers, notamment le choix du mode de transport, s'effectuent en fonction de certaines opportunités et contraintes, aussi bien spatiales que temporelles, qui déterminent les actions possibles. Parmi ces contraintes, la localisation des activités, des arrêts de bus ou des gares dans l'espace détermine en partie l'efficacité des réseaux de transport. Ces derniers permettent les échanges et les relations, et assurent les liens nécessaires entre les différents lieux qui composent l'espace (Bonnafous et Plassard, 1974 ; Offner, 1991). Or, ces contraintes et opportunités sont construites, augmentées ou atténuées, en partie, par les décisions d'acteurs de l'aménagement et des transports prises dans les politiques publiques.
- 2 Dans une acception courante, l'acteur désigne tout groupe de personnes qui agit sur un espace et qui contribue à le transformer (Barret *et al.*, 2000). Une distinction existe entre les différents acteurs, selon qu'ils sont susceptibles d'agir sur l'espace, en fonction de conditions imposées ou selon leurs propres desseins (Partoune, 2009). On distingue alors respectivement les acteurs des agents. D. Belhedi (2004) ajoute que l'acteur est celui qui agit, qui se trouve à l'origine d'une action, d'une décision spatiale dont l'intentionnalité se situe dans la sphère politique, alors que pour l'agent l'intentionnalité de son action puise son fondement dans la sphère privée. Dans cet article, le terme acteur renvoie à un ensemble d'institutions impliquées dans le processus de mobilité : les autorités politiques

(collectivités territoriales, État), les transporteurs et autorités organisatrices des transports, et les structures d'appuis et de conseils (agence d'urbanisme, comité des usagers).

- 3 Bien que leur rôle soit contraint par la raréfaction de l'argent public (Blanchet *et al.*, 2012), et limité dans le choix de localisation des firmes (Costes, 2008), ces acteurs conservent une emprise sur la localisation des activités, ne serait-ce qu'à travers l'édification des réseaux de transport publics, la gestion de leur fonctionnement, les règlements d'urbanisme, ainsi que les contraintes ou avantages fiscaux. Cependant, par la multiplication des acteurs impliqués dans la gestion de la mobilité quotidienne et la complexification des enjeux, un consensus sur les réponses apportées concernant l'offre de transport et la localisation des activités semble d'autant moins évident à obtenir. Cela est d'autant plus vrai avec l'émergence et la prise en compte de la durabilité dans les processus décisionnels qui représentent un concept auquel les acteurs de l'aménagement et des transports doivent s'adapter (Rosset, 2008). L'émergence d'un tel concept est source d'une redistribution des cartes entre les acteurs et nécessite l'édification d'une stratégie commune entre eux, d'un consensus sur les objectifs à atteindre et les leviers d'action à déployer (Banister, 2008). Si l'intégration de la notion de durabilité dans les politiques de mobilité fait consensus, sa définition et sa mise en pratique peuvent faire l'objet de divergences.
- 4 Or, les stratégies mises en œuvre dépendent notamment du contexte cognitif dans lequel évoluent les acteurs. En effet, la représentation induit les comportements et attitudes que nous avons lors de nos interactions avec l'objet (Jodelet, 1994) – dans notre cas, la mobilité – et sert à agir sur le monde, puisque c'est grâce à elle que l'individu oriente ses comportements (*ibid.*). C'est pourquoi il est pertinent de connaître la représentation de la mobilité par les acteurs, afin de mieux comprendre les stratégies et les actions engagées.
- 5 L'objectif de cet article est double. Avant de vouloir comprendre et changer les comportements, encore faut-il les connaître. Ainsi, à travers l'identification des représentations sociales, il s'agit tout d'abord de mettre en évidence l'image de la mobilité, que portent les acteurs de l'aménagement et des transports. Ensuite, il est question de déterminer l'importance accordée à la durabilité au sein de cette image. Bien qu'il s'agisse d'un concept largement diffusé et acté par les politiques dans les discours et les documents de planification, un sens commun se dégage-t-il autour de ce concept de durabilité en matière de mobilité dans les représentations ? Ou, au contraire, existe-t-il différentes acceptions ?
- 6 Nous proposons de repérer ces représentations dans l'espace fonctionnel transfrontalier du Grand-Duché de Luxembourg, caractérisé par un fort dynamisme des déplacements domicile/travail transfrontaliers et par un affichage politique en faveur d'une mobilité durable. Ce dernier se cristallise à travers divers documents stratégiques de planification des transports, tant à l'échelle nationale (MODU, 2012) que transfrontalière (SMOT, 2009), et par la mise en œuvre de différents projets (mise en service de lignes de transports en commun transfrontaliers, billettique unique, etc.). Ces discours et documents de promotion de la mobilité durable résultent notamment des problèmes générés par un usage massif de la voiture pour les déplacements domicile/travail, à hauteur de 86 % pour les frontaliers (Schmitz *et al.*, 2012). L'augmentation de la population résidente luxembourgeoise (+34 % entre 2001 et 2017, STATEC¹) et des travailleurs frontaliers (près de 190 000 fin 2017, soit 89 % d'augmentation depuis 2001, STATEC), attirés par des salaires plus avantageux (Statistiques Grande Région, 2013), a pour effet d'accroître

fortement la pression sur le logement. Cela conduit à une situation tendue sur ce marché et à un éloignement des lieux de résidence et d'emploi (Gerber et Carpentier, 2013). Cette dissociation, tout comme l'extension des zones de résidence des frontaliers (Schmitz *et al.*, 2012) dans les trois pays voisins du Luxembourg (Allemagne, Belgique, France), favorisent alors la dépendance au système automobile (Petit, 2007), et compliquent les réponses des décideurs.

1. Contribution à une meilleure compréhension des actions mises en œuvre par les acteurs de la mobilité à travers les représentations

1.1. L'importance des acteurs dans la gestion de la mobilité et sa durabilité

- 7 La mobilité quotidienne demeure souvent analysée en lien avec les organisations ou formes urbaines, la ville compacte étant régulièrement présentée comme la forme économe de la croissance urbaine, puisqu'elle permet de réduire les distances parcourues et favorise de ce fait les modes alternatifs à la voiture (Kenworthy et Laube, 1999). Les réseaux de transports, notamment à travers l'analyse de leur efficacité, constituent également un outil privilégié d'analyse de la mobilité quotidienne. Sans questionner le lien de cause à effet entre évolution de la mobilité et développement des infrastructures de transport, on accepte le postulat que celles-ci imposent de nouveaux rythmes et influencent l'organisation des espaces (Faivre, 2006). Enfin, les pratiques des usagers représentent une autre clé d'analyse de la mobilité quotidienne, elles permettent de mieux cerner et comprendre les pratiques individuelles de déplacement.
- 8 Qu'il s'agisse des formes urbaines et de l'efficacité des réseaux de transport, ou des pratiques des agents, le rôle des acteurs de l'aménagement et des transports est primordial, car ce sont en partie eux, à travers leurs choix, qui organisent l'espace et conditionnent l'offre de transport. Ils détiennent un double rôle majeur : d'impulsion, pour générer des pratiques, et d'anticipation, afin que le développement ne nuise pas à la qualité du cadre de vie quotidien.
- 9 Du point de vue des réseaux de transport, transports publics ou réseau routier, leur organisation, leur gestion, leur entretien, leur création même, relèvent de la responsabilité des acteurs. Malgré la volonté de l'accentuation d'une démocratie participative locale, à travers les enquêtes publiques par exemple, les réseaux de transports restent d'abord imaginés, réfléchis puis construits par les acteurs de l'aménagement et des transports, et sont ensuite utilisés par les usagers. À travers des mesures incitatives – création de nouvelles infrastructures, amélioration des services offerts – ou restrictives – limitation de l'offre, coût, diminution des services –, il existe pour les acteurs offreurs une large panoplie de possibilités d'influencer les comportements des usagers en jouant sur le levier d'action « réseau de transport ». Concernant le développement spatial, les élus locaux peuvent, dans une certaine mesure, restreindre les migrations résidentielles vers les territoires périphériques, en permettant, par exemple, l'installation des populations dans certains territoires denses et bien desservis (à travers la maîtrise des prix fonciers, les politiques de logements, une fiscalité

adaptée, etc.), tout comme ils peuvent contraindre l'établissement de certaines activités dans ces zones non accessibles autrement qu'en voiture.

