



ADEME - DRI - PREDIT

RUPTURES

Impacts d'une crise économique majeure sur les comportements de mobilité résidentielle et transport des ménages

Rapport de recherche

Rapport final

PREDIT GO6 « Politiques de Transport »

Novembre 2012

Convention DRI : 11-MT-PREDITGO6-2CVS-016

Convention ADEME : 11 66 C00 71



Emetteur	Phase / cat	Num	Type	Indice	Statut
AFR	PHA	00001	RPT	C04	

Réf Aff. Arcadis / 11-00473

01_Rapport_RUPTURES_C4

Emetteur	Arcadis Agence de Lyon 127 boulevard Stalingrad - CS 90030 69626 Villeurbanne Cedex Tél. : +33 (0)4 37 42 85 85 Fax : +33 (0)4 78 94 36 96
Réf affaire Emetteur	ARCADIS - TRANSAE - LET 11-00473
Coordonateur	JB RAY
Auteurs	JB RAY (auteur principal) / L. CLEMENT (TRANSAE) / C. PRONELLO, V. RAPPAZZO (LET) / B. GUICHARDAZ (ARCADIS)
Nombre total de pages	132

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérfié par	Approuvé par
B12	Octobre 2012	Première diffusion	JBR	LC	JBR
C04	Novembre 2012	Remarques relecteurs	JBR	LC	JBR

Table des Matières

1	Contexte de la recherche	6
2	Introduction : état de l'art et cadre des scénarios macroéconomiques considérés	7
2.1	Les scénarios prospectifs de la littérature	7
2.2	Scénarios macro-économiques existants	10
2.3	Scénarios de rupture pour les groupes de discussion (focus groups)	12
2.3.1	Cadre général	13
2.3.2	Les scénarios tels que présentés dans les groupes de discussion.....	14
2.3.3	Récapitulatif des scénarios et limites de l'exercice	17
3	Méthodologie	18
3.1	Sélection de l'échantillon	18
3.2	Questionnaire web préalable	24
3.3	Groupes de discussion	24
3.3.1	La trame des groupes de discussion	26
3.3.2	Remarques sur la conduite des groupes de discussion et biais associés	26
4	Résultats	28
4.1	Comportements généraux	29
4.1.1	Dépenses des ménages	29
4.1.2	Modification des comportements face à la crise	33
4.1.3	Synthèse : des stratégies multidimensionnelles contrastées pour faire face à la crise.....	44
4.2	Comportements de mobilité résidentielle.....	44
4.2.1	Les déterminants des choix de logement (actuel) : des stratégies de localisation raisonnées	44
4.2.2	Modification des comportements de localisation résidentielle révélés par les focus groups en situation de crise.....	47
4.2.3	Modification des déterminants de choix de logement en cas de crise	53
4.2.4	Synthèse des effets révélés sur la mobilité résidentielle.....	53
4.3	Comportements de mobilité transport.....	57
4.3.1	Les déterminants des comportements de mobilité quotidienne (actuel)	58
4.3.2	Modifications de comportements transport révélés par les focus groups en situation de crise	60
4.3.3	Synthèse des effets sur la mobilité quotidienne.....	78
4.3.4	Modification des déterminants de choix transport en cas de crise.....	79
5	Réflexions autour de l'analyse des groupes de discussion	81

5.1	Impacts sur la forme urbaine	81
5.2	La crise ne touche pas les individus de manière uniforme	83
5.2.1	Un impact fortement différencié par type de quartier de résidence.....	83
5.2.2	Un impact fortement différencié par individus	87
5.3	Crise, initiateur de changements en cascade sur les modes de vie, de se déplacer, d'habiter.	88
6	Conclusion : Le rôle des ruptures.....	92
6.1	Etape 1 : Elasticité (adaptation temporaire des comportements liée à une crise courte)	92
6.2	Etape 2 : Ajustement (marqué) des comportements lié à une crise courte assez intense ou mise sous tension liée à crise longue peu intense.....	93
6.3	Etape 3 : Rupture des comportements liée à une crise forte et durable.....	93
6.4	Enseignements.....	94
7	Enseignements : les suites à donner à la présente recherche.....	96
8	A retenir	100
	Bibliographie.....	101
<i>Annexe 1</i>	<i>Questionnaire préalable</i>	<i>104</i>
<i>Annexe 2</i>	<i>Trame des groupes de discussion</i>	<i>121</i>
<i>Annexe 3</i>	<i>Annexes relatives au chapitre « Analyses ».....</i>	<i>123</i>
<i>Annexe 4</i>	<i>Trajectoire de vie.....</i>	<i>127</i>