- 10 De plus, les acteurs de l'aménagement et des transports détiennent un rôle essentiel pour coordonner de manière efficace les politiques entreprises. Cette coordination se doit d'être tout autant verticale qu'horizontale, d'un même niveau ou de niveaux différents. Si les mesures favorisant la mise en œuvre d'une mobilité respectant les principes de durabilité sont relativement connues et très variées, l'un des rôles de ces acteurs, de ces autorités, est de mettre en œuvre des politiques de maîtrise de la mobilité en agissant aussi bien sur l'offre que sur la demande de transport (Boillat et Pini, 2005).
- 11 De nos jours, les actions entreprises par ces acteurs pour infléchir les comportements des usagers s'inscrivent dans une approche de durabilité, objectif sociétal qui devient difficilement contournable et fait partie intégrante des règles du jeu (Giorgi, 2003). Dans le cadre de la mobilité, deux objectifs majeurs apparaissent essentiels pour atteindre cette durabilité : maîtriser l'étalement urbain (Barcelo, 1999 ; Ghorra-Gobin, 2005) et rompre avec la dépendance automobile (Newman et Kenworthy, 1989 ; Dupuy, 1999). D'ailleurs, l'ensemble des travaux portant sur le concept de durabilité de la mobilité place l'usage massif de la voiture et le manque d'attractivité des modes alternatifs comme point de départ de sa construction (Banister, 2008 ; Pharoah et Appel, 1995).
- 12 S'il est difficile de définir la durabilité, l'atteindre nécessite tout de même un processus de transition et de transformation des comportements des usagers comme des décideurs, redistribuant dès lors les cartes entre ces derniers. Ces processus peuvent être scindés en deux catégories : les transitions « d'évolution », assimilables à une transition « au fil de l'eau », et laissant la société changer d'elle-même, sans action extérieure, et les transitions « orientées » en fonction d'un but, d'une vision qui guide les décideurs (Kemp et Rotmans, 2004). Largement diffusé et approuvé, ce concept fait néanmoins l'objet d'interprétations diverses. Or, l'enjeu réside tout particulièrement dans cette distinction d'appréhension : en fonction de la manière dont la durabilité est objectivée par les acteurs, les transformations attendues, ainsi que les résultats pour les usagers diffèrent. Tous n'ont pas la même vision, les mêmes enjeux, certains d'entre eux peuvent même se retrouver globalement en opposition (Guicheteau et Millette, 2012). Or, dans le cas où les représentations sont partagées par tous les acteurs, elles deviennent le moteur principal de l'action collective et individuelle (Mihaylova, 1999). C'est donc par l'identification et l'analyse de ce contexte cognitif que nous entreprenons d'analyser la place de la durabilité dans les représentations de la mobilité.

1.2. Les représentations sociales comme guide des comportements

- 13 En psychologie cognitive, une représentation est une évocation mentale. Les représentations sociales, quant à elles, correspondent à « une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée [...] concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social » (Jodelet, 1994 : 36). De son côté, J.-C. Abric (2003 : 205) définit les représentations comme « un ensemble organisé d'opinions, d'attitudes, de croyances et d'informations se référant à un objet ou une situation ». Les représentations sont toujours rapportées à un objet et à un sujet. Dans cet article, l'objet est la mobilité quotidienne, tandis que le sujet correspond aux décideurs publics et privés en charge de la planification et de la gestion de la mobilité.

- 14 Par ailleurs, les représentations sociales possèdent une fonction d'orientation des conduites, elles « orientent et organisent les conduites et les communications » (Jodelet, 1994), elles permettent aux personnes et aux groupes de maîtriser leur environnement et d'agir sur celui-ci. Ce sont donc bien les représentations, les « visions » qui vont déterminer, orienter les actions. Pour J.-C. Abric (1994), la représentation est « une vision fonctionnelle du monde, qui permet à l'individu ou au groupe de donner un sens à ses conduites ». L'identification des représentations sociales de la mobilité permet de révéler les dissemblances, qui peuvent à terme freiner les actions mises en œuvre, voire initier des conflits entre les acteurs qui ne partagent pas la même vision.
- 15 Pour S. Moscovici (1976), l'individu construit ses propres perceptions dans son environnement. Elles lui servent de référence pour interpréter les situations auxquelles il est confronté. Ainsi, chaque individu est à même de construire ses propres représentations de la mobilité, notamment à travers ses propres expériences (Carpentier, 2007). Ces représentations sociales possèdent une certaine dynamique, puisque l'appropriation par les individus d'une nouvelle connaissance est intégrée aux schèmes de pensées préexistants et va ensuite influencer les attitudes et les comportements de ces individus (Moscovici, 1976). Dès lors, l'émergence de nouveaux enjeux liés à la mobilité peut potentiellement influencer les représentations de la mobilité. En ce sens, quelle est la place de la durabilité au sein des représentations de la mobilité ? En tout état de cause, nous pouvons émettre l'hypothèse qu'actuellement, le discours omniprésent sur la durabilité conduit à une inflexion des représentations sociales de la mobilité. L'importance de ce concept conduirait à la mise en exergue de tout un ensemble d'enjeux de mobilité centrée autour de ce dernier.

2. Méthodologie : la théorie du noyau central et de la périphérie des représentations sociales

2.1. Les entretiens semi-directifs pour recueillir les représentations sociales

- 16 Cette contribution s'inscrit dans une recherche doctorale qui vise à mieux comprendre le fonctionnement de la mobilité quotidienne en contexte transfrontalier. Entre juin et octobre 2014, 29 entretiens semi-directifs ont été réalisés, représentant 22 institutions (Figure 1), afin de recueillir les représentations sociales de la mobilité de différents acteurs concernés par la question dans l'espace transfrontalier luxembourgeois.