Liste des tableaux

Tableau 1 : Projections d'évolution du PIB, "EU Aeging report",	10
Tableau 2 : Evolution des facteurs de choix de mobilité quotidienne	79
Tableau 3 : position des "déplacements quotidiens » dans le classement des postes de dépenses	123
Tableau 4 : position du poste "logement" dans le classement des postes de dépenses	123
Tableau 5 : Importance des dépenses du ménage sur les postes de dépenses	124
Tableau 6 : Possibilité de réduire les dépenses sur le poste "déplacements quotidiens"	124
Tableau 7 : Niveau d'importance des facteurs de choix d'un logement	125
Tableau 8 : Niveau d'importance des critères de choix d'un mode de transport	126
Tableau 9 : nombre de citation par type de réaction à la crise	126

Liste des figures

Figure 1 : Schéma de la progression du chapitre "Résultats"	28
Figure 3 : Structure des dépenses selon le revenu (4 premiers postes de dépenses)	29
Figure 3 : Structure des dépenses selon le revenu (postes secondaires de dépenses)	29
Figure 4 : Nombre de participants déclarant pouvoir réduire leurs dépenses, par poste de dépense	31
Figure 5 : Stratégies face à la crise révélées par le focus group	33
Figure 6 : Facteurs de choix d'un logement - situation actuelle	45
Figure 7 : Citation de la colocation ou sous-location selon le niveau de crise	49
Figure 8 : Citation du déménagement selon le niveau de crise	49
Figure 9 : Citation des motivations des participants qui évoquent le déménagement	50
Figure 10 : Mobilité résidentielle et stratégies face à la crise - schéma de synthèse	55
Figure 11 : Résumé des impacts de la crise sur les mobilités quotidiennes	61
Figure 12 : Adaptations face à une crise – synthèse des actions citées dans les FG et impacts sur la mobilité	62
Figure 13 : Légende	63
Figure 14 : Evolution du choix de mode domicile-travail selon le niveau de crise (Source : exploitation des groupes de discussion)	67
Figure 15 : Opinion concernant le covoiturage	69
Figure 16 : Mobilité en fonction de l'occupation principale	75
Figure 17 : Evolution de l'équilibre densité-éloignement en période de crise	81
Figure 18 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - quartier urbain dense	84
Figure 19 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - centralité secondaire multi-fonctionnelle	85
Figure 20 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - quartier résidentiel périphérique	86
Figure 21 : Synthèse des impacts d'une crise en fonction de son intensité et de sa durée	92
Figure 22 : Répartition des postes dans la consommation des ménages par dépenses monétaires et par émission de CO2 (TEC, 2012) Source : (Lenglard, Lesieur et al. 2010).	98
Figure 23 : Evolution dans le temps des déterminants de la mobilité et des choix de modes	127

1 Contexte de la recherche

Les différentes recherches dans le domaine de l'interaction transport-urbanisme¹ montrent que l'on se situe soit « en amont des modèles » (hypothèses relatives aux choix résidentiels des ménages ou de localisation des activités) ; soit en « aval de l'histoire » (prolongement de tendances ou ajustement variable de celles-ci). Dans les deux cas, les modèles interactifs transports-urbanisme conduisent à des résultats de simulation de plus ou moins long terme, correspondant à des étalements de la tâche urbaine et/ou à des résultats de recomposition au sein des zones composant l'espace objet de l'étude.