Figure 1. Liste des acteurs de l'aménagement et du transport enquêtés

Nom de l'institution enquêtée	Pays de gestion de la mobilité	Niveau d'intervention	Type d'organisation
Commune de Gandrange	France	Local	Autorité politique
Communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette	France	Supra-communal	Autorité politique
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	France	National	Autorité politique
Syndicat mixte des transports urbains Thionville Fensch (SMITU) (x2)	France	Supra-communal	Autorité organisatrice des transports/Transporteurs
Région Lorraine	France	Régional	Autorité organisatrice des transports/Transporteurs
Conseil général de la Moselle	France	Régional	Autorité organisatrice des transports/Transporteurs
Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle (AGURAM)	France	Supra-communal	Études/Conseil/Association
Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine nord (AGAPE) (x2)	France	Supra-communal	Études/Conseil/Association
Association de défense des voyageurs	France	Régional	Études/Conseil/Association
Commune d'Arlon	Belgique	Local	Autorité politique
Service public de Wallonie (x2)	Belgique	Régional	Autorité politique
Transport en commun Namur (TEC Namur)	Belgique	Supra-communal	Autorité Organisatrice des transports/Transporteurs
Province de Luxembourg	Belgique	Supra-communal	Études/Conseil/Association
Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) (x2)	Belgique	National	Autorité Organisatrice des transports/Transporteurs
Ville de Luxembourg	Luxembourg	Local	Autorité politique
Ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) (x2)	Luxembourg	National	Autorité politique
Verkeiersverband	Luxembourg	National	Autorité Organisatrice des transports/Transporteurs
Chemins de fer luxembourgeois (CFL) (x2)	Luxembourg	National	Autorité Organisatrice des transports/Transporteurs
Automobile club Luxembourg (ACL)	Luxembourg	National	Études/Conseil/Association
Comité des usagers	Luxembourg	National	Études/Conseil/Association
Groupe européen de coopération territoriale Alzette-Belval (x2)	Structure transfrontalière	Supra-communal	Études/Conseil/Association
Interreg centrale mobilité de la Grande Région	Structure transfrontalière	Régional	Études/Conseil/Association

Note : (x2) signifie que deux acteurs de cette institution ont été enquêtés

- 17 Les critères de sélection des acteurs enquêtés sont déterminés en fonction de la problématique de cette recherche plus large, et certains d'entre eux sont spécifiques au cas transfrontalier : le pays de gestion de la mobilité, le niveau d'intervention et le type d'organisation dans lequel l'acteur est impliqué. Les représentations sociales étant intimement liées aux caractéristiques des individus qui les portent, il est dès lors possible de déterminer l'impact de ces critères sur ces représentations. Cependant, cet article ne traite pas de ces analyses. Pour cela, nous vous renvoyons aux résultats de cette recherche doctorale (Schiebel, 2016).
- 18 L'entretien centré correspond à « l'instrument le plus adéquat pour cerner les systèmes de représentations, de valeurs, de normes véhiculés par un individu » (Ruquoy, 1995). De plus, le discours est le vecteur privilégié d'approche des représentations sociales. Il permet de laisser une marge de manœuvre importante à l'enquêté, d'aborder les points qui lui semblent essentiels, sans être dirigé dans un cadre trop normatif. Lors de l'entretien, les acteurs répondent à la question suivante : selon vous, quels sont les enjeux pour améliorer les conditions de mobilité sur votre territoire ? Les entretiens sont menés en face-à-face et sont essentiellement dialogiques, c'est-à-dire que les discours des enquêtés sont produits au cours de la communication avec l'enquêteur (Markova et Orfali, 2005). Ce dialogue permet de mettre l'enquêté en confiance, et de mieux cerner son état d'esprit.
- 19 Une fois les entretiens effectués, leur transcription intégrale depuis l'enregistrement sonore a généré plus de 200 pages de textes. Ainsi, si l'entretien semi-directif possède l'avantage de laisser beaucoup de liberté aux enquêtés, il n'est pas évident, de prime abord, de saisir le sens global de l'ensemble de cette masse de données. Afin de rendre lisible et compréhensible le matériel recueilli par cette méthode, et de pouvoir en tirer des informations sur la représentation sociale, nous faisons appel à l'analyse de contenu,

qui est intimement liée à la théorie des représentations sociales, l'une permettant d'étudier l'autre (Moscovici, 1976).

2.2. La détermination du noyau central des représentations à l'aide de la fréquence et de l'importance des éléments

- 20 L'analyse de contenu des discours peut s'envisager soit de manière qualitative, en mettant l'accent sur le sens des mots et des phrases employés dans les discours, soit de manière quantitative, à partir de statistiques, qui visent à révéler des régularités dans les discours et entre les discours. Nous proposons d'utiliser ces deux possibilités. La seconde approche doit mettre en exergue les traits communs aux différents discours, tandis que la première se charge de les analyser.
- 21 Selon J.-C. Abric (1996), les représentations sociales sont organisées autour d'un noyau central, qui détermine la signification et l'organisation de la représentation (Abric, 1996). Ce noyau est consensuel et collectivement partagé. Il se caractérise par une cohérence, une stabilité qui lui permet de résister aux changements. Ce noyau structurant est l'élément fondamental de la représentation, et son repérage permet l'étude comparative des représentations sociales. Outre ce noyau, la représentation sociale est constituée d'autres d'éléments, dits « périphériques ». Ces éléments apparaissent plus instables et moins prégnants dans la représentation.
- 22 La détermination du noyau central de la représentation s'effectue à travers la méthode d'évocation hiérarchisée (Vergès, 1992), et se fonde à la fois sur le rang d'apparition des termes pour mesurer l'importance d'un élément et sur la fréquence des termes, constituant respectivement la variable I et la variable F. Ces deux variables associées à chacun des éléments sont uniques pour l'ensemble de l'échantillon, c'est-à-dire que chaque élément ne possède qu'une valeur pour ces deux variables.
- 23 Concernant la variable I, relative à l'importance des éléments, nous proposons de classer les mots-clés issus des propos des acteurs selon leur ordre d'apparition dans les discours. Cet élément principal n'est comptabilisé qu'une seule fois et nous faisons la moyenne² des scores d'importance attribués aux différents termes pour définir la valeur I de l'élément pour ce participant (Tableau 1). En effet, lorsqu'un enquêté énonce plusieurs termes se rapportant au même élément : par exemple, cadencement, horaires, desserte, qui se rapportent tous à l'élément principal « Améliorer l'efficacité des transports en commun » ; ou encore urbanisme, politiques de logements, mixité fonctionnelle et réduction de la séparation entre les lieux de résidence et de travail, qui se réfèrent tous à l'élément principal « Développement spatial ».

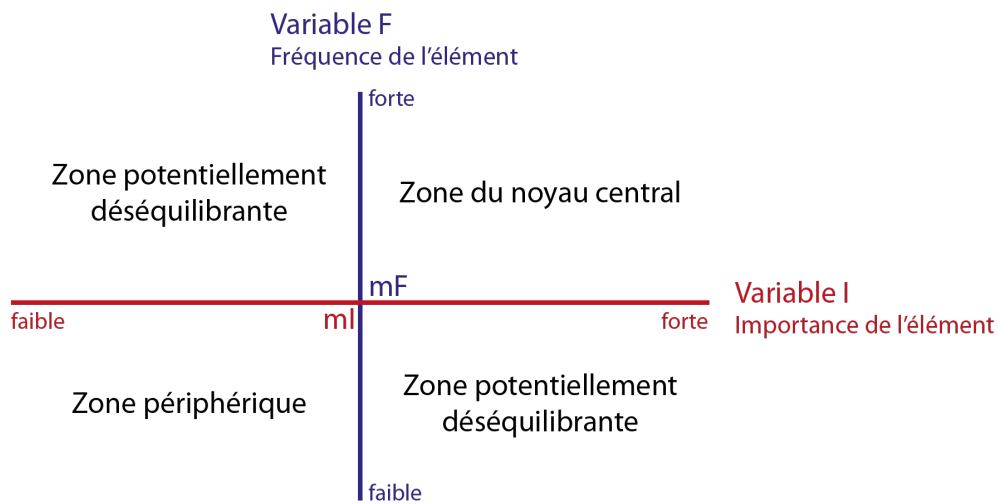
Tableau 1. Deux exemples de détermination de la variable I pour l'élément « efficacité des transports en commun »

Exemple 1		Exemple 2	
Mots clés cités	Ordre d'apparition	Mots clés cités	Ordre d'apparition
Efficacité TC	1	Efficacité TC	1
Cadencement	2		
Horaires	4		
Desserte	5		
Valeur I pour l'élément principal « efficacité des TC »			
$I = (1+2+4+5)/4$ I = 3		I = 1	

Source : l'auteur

- 24 S'il convient de manier cette façon de procéder avec précaution, les éléments cités en premier pouvant être superficiels, le fait de mener ces entretiens auprès d'experts, ou du moins d'acteurs impliqués dans les problématiques de mobilité nous semble diminuer considérablement ce biais. Lors des entretiens, nous aurions pu demander aux enquêtés de classer les mots-clés ou expressions qui leur viennent à l'esprit par ordre d'importance. Mais si cette méthode a été initialement envisagée, c'est une tâche qui n'est pas forcément évidente pour l'enquêté, et ce degré d'importance peut être différemment perçu par l'individu.
- 25 La variable F relative à la fréquence de citation des éléments renvoie au nombre de participants ayant évoqué cet élément. L'ordre d'apparition des éléments, associé à leur fréquence, permet d'identifier les structures des représentations (Bardin, 1977).
- 26 Les éléments cités très fréquemment et qui sont très importants composent le noyau central (Figure 2). À l'inverse, les éléments peu fréquents et peu importants représentent la zone périphérique des représentations. Les deux autres cas de figure sont plus contrastés, puisque dans un cas le rang d'apparition est important mais sa fréquence faible, et inversement dans l'autre. Ces deux types peuvent s'interpréter par le changement possible de la représentation à travers cette zone déséquilibrante (Vergès, 1994). Nos résultats sont présentés sous la forme de deux axes factoriels, témoignant de ces deux caractéristiques (Figure 2). Les valeurs correspondant à l'intersection des deux axes, et qui délimitent les « seuils » des différentes zones, représentent les valeurs moyennes de chacune des deux variables.

Figure 2. Positionnement des éléments selon les deux axes factoriels



mF Fréquence moyenne de l'ensemble des éléments

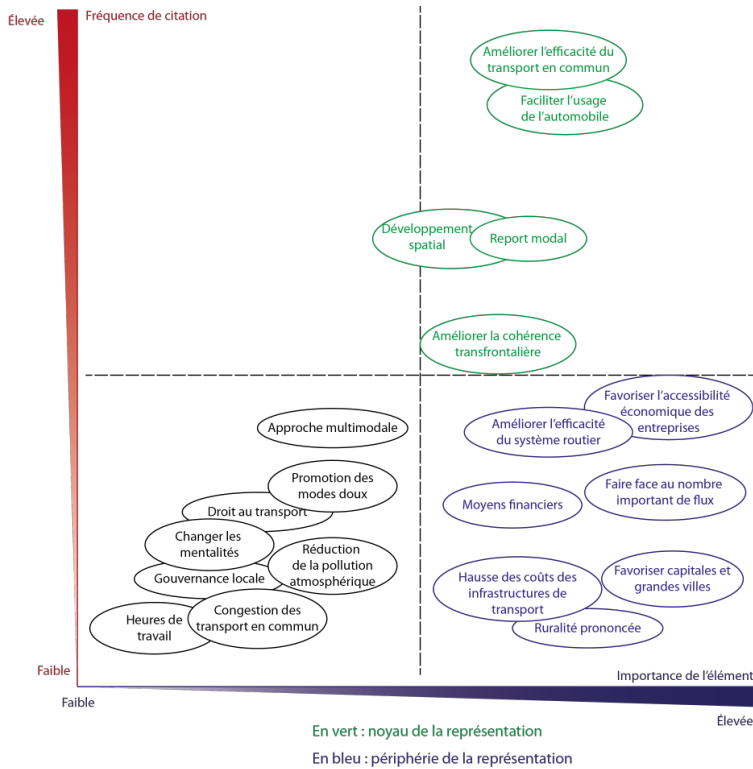
ml Importance moyenne de l'ensemble des éléments

- 27 À présent, il est possible d'identifier les représentations sociales de la mobilité des acteurs de l'aménagement et du transport dans l'espace d'étude.

3. Les modes de transport composent le noyau central des représentations de la mobilité

- 28 La figure 3 présente la représentation sociale des enjeux de mobilité pour l'ensemble des acteurs enquêtés. Parmi l'ensemble des enjeux abordés par les enquêtés, ceux relatifs aux modes de transport paraissent les plus importants. Pour plus de 60 % des acteurs, le mode de transport est l'enjeu principal de l'amélioration des conditions de mobilité. Les infrastructures de transport (routières ou relatives au transport en commun) sont un élément cité par plus de 85 % des acteurs.

Figure 3. Représentation sociale des enjeux de mobilité en fonction de la fréquence et de l'importance des éléments



3.1. Premier élément majeur du noyau : le transport en commun

- 29 L'amélioration de l'efficacité du transport en commun est l'un des éléments les plus cités par les enquêtés et figure parmi les plus importants dans l'ordre d'apparition dans les discours. Cela va dans le sens des propos de G. Dupuy (2005), qui précise que le mode de transport est une composante essentielle des politiques de transport. Lié à ce mode de transport, le report modal est un autre enjeu occupant le noyau central des représentations des enjeux de mobilité. Cela recoupe les politiques actuelles menées dans l'espace d'étude transfrontalier, où la promotion des transports en commun et le report modal vers les modes alternatifs à la voiture occupent une place prépondérante, que ce soit au niveau national, régional ou local. En effet, la stratégie MODU (2012) au Luxembourg a pour ambition un report modal vers les modes alternatifs à la voiture, pour les frontaliers et les résidents, afin d'obtenir *in fine* une part modale des transports en commun de 25 % parmi les déplacements motorisés d'ici 2020, contre 13 % en 2010).
- 30 Pour certains enquêtés, améliorer l'efficacité des transports en commun est nécessaire, car ce mode de transport souffre d'une image assez négative : tarif peu attractif, manque de confort ou de flexibilité. De nombreux efforts doivent être effectués en ce qui concerne les cadences et les horaires. Le temps de déplacement constitue sans équivoque l'un des autres points noirs des transports en commun, notamment face à la voiture. Certains acteurs ont même justifié leurs points de vue à travers des exemples concrets et personnels : « En voiture, par la rocade, je mets 12 minutes. En bus, je l'ai fait, quand je n'ai pas de voiture justement, je mettais 45, voire 1 heure. [...] j'ai les gamins, mon temps est compté » (AGURAM, France). Comparativement, la question de la desserte spatiale du transport en

commun est beaucoup moins évoquée. Finalement, ces propos de deux enquêtés résumant parfaitement l'intérêt d'améliorer l'efficacité des transports en commun du point de vue des temps de transport : « *Tant que le temps de déplacement sera meilleur pour la voiture, on aura du mal à convaincre les gens de prendre le transport en commun, parce que la voiture, c'est quand même plus confortable, plus flexible aussi* » (Ville de Luxembourg, Luxembourg). « *Les modes de transports alternatifs s'imposeront d'eux-mêmes dans la mesure où ils seront compétitifs par rapport à ce qu'on peut faire soi-même avec sa voiture* » (Gandrange, France).