Aucune recherche ne **teste les réactions de la mobilité des déplacements et/ou résidentiels à des « chocs » pouvant perdurer à long terme**, principalement pour deux raisons :

- Les outils construits se basent souvent sur des principes « linéaires » sans caractère dichotomique. Qu'il s'agisse de modèles économique ou géographique, leur cohérence mathématique n'intègre le plus souvent que des variations autour d'un scénario « central ».
- Le poids de l'histoire est moteur dans la manière de fonctionner, de penser. L'historicisme n'est pas seulement un courant économique, il est un courant tout court qui emporte tout sur son passage : rien ne peut être comme avant... tant que l'on ne s'en éloigne pas trop. Le développement de nos villes, nos comportements de mobilité, ne peuvent aller (au fil de l'eau) que dans un seul sens, mais plus ou moins vite selon les uns ou les autres ... La modélisation de nos agglomérations nous emmène dans un sens unique, celui d'une dé-densification associée à une mobilité transport et résidentielle continuellement croissante, sans effet asymptotique et dont les degrés de liberté sont contenus par des variables « garde-fous » (revenus, disponibilité et prix foncier,...)². Ce poids de l'histoire est contrebalancé par les volontés politiques et planificatrices de modération de l'usage de la voiture particulière et de re-densification des certaines zones urbaines. Pour autant, une rupture totale à moyen ou long terme n'est jamais envisagée.

La question posée est donc la suivante : Et si « demain n'était pas du tout comme hier », quels seraient les effets d'une nouvelle trajectoire sur les comportements de mobilité transport et résidentielle ? Trajectoire à caractère eschatologique exclue de facto de notre mode de pensée mais pas impossible.

Si, pour apprécier les effets de cette trajectoire, nous nous appuyons sur ceux qui seraient directement concernés : les individus mobiles dans leur vie quotidienne et leur résidence ?

L'objet de cette recherche est de tester, dans le cadre d'une approche à caractère mixte (qualitative et quantitative), des scénarios de rupture totale perdurant à long terme, afin d'en apprécier les effets potentiels sur les comportements de déplacement et de localisation des individus. L'approche se concentre sur des questions d'arbitrages sous contrainte de budget et de localisation.

1 Cf. le livre « Modéliser la ville » (Formes urbaines et politiques de transports), Economica, 433 p.

2 Dans le cadre d'une approche de recherche appliquée, Cf. Modèle Pirandello (Chapitre 5, op. cit) ; ou encore CWS (Chapitre 9 op. cit).

2 Introduction : état de l'art et cadre des scénarios macroéconomiques considérés

Avant de proposer les scénarios considérés dans la présente recherche, nous analysons les principaux travaux de prospective et les quelques scénarios de rupture qui ont été envisagés dans la littérature.

2.1 Les scénarios prospectifs de la littérature

Classiquement réalisés pour le compte des **Etats et administrations** dans une optique planificatrice et de définition de politiques publiques, **les travaux prospectifs** s'inscrivent habituellement dans la poursuite de dynamiques passées (croissance économique positive, évolution mesurée du prix du pétrole, pas de remise en cause des prestations publiques existantes). Ainsi les travaux récents de la commission européenne³ fournissent pour les différents états membres jusqu'en 2060 trois scénarios de long terme qui sont le « Choc Permanent », la « Décennie perdue » et le « Rebond ». Dans ces travaux, le scénario « Choc permanent » reste mesuré avec une croissance du PIB ralentie mais positive, sans phase de récession longue (croissance de la productivité réduite, chômage durablement plus haut que dans les autres scénarios). Plus qu'un scénario de « rupture », il constitue un scénario de « croissance molle ». De même, les travaux du centre d'analyse stratégique français⁴ se positionnent uniquement sur des tendances plus optimistes que les travaux de l'union européenne précités.

⇒ Difficulté d'afficher politiquement de possibles scénarios de récession (avec un risque des « prophéties auto-réalisatrices »), volonté de ne pas afficher ce que l'on ne souhaite pas voir arriver ou difficultés méthodologiques à envisager des scénarios en rupture ? Les scénarios prospectifs économiques à l'échelle européenne ne considèrent pas de ruptures possibles.