- 31 Dans l'espace d'étude transfrontalier, les indicateurs d'accessibilité mettent en avant la meilleure efficacité globale du réseau routier en termes de temps de déplacements par rapport au transport en commun (Schiebel *et al.*, 2015 ; Schiebel, 2016). Dans la mesure où le temps de trajet est un déterminant du choix modal, cette situation ne joue pas en faveur des transports publics. L'analyse des discours montre que les acteurs sont conscients de cette problématique, et place ainsi l'amélioration de l'efficacité des transports en commun au premier plan. Cela souligne que le modèle de référence, pour les acteurs, reste la voiture, et que la dépendance automobile existe même dans les représentations.
- 32 De prime abord, l'amélioration de l'efficacité du transport en commun n'apparaît pas spécifique à notre espace d'étude transfrontalier. En effet, limiter l'usage massif de la voiture à travers le report modal vers les modes alternatifs à la voiture, et notamment les transports en commun est un enjeu essentiel de nombreuses politiques actuelles de mobilité. En revanche, il est assez surprenant de constater l'importance donnée au rôle de l'automobile dans les discours des acteurs.

3.2. Second élément majeur du noyau central : faciliter l'usage de l'automobile

- 33 Rendre l'usage de l'automobile plus aisée est un élément central du noyau de la représentation sociale de la mobilité. Plus de 60 % des enquêtés le placent parmi les enjeux de mobilité, et son importance est même légèrement plus forte que l'amélioration de l'efficacité des transports en commun. Pour les acteurs, il n'est pas uniquement question de lutter contre l'usage massif de la voiture, mais également d'améliorer la fluidité du trafic routier. Cette préoccupation pour les problèmes de congestion routière va à l'encontre même des discours officiels que l'on retrouve dans les documents de planification à différentes échelles spatiales dans l'ensemble des régions concernées. Dans ces documents, les volontés affichées sont davantage de « *réduire la dépendance automobile* » (MODU, 2012), « *de privilégier les modes de déplacement durable* » (Région Lorraine), ou encore de mettre en avant « *un intérêt particulier pour la mobilité douce et les usagers faibles* » (commune d'Arlon). Pour expliquer cette situation paradoxale, on peut indiquer l'importance des enjeux d'accessibilité économique ou de compétitivité des entreprises pour certains acteurs, un certain degré de fluidité du réseau routier étant requis pour attirer les entreprises et permettre leur développement.
- 34 D'après les acteurs, il n'est pas concevable d'imaginer des politiques de mobilité sans prendre en considération la voiture. Certes, le report modal vers les modes alternatifs à l'automobile, essentiellement les transports en commun dans notre cas, est un enjeu important et pointé par une large majorité des acteurs, quel que soit leur profil. Mais la voiture a un grand rôle à jouer. D'abord, elle reste le mode de déplacement préféré des

individus et il est difficile d'influer sur les mentalités. De plus, pour certains acteurs, la voiture est parfois tout simplement indispensable : certaines portions d'espace de notre territoire d'étude sont peu, voire très peu denses.

- 35 Si la voiture joue un rôle essentiel, et continuera certainement à le faire à moyen terme, une autre appréhension de ce mode est possible. Par les valeurs faibles de leur fréquence, les éléments tels que le covoiturage, les Park-and-Ride, les Bike-and-Ride, les politiques de stationnement ou le partage de véhicule sont absents du noyau central, mais réalisent des scores satisfaisants pour leur rang d'apparition. Cela indique un possible glissement de la représentation sociale de la mobilité axée sur l'usage « classique » de la voiture, vers un usage innovant, mêlant usage collectif de la voiture, transport individuel et transport collectif : l'intermodalité.
- 36 Les transports en commun et l'automobile occupent logiquement une place considérable du noyau central des représentations des acteurs et constituent les éléments les plus consensuels des représentations des acteurs. Néanmoins, il convient de nuancer un minimum ces résultats en fonction des prérogatives des institutions représentées par les acteurs, majoritairement tournées vers la gestion de ces modes de transport. Cependant, les modes actifs sont également une attribution répandue aux acteurs de notre échantillon, mais ils sont significativement en retrait. Plus globalement, alors que le spectre des missions des acteurs englobe un ensemble d'éléments constitutifs de la mobilité, leur représentation est essentiellement perçue à travers le déplacement. Sans aller jusqu'à réduire leur représentation de la mobilité à cela, les autres éléments construisant le concept de mobilité spatiale sont plus en retrait, le développement spatial ou l'urbanisme par exemple.

3.3. L'importance moindre de la gestion de l'espace

- 37 La présence de la notion de « Développement spatial » dans les discours, à travers des mots et expressions tels que : urbanisme, politiques de logement, mixité fonctionnelle et réduction de la séparation entre les lieux de résidence et de travail démontre que certains acteurs possèdent une vision plus large que les seuls modes de transport, et associent les logiques spatiales aux enjeux de mobilité.
- 38 Le développement spatial est considéré comme le levier d'action le plus important pour répondre aux enjeux de mobilité par un nombre non négligeable d'acteurs (près de 40 %). Au niveau local, il s'agit de promouvoir un urbanisme favorisant une certaine mixité fonctionnelle et un développement près des nœuds de transport public. Cette vision est cohérente avec certains travaux (MOEBIUS, 2013 ; Lo Feudo, 2014). À travers les modélisations intégrées d'usage du sol et du transport, ces derniers ont démontré l'usage plus important des transports en commun, au détriment de la voiture, et une diminution du phénomène d'étalement urbain, lorsque le développement spatial est concentré autour des gares et des plateformes multimodales. Cependant, divers facteurs clés sont nécessaires, tels qu'une urbanisation attractive et de qualité, et l'action conjointe entre les acteurs de l'aménagement et des transports (Lo Feudo, 2014). Aux niveaux régional et national, il convient d'encourager un développement spatial, notamment polycentrique, et prônant une réduction des distances domicile/travail. La problématique des logements au Grand-Duché de Luxembourg constitue un bon exemple de cet enjeu. Les tensions sur le marché du logement, dues notamment à la faiblesse de l'offre, sont un obstacle à l'amélioration de la mobilité. « *Le problème, c'est qu'ici au Luxembourg, on connaît souvent des*

hauts fonctionnaires européens ou autres, qui n'ont pas une offre assez importante pour leur classe, pour leurs logements, donc ils vont se déplacer vers les logements qui sont normalement destinés à d'autres personnes, et donc ils font augmenter un peu les prix » (MDDI, Luxembourg, niveau national).

- 39 Par l'augmentation de ces prix, influant sur les discontinuités à la frontière, de nombreux travailleurs peinent à réduire leur distance de déplacement et à se rapprocher de leur lieu de travail. Pire, certains résidents luxembourgeois déménagent de l'autre côté de la frontière et deviennent de fait des nouveaux travailleurs frontaliers (Gerber et Carpentier, 2013). La distance et le temps de déplacement se trouvent alors fortement allongés.
- 40 La moindre importance et fréquence de cette notion de développement spatial dans les discours peut s'expliquer par les rôles des acteurs, plus axés sur les modes de transport, et la vision de la mobilité essentiellement tournée vers le déplacement. L'approche intégrée, promue par de nombreux documents de planification à différentes échelles spatiales, n'apparaît pas comme la solution centrale. Une autre explication possible est la difficulté des acteurs à intégrer dans leur réflexion les politiques d'aménagement du territoire à l'échelle transfrontalière. Le cadre d'action demeure le territoire national : pour des raisons légales, la question transfrontalière n'est pas posée de manière opérationnelle dans les documents de planification (Durand, 2011). D'ailleurs, les acteurs enquêtés issus d'une structure transfrontalière ne font pas de cet enjeu de gestion de l'espace un élément central.

4. Une appréhension incomplète de la durabilité de la mobilité

- 41 Si les études des représentations renseignent sur la présence d'un ou plusieurs éléments dans les discours, elles témoignent aussi de leur absence. Si l'on s'en tient aux différentes appréhensions de la mobilité durable (Berger *et al.*, 2014), l'analyse des discours dévoile que les acteurs ont une vision implicite et incomplète de la mobilité durable : pour eux, il s'agit principalement de « se déplacer autrement », et « se déplacer plus efficacement » (Figure 4). Cette figure reprend uniquement les éléments présents dans le noyau central ou dans la zone potentiellement déséquilibrante.

Figure 4. L'appréhension de la mobilité durable par les acteurs

Se déplacer efficacement	Se déplacer autrement	Se déplacer moins
Réduire la pollution atmosphérique	Favoriser le report modal vers les transports en commun	Faire face aux flux importants
Améliorer l'efficacité des transports en commun	Promouvoir les modes doux (ou modes actifs)	Faciliter le télétravail
Réduire la congestion automobile	Réduire le trafic individuel	
Améliorer l'efficacité du système transport routier	Favoriser le covoiturage	
Améliorer les infrastructures	Favoriser le partage de voiture	
Améliorer l'information et la communication	Développer les parking-relais (Park and Ride)	
	Favoriser le développement des véhicules électriques	

- 42 La catégorie « se déplacer plus efficacement » renvoie exclusivement à l'amélioration de l'efficacité des modes de transport et des services offerts, et constitue l'approche privilégiée de la durabilité par les acteurs. Au sein des discours officiels et des documents stratégiques de planification de la mobilité, le mode de transport est un élément essentiel de la durabilité. Concernant l'espace d'étude, le Luxembourg vise un partage modal de 25 % du trafic entier pour la mobilité douce et, de l'autre, 25 % du trafic motorisé pour les transports en commun (MODU, 2012), tandis que la loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996, en France, prône une diminution du trafic automobile ou le développement du transport collectif et des modes de déplacement doux. De plus, les Plans communaux de mobilité en Wallonie souhaitent améliorer l'accessibilité et la mobilité en favorisant les transports collectifs et les modes doux, et en privilégiant les systèmes de déplacements intermodaux.
- 43 Bien que mise en avant dans ces documents, la mobilité douce est peu présente dans les représentations sociales. De plus, le développement des véhicules électriques, ou plus largement l'amélioration de l'efficacité technologique, davantage liée au « se déplacer plus efficacement », figurent uniquement dans la zone périphérique des représentations. Ces éléments sont plutôt propres à l'expérience de l'un ou l'autre enquêté. Ces modes alternatifs doivent composer avec un certain nombre d'obstacles. Que ce soit le manque de sécurité des aménagements cyclables ou la difficulté de faire changer les mentalités pour augmenter l'usage des modes doux, ou encore le manque d'autonomie des batteries des voitures électriques, les difficultés sont aujourd'hui trop grandes, d'après les acteurs, pour faire de ces modes de déplacement des enjeux primordiaux.
- 44 Les références au « se déplacer moins » sont peu citées par les acteurs, hormis le télétravail ou la nécessité de gestion des nombreux flux. Le contexte transfrontalier est peut-être une explication de ces absences, que ce soit pour des raisons de fiscalité ou de législation par exemple. De plus, et sans remettre en cause les bienfaits du télétravail sur la mobilité, tels que la réduction des déplacements ou la diminution de la dépendance à l'automobile, les acteurs enquêtés n'estiment peut-être pas le télétravail comme une solution généralisable. D'ailleurs, avec le développement de ce service, la distance à

l'emploi peut devenir moins significative pour les choix de localisation résidentielle des ménages, et favoriser l'étalement urbain (Ettema, 2010).

- 45 Une autre conception de la mobilité durable consiste à définir l'importance des points de vue des acteurs en tenant compte des trois dimensions communément admises de la mobilité durable, à savoir les aspects économiques, environnementaux et sociaux (SUMMA, 2005). L'analyse des discours des enquêtés dévoile que la première dimension domine largement les représentations. L'accessibilité économique est largement favorisée : il s'agit de « faciliter l'accès aux emplois », de « réduire les temps de trajets », de « rendre les systèmes de transports plus efficaces ». L'approche économique et utilitariste est donc la plus importante, le reste devant s'en accommoder : *« Il y a des intérêts privés, qui sont écrasants, et c'est vrai qu'effectivement, en période de crise, les collectivités ne sont pas armées pour dire non à une entreprise qui voudrait s'implanter, ce qui serait créateur de richesse ou d'emplois »* (AGURAM, France).
- 46 À l'inverse, les préoccupations environnementales, telles que la baisse des émissions de CO₂ ou des particules fines, la gestion du bruit ou encore la qualité de vie des individus n'occupent qu'une place marginale dans les discours. Certains acteurs sont même sans détour : *« Je pense que le problème c'est, on ne doit pas raisonner à l'envers, c'est-à-dire que ce n'est pas forcément les conditions de l'environnement qui doivent régir ce qu'on doit faire »* (SMiTU, France). Cependant, favoriser l'usage des transports en commun a un impact sur la réduction de la pollution atmosphérique par exemple. Il en est de même pour la diminution du trafic individuel ou de la lutte contre la congestion automobile. Ainsi, même si les enquêtés abordent assez peu directement ces aspects environnementaux, ceux-ci sont implicitement présents dans les discours, contrairement à la dimension sociale, très peu évoquée même implicitement, et même après relance. Bien qu'il soit fait mention des notions d'équité territoriale ou de droit au transport, elles ne constituent pas le noyau des représentations, tout juste un point de vue, une expérience particulière.

Conclusion

- 47 La démarche adoptée dans cet article sous-entend que les choix opérés, ou pouvant l'être, par les acteurs, dépendent en partie du degré d'adhésion de ces derniers à tel ou tel concept. Ramené à la mobilité, cela signifie que les actions mises en œuvre s'expliquent en partie par les représentations que se font les acteurs des enjeux de mobilité. En raison d'un fort degré d'adhésion, on peut estimer que la durabilité offre un cadre de référence pertinent pour éclairer les enjeux d'un choix. Néanmoins, le processus de décision ne se limite pas à ce cadre, et de nombreux facteurs extérieurs influencent les choix. Ainsi, la question des solutions à trouver pour améliorer les conditions de mobilité, notamment la réduction de l'usage massif de l'automobile, ne se résume pas à un problème de représentation que les acteurs de l'aménagement et des transports se font de la mobilité durable. Enfin, nous sommes conscients que les représentations sociales ne sont analysées ici qu'à travers le discours de 29 enquêtés. Ces discours sont certes porteurs de représentations sociales qu'on verbalise, mais celles-ci sont d'autant plus robustes que la quantité est importante. Ainsi, si nos données témoignent tout de même d'une certaine forme de stabilité des éléments susceptibles d'appartenir au noyau central des représentations sociales de la mobilité, on peut estimer les représentations sociales périphériques peu robustes.