Dans le champ de la recherche, les scénarios prospectifs de crise ou de rupture sont également rares. Osve Svidén établit en 1983 des scénarios pour explorer l'impact des nouvelles technologies de l'information et de la communication sur l'utilisation de l'automobile et les modes de vie (Svidén, 1983). Cet article est à plus d'un titre clairvoyant : annonçant notamment l'avènement des écrans tactiles multifonctions et ce qu'on appelle aujourd'hui les Smartphones, il anticipait que l'utilisation de ces nouvelles technologies pourrait modifier le rapport à la mobilité et les modes de vie. Dans les étapes successives du scénario développé, ce n'est qu'en phase de crise aiguë que Svidén envisage une modification forte des comportements de mobilité transport et résidentielle, rendue possible par les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC). Dans cette phase de crise⁵, le travail à temps partiel est généralisé, les employés ne se déplaçant que 2 à 4 jours par semaine vers leur emploi fixe, avec un développement du télétravail plus important (économies de transport et d'espace).

³ European Union : 2009 Ageing report, Economic and budgetary projection for the UE 27 Members States (2008-2060),

⁴ France 2030, cinq scénarios de croissance (CAS, Trésor, Premier Ministre) 2011

⁵ Réduction de la production industrielle de 60 à 80 % de sa valeur nominale

Contraints par des budgets réduits, les ménages optimisent leurs déplacements en réduisant leur nombre ou en ayant recours notamment au « stop intelligent⁶ », forme de covoiturage dynamique qui est envisagée et expérimentée aujourd'hui. L'effet envisagé de la période de crise sur les déplacements en voiture est extrême (la consommation énergétique des véhicules particuliers passant d'une base 100 à un indice de 30) et est une combinaison des modifications de modes de vie, de report modal, d'optimisation du remplissage des véhicules et de restrictions budgétaires réduisant drastiquement les déplacements loisirs ou vacances. Suite à la période de crise, il est intéressant de noter que certains facteurs remontent à des niveaux d'avant crise (déplacements de loisir, activité professionnelle), alors que d'autres se voient durablement modifiés. Le covoiturage, moins pratiqué qu'au plus fort de la crise, perdure ; les ménages ayant fait des choix de résider plus loin de leur travail (car n'ayant à s'y déplacer que 2 ou 3 fois par semaine), ne déménagent pas pour se rapprocher de leur emploi, et préfèrent continuer à temps partiel choisi ou en télétravail. La ville, dans ces travaux, est donc distendue par les possibilités offertes par les nouvelles technologies. Mais l'optimisation des déplacements (réduction de la mobilité par personne et amélioration du taux d'occupation notamment) permet à terme une augmentation modérée de la consommation énergétique liée aux véhicules particuliers par habitant par rapport à la base d'avant crise.

Dans le champ de la réflexion prospective, le groupe de Batz⁷ qui, entre 2000 et 2001 a travaillé sur les trajectoires possibles de la mobilité urbaine, envisage un passage par une crise, ou tout au moins un désenchantement profond, pour que « *les citoyens soient convaincus que la reproduction des manières de faire passées ne suffit plus* ». Le groupe identifie notamment le rôle que peuvent avoir les crises dans la redéfinition des choix collectifs : « *ne faut-il pas [...] considérer le rôle clé des crises dans la redéfinition des choix collectifs ?* ». La Démarche prospective Transport réalisée en 2006 sous l'égide du CGPC⁸ dédie également un chapitre aux « *crises et ruptures possibles* », tout en assumant que le groupe ait basé ses travaux sur « *la recherche des tendances lourdes ou des faits porteurs d'avenir* ». Ce travail identifie ainsi quatre grandes familles de ruptures possibles, non traitées en tant que telles dans les travaux : ruptures sur l'énergie et l'effet de serre, ruptures sur la démographie et l'économie, ruptures liées à des changements de comportements et ruptures liées à l'évolution des transports. Le rapport préconise notamment que « *ces ruptures, en particulier celles relatives à une crise majeure en matière d'approvisionnement énergétique, fassent l'objet de démarches adéquates* ».

Dans une démarche de backcasting, les travaux LET, Enerdata pour le PREDIT : « De la modélisation à la prospective : ruptures et transitions dans les scénarios de mobilité durable (personnes et marchandises) à l'horizon 2050 » (Crozet, Château *et al.*, 2008), envisagent des ruptures technologiques et comportementales dans une évolution macroéconomique tendancielle et définissent des scénarios pour atteindre le facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre. Ces scénarios font appel plus ou moins fortement à l'un ou l'autre des leviers (technologie, comportements de mobilité, réglementation). L'approche est macroscopique et ne prédit pas l'évolution des comportements mais définit le niveau de modification nécessaire pour atteindre le facteur 4. Les ruptures envisagées concernent donc les politiques publiques ou les technologies.

⇒ Si elle n'est pas explicite, l'idée que la crise implique une rupture par rapport à une trajectoire donnée qui conduit à des changements de comportement (politiques mais également individuels) est bien présente dans ces travaux et plus particulièrement dans ceux de Osve Svidén.

⁶ Envisageant en 1983 un transfert financier électronique et automatique entre le « stoppeur » et le conducteur !

⁷ Notes du CPVS : Cinq scénarios pour un débat 2001

⁸ « Démarche Prospective transport 2050 », mars 2006, Les rapports du CGPC N°2006-0036-01

⇒ La présence de ces ruptures ne remet pas en cause les travaux de réflexion prospective : les ruptures correspondent à des moments de transition où les évolutions s'accélèrent. Ils jouent sur les cheminements pour aboutir à des équilibres nouveaux.

Hormis Svidèn en 1983 et plus récemment un scénario avorté de « collapsed economy » de TRANSVISION (2010), la littérature a peu traité de scénarios de ruptures macroéconomiques.

La plupart des travaux menés (démarche prospective Transport 2050⁹, groupe de Batz), considèrent cependant des phases de ruptures comme probables. Non traitées comme des scénarios à part entière, ces crises constituent des phases de transition, menant à des équilibres nouveaux.

Les impacts de tels scénarios sur la mobilité résidentielle et transport ne sont que partiellement abordés dans différents travaux. Ces travaux concernent chacun un domaine spécifique et des scénarios de ruptures partielles. Leur occurrence et leur contenu ne sont pas analysés.

⁹ « Démarche Prospective transport 2050 », mars 2006, Les rapports du CGPC N°2006-0036-01.

2.2 Scénarios macro-économiques existants

Afin de déterminer les bases des Focus Group, le groupement a réalisé une recherche bibliographique sur les scénarios macro-économiques les plus récents et qui font office de documents de référence :

- European Union Energy Trend to 2030 (DG-TREN) : Ce rapport fournit le scénario "central" officiel des pays membres, essentiellement sur les thématiques économiques, sociales et énergétiques. Il est complété par : European Union : 2009 Ageing report, Economic and budgetary projection for the UE 27 Members States (2008-2060) : ce dernier fournit les scénarios encadrant le scénario central pour les différents états membres jusqu'en 2060 (et ce par période). Il décrit les trois scénarios de long terme que sont le « Choc Permanent », la « Décennie Perdue », le « Rebond ». A noter qu'un établissement public comme Réseau Ferré de France réalise ses études de projets ferroviaires LGV et Lignes Nouvelles en prenant le scénario « Décennie Perdue » à la place du scénario « central » :

Tableau 1 : Projections d'évolution du PIB, "EU Aeging report", Sc Décennie Perdue