- 48 Cependant, les résultats informent de la place accordée à la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité par les décideurs, et permettent d'expliquer, dans une certaine mesure, les choix opérés et les stratégies mises en œuvre. S'il est difficile d'extrapoler ces résultats et d'en tirer des conclusions générales, l'enjeu, plus modeste, de cette contribution est ailleurs. Il s'agit avant tout d'identifier les différentes acceptations de la durabilité, et son importance dans les enjeux de mobilité. Dès lors, la complexité de l'appréhension de la mobilité par les acteurs est un résultat majeur de cette contribution. On constate que les enjeux sont différemment perçus par les acteurs, ce qui complique l'émergence d'un consensus global.
- 49 Deux enjeux principaux liés aux problématiques de mobilité ressortent de ces représentations : améliorer l'efficacité du transport en commun et faciliter l'usage de la voiture. Si le premier paraît cohérent avec bon nombre de documents stratégiques issus de notre espace d'étude, mais aussi avec la littérature, le second objectif est en décalage avec les enjeux mis en exergue par de nombreux auteurs (Banister, 2008 ; Szyliowicz, 2003), comme avec les discours officiels et les documents de planification dans l'espace d'étude, qui prônent une réduction de l'usage de l'automobile. Pour les acteurs enquêtés, réduire les niveaux de congestion des réseaux autoroutiers et secondaires semble indispensable pour garantir un certain niveau d'accessibilité et répondre ainsi aux enjeux économiques. Cela nous amène au deuxième élément majeur mis en avant par nos résultats : le recouvrement incomplet du concept de mobilité durable.
- 50 Que l'on considère la mobilité durable à travers les trois piliers lui étant généralement associés (SUMMA, 2005) ou selon l'approche « bouger moins, bouger autrement, bouger plus efficacement » prônée par certains auteurs (Berger *et al.*, 2014) et documents de planification, tels le Programme directeur du Luxembourg en 1999, l'ensemble du spectre de la mobilité durable n'est pas englobé. L'aspect économique domine dans les discours, tandis que l'aspect social est pratiquement absent. L'importance donnée au droit au transport ou à l'équité territoriale apparaît minime. Entre ces deux extrêmes, l'environnement, bien que davantage présent dans les discours, implicitement ou explicitement, ne constitue pas l'enjeu central de la mobilité. Par exemple, les modes actifs existent peu dans les discours des acteurs, prouvant ainsi qu'ils ne sont pas une priorité. Cependant, cela est assez cohérent avec les problématiques de cet espace transfrontalier, où la congestion automobile et ferroviaire cristallise un grand nombre de débats. D'ailleurs, le rapport de la commission Mobilité 21 sur le Schéma national des infrastructures de transport a confirmé le dédoublement et l'élargissement de l'autoroute A31 en direction du Luxembourg, afin de répondre aux enjeux de congestion.
- 51 Pour aller plus loin dans la compréhension des actions engagées à travers les représentations sociales, une étape supplémentaire consisterait à déterminer le degré de congruence entre ces perceptions et les résultats issus de la modélisation du choix modal. L'objectif serait dès lors de déterminer si les acteurs ont conscience des leviers d'action les plus significatifs dans le choix modal d'après la modélisation. Par exemple, les représentations ne font pas référence au stationnement, alors que la modélisation effectuée sur l'espace d'étude dévoile qu'il s'agit du critère le plus significatif dans le choix du mode de transport des usagers. Face aux objectifs de durabilité, en tant qu'outil d'aide à la décision, porter à la connaissance des acteurs les leviers d'action les plus efficaces permettrait sans doute d'améliorer l'efficacité des actions engagées.

BIBLIOGRAPHIE

- Abric J.-C., 1994, *Pratiques sociales et représentations*, sous la direction de J.-C. Abric, Paris, PUF, 312 p.
- Abric J.-C., 1996, « Les représentations sociales : aspects théoriques et pratiques sociales de l'insertion et de la prévention », *Communication au séminaire sur les représentations sociales, un outil au service de l'insertion et de la prévention*, Barcelone, 17 février 1996.
- Abric J.-C., 2003, « La recherche du noyau central et de la zone muette des représentations sociales », in Abric, J.-C. (dir.), *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Toulouse, Eres, p. 59-80.
- Banister D., 2008, « The sustainable mobility paradigm », *Transport Policy*, p. 73-80.
- Barcelo M., 1999, *Les indicateurs d'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain*, rapport de recherche, faculté de l'aménagement, institut d'urbanisme de l'université de Montréal.
- Bardin L., 1977, *L'analyse de contenu*, Paris, PUF, 320 p.
- Barret Ch., Charvet, J.-P., Dupuy, G., Sivignon, M., 2000, *Dictionnaire de la géographie humaine*, Paris, Liris, 190 p.
- Belhedi A., 2004, « Les acteurs et l'espace, Quelques éléments de problématique », *Séance scientifique 03 du Laboratoire Dynamiques & Planification spatiales*, novembre, 14 p.
- Berger G., Feindt P.-H., Holden E., Rubik F., 2014, « Sustainable Mobility-Challenges for a complex transition », *Journal of environmental Policy and Planning*, vol. 16, n° 3, p. 97-114.
- Blanchet J.-D., Chapulut J.-N., Dubois-Taine P., 2012, *Transports et dette publique*, collectif de membres du Cercle des transports, Paris, 71 p.
- Boillat P., Pini G., 2005, « De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain », in Da Cunha A. et al. (dir), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 77-102.
- Bonnafous A., Plassard A., 1974, « Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport », *Revue économique*, vol. 25, n° 2, p. 208-232.
- Carpentier S., 2007, *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*, thèse de doctorat, géographie, université Louis-Pasteur, Strasbourg, 392 p.
- Costes N., 2008, *Choix de localisation des entreprises, intervention publique et efficacité urbaine*, thèse de doctorat, sciences économiques, université Paris I, Paris, 366 p.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, coll. « Villes », 160 p.
- Dupuy G., 2005, *Transports et territoire : la nouvelle donne*, in *Pouvoirs locaux, les cahiers de la décentralisation*, trimestriel n° 66, 148 p.

- Durand F., 2011, « L'aménagement du territoire dans les espaces urbains frontaliers est-il une réalité ? Le cas des aires métropolitaines transfrontalières du Luxembourg et Lille », *Les cahiers du CEPS/INSTEAD*, Luxembourg, n° 13, 22 p.
- Ettema D., 2010, « The impact of telecommuting on residential relocation and residential preferences », *The journal of transport and land use*, n° 3, p. 7-24.
- Faivre E., 2006, « Réduction du temps de travail et nouvelles temporalités de mobilité en France : un nouveau défi pour l'organisation des modes de transport », in Montulet et al. (dir), *Mobilité et temporalités*, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis Bruxelles, Bruxelles, p. 35-51.
- Gerber P., Carpentier S., 2013, « Impacts de la mobilité résidentielle transfrontalière sur les espaces de la vie quotidienne d'individus actifs du Luxembourg », *Économie et Statistiques*, n° 457-458, p. 77-95.
- Ghorra-Gobin C., 2005, « De la ville à l'urban sprawl : la question métropolitaine aux États-Unis », *Cercle* 13, p. 123-138.
- Giorgi L., 2003, « Mobilités durables. Enjeux possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales », in Giorgi et al. (dir), *Mobilités Durables, Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, Paris, p 201-205.
- Guicheteau J., Millette L., 2012, *Projets efficaces pour une mobilité durable : facteurs de succès*, Montréal, Presses internationales polytechnique, 132 p.
- Jodelet D., 1994, *Les représentations sociales*, Paris, PUF, 447 p.
- Kemp R., Rotmans J., 2004, « Managing the Transition to Sustainable Mobility », in Boelie E. et al. (dir), *System Innovation and the Transition to Sustainability, Theory, Evidence and Policy*, Cheltenham, Edgar Elgar, p. 137-167.
- Kenworthy J-R., Laube F-B., 1999, « Patterns of automobile dependence in cities : an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy », *Transportation Research Part A*, n° 33, p. 691-723.
- Lo Feudo F., 2014, *Un scénario TOD pour la région Nord-Pas-de-Calais, enseignements d'une modélisation intégrée transport-usage du sol*, thèse de doctorat, aménagement et urbanisme, université Lille 1, Lille, 326 p.
- Marková I., Orfali B., 2005, « Le dialogisme en psychologie sociale », in Orfali B. (dir) *Psychologie sociale et communication, Hermès, La Revue*, n° 41, p. 25-31.
- Mihaylova S., 1999, « La dynamique de la représentation collective de l'autonomie de l'entreprise pendant la période de transition », *Revue française de gestion des ressources humaines*, n° 31, p. 44-61.
- MODU (Stratégie globale pour une mobilité durable), 2012, ministère du Développement durable et des Infrastructures, Luxembourg.
- MOEBIUS, 2013, *MOEBIUS Project Final Conference*, Esch-sur-Alzette, October 2013.
- Moscovici S., 1976, *La psychanalyse, son image et son public*, Paris, PUF, 506 p.
- Newman P., Kenworthy J., 1989, « Cities and Automobile Dependence. An international Sourcebook », *Gower Technical*, Sidney, 388 p.
- Offner J-M., 1991, « Le tramway Saint-Denis-Bobigny, entre réseaux et territoires », *R.T.S, INRETS*, n° 29.

- Partoune C., 2009, « Les débats en jeu de rôle », Laboratoire de méthodologie des sciences géographiques, http://www.lmg.ulg.ac.be/spip/article.php3?id_article=30, (consulté le 28/02/2018).
- Petit S., 2007, « Le processus de dépendance automobile au Grand-Duché de Luxembourg », *Population & Territoire*, CEPS/INSTEAD, Luxembourg, n° 11, 12 p.
- Pharoah T., Appel D., 1995, *Transport concepts in European cities*, Avebury Studies in Green Research, Aldershot.
- Rosset J., 2008, « Les représentations sociales du développement durable en lien avec les politiques de gestion du territoire dans l'agglomération lausannoise », UNIL Institut de géographie, Lausanne, mémoire de licence, 95 p.
- Ruquoy D., 1995, « Situation d'entretien et stratégie de l'interviewer », in Albarello L., Digneffe F., Hiernaux J.-P., Maroy C., Ruquoy D., De Saint-Georges P., 1995, *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, 180 p.
- Schiebel J., Gerber P., Omrani H., 2015, « Border effects on the travel mode choice of resident and cross-border workers in Luxembourg », *European Journal of Transportation and Infrastructure Research*, vol. 15, n° 4, p. 570-596.
- Schiebel J., 2016, *Impacts de la frontière sur la mobilité quotidienne et sa durabilité. L'exemple de l'espace transfrontalier luxembourgeois*, thèse de doctorat, géographie, université de Rouen, 407 p.
- Schmitz, F., Drevon G., Gerber P., 2012, « La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives », *Les Cahiers du CEPS/INSTEAD*, numéro hors série, Luxembourg, 37 p.
- SMOT, 2009, *Schéma de mobilité transfrontalière*.
- SUMMA, 2005, *Sustainable Mobility, policy Measures and Assessment*, Final Report, 123 p.
- Szyliowicz J.-S., 2003, « Decision-making, intermodal transportation and sustainable mobility : towards a new paradigm », *International Social Science Journal*, n° 55 (176), p. 185-198.
- Vergès P., 1992, « L'évocation de l'argent : une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation », *Bulletin de psychologie*, n° 45, p. 203-209.
- Vergès P., 1994, « Approche du noyau central : propriétés quantitatives et structurales » in Guimelli, C. (dir), *Structures et transformations des représentations sociales*, Paris, Delachaux et Niestlé, p. 267-273.

NOTES

1. Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg (STATEC).
2. L'utilisation de la moyenne répond à la nécessité de n'obtenir qu'une seule valeur d'importance pour un élément, prérequis indispensable dans la méthode catégorielle utilisée.

RÉSUMÉS

En identifiant les représentations sociales de la mobilité à partir d'entretiens semi-directifs (n=29), cet article permet de mieux comprendre les actions engagées par les acteurs de la mobilité et de questionner la place de la durabilité. Les résultats attestent de la limitation de la question de la durabilité à sa vision d'abord économique puis environnementale, tandis que l'aspect social n'est que peu présent. Dans une autre approche de la durabilité, « se déplacer plus efficacement » et « se déplacer autrement » apparaissent comme des enjeux majeurs de la mobilité, le concept de « se déplacer moins » étant absent des représentations. Cela ouvre la voie à la nécessité d'une approche plus large de la mobilité que sa simple composante « déplacement ».

By determining social representations of mobility, this article allows a better understanding of the actions undertaken by the stakeholders of mobility. Moreover, it allows us to define the place of sustainability beyond that displayed in public discourses. In order to contribute to this theoretical reflection, semi-directive interviews (n = 29) were carried out with various mobility actors in the Luxembourg cross-border area and made it possible to collect these representations. The results attest to the limitation of sustainability to its economic and then environmental vision, while the social aspect is only partially present. In another approach of sustainability by stakeholders, "to move more efficiently" and "to move differently" are the main issues of the mobility. At the opposite, the concept of "move less" is almost absent from representations, opening the way to the need for a broader approach to mobility than its simple "move" component.

INDEX

Mots-clés : durabilité, acteurs, mobilité quotidienne, représentations sociales, analyse textuelle

Keywords : daily mobility, social representations, stakeholders, sustainability, textual analysis

AUTEUR

JULIEN SCHIEBEL

Julien Schiebel est docteur en géographie, ATER à l'Institut d'aménagement des territoires d'environnement et d'urbanisme de Reims, et chercheur associé au LISER, ses recherches portent sur des approches territoriales et comportementales de la mobilité, notamment en contexte transfrontalier. Laboratoire Habiter, de université Reims Champagne Ardenne, France.
julien.schiebel@gmail.com