Pays	PIB en volume		Population		PIB par habitant	
	2011-2025	Au-delà	2011-2025	Au-delà	2011-2025	Au-delà
BE	1,50%	1,67%	0,59%	0,36%	0,91%	1,31%
BG	1,70%	1,10%	-0,65%	-0,60%	2,35%	1,70%
CZ	1,90%	1,39%	0,25%	-0,11%	1,65%	1,49%
DK	1,17%	1,59%	0,35%	0,14%	0,81%	1,44%
DE	1,03%	0,73%	-0,22%	-0,50%	1,26%	1,23%
EE	1,67%	1,40%	0,00%	-0,23%	1,67%	1,63%
IE	1,86%	2,20%	0,84%	0,74%	1,02%	1,46%
EL	0,53%	1,20%	0,17%	-0,07%	0,36%	1,27%
ES	1,73%	1,51%	0,42%	0,18%	1,31%	1,34%
FR	1,73%	1,63%	0,43%	0,18%	1,30%	1,45%
IT	1,00%	1,31%	0,35%	0,05%	0,64%	1,27%
CY	1,73%	1,89%	0,79%	0,57%	0,94%	1,31%
LV	1,30%	1,10%	-0,31%	-0,60%	1,61%	1,70%
LT	1,33%	1,28%	-0,42%	-0,39%	1,75%	1,68%
LU	2,33%	1,74%	1,22%	0,44%	1,11%	1,30%
HU	1,13%	1,20%	-0,13%	-0,31%	1,27%	1,51%
MT	1,83%	1,30%	0,00%	0,00%	1,83%	1,30%
NL	1,30%	1,27%	0,31%	-0,05%	0,99%	1,32%
AT	1,50%	1,36%	0,23%	0,06%	1,27%	1,29%
PL	2,63%	1,04%	-0,02%	-0,44%	2,65%	1,49%
PT	0,90%	1,36%	0,12%	-0,16%	0,77%	1,52%
RO	1,57%	0,87%	-0,25%	-0,51%	1,82%	1,38%
SI	1,70%	1,13%	0,31%	-0,13%	1,39%	1,26%
SK	2,83%	1,10%	0,24%	-0,27%	2,59%	1,37%
FI	1,60%	1,49%	0,36%	0,00%	1,24%	1,49%
SE	1,87%	1,71%	0,68%	0,29%	1,19%	1,43%
UK	1,83%	1,84%	0,65%	0,41%	1,19%	1,43%

Pays	PIB en volume		Population		PIB par habitant	
	2011-2025	Au-delà	2011-2025	Au-delà	2011-2025	Au-delà
CH	2,23%	1,79%	0,89%	0,47%	1,34%	1,32%

Sources : hypothèses DG ECFIN (2011), sauf Suisse (CEPII).

Le principal défaut de cette approche est qu'elle manque de réalisme. On remarque ainsi que le taux de croissance de l'Espagne est de 1,73 % sur la période 2011-2025, identique à celui de la France, ce dernier étant déjà mis en doute par de nombreux experts (et les médias !).

Un simple exercice dans lequel on applique les taux de croissance de 2011 et prévus en 2012 et 2013 par Eurostat pour l'Espagne montre que le taux de croissance moyen sur cette période serait de 1,29 % (en supposant que l'on conserve 1,73 % entre 2014 et 2025 !).

D'un point de vue « historique », ces prévisions ont plusieurs fois été revues et devraient encore l'être en 2012. Elles s'inscrivent dans une logique de « trend » et l'on comprend que la Commission Européenne peut difficilement afficher des taux de croissance fortement réduits ou des effets de rupture qui ne feraient que traduire son manque d'implication potentiel dans la relance économique à l'échelle européenne.

- European Union : examen annuel de la croissance, Rapport Macro-économique, Echelle européenne (01/11). Ce rapport fait un état de la situation pour la période 2011-2012, en positionnant la situation de court terme dans les échéances de long terme préalablement citées. Il pointe les principaux risques (fragilisation du secteur financier, endettement public) et fixe les priorités politiques
- France 2030, cinq scénarios de croissance (CAS, Trésor, Premier Ministre) 2001 : ce rapport décrit cinq scénarios de croissance (PIB), mais n'élargit pas le spectre des scénarios de la commission européenne, puisqu'il positionne tous ces scénarios de manière plus favorable que les scénarios « décennie perdue » et « choc permanent ». En ce sens il ne mérite pas une attention particulière.

En dehors de la note du CPVS précitée, les documents de référence ont pour particularité de ne mettre en exergue que des scénarios linéaires à long terme et, dans certains cas, relativement optimistes (cf. France 2030, op. cit.). Le groupement s'est donc intéressé aux visions¹⁰ de spécialistes qui s'orientent vers de possibles « ruptures » précipitant nos économies occidentales dans une crise profonde. On peut en distinguer plusieurs :

- Les réflexions de Patrick Arthus (Natixis) qui prévoit une crise de liquidités bancaires qui pourrait conduire à une grave crise de l'économie réelle. Patrick Arthus ne décrit pas quel pourrait être l'enchaînement vicieux qui s'ensuivrait mais laisse les intéressés se faire une opinion (peu optimiste...).
- Bank of América et Merrill Lynch Global Research ont examiné plusieurs scénarios avec défaut organisé possible lié aux dettes d'Etats européens à partir de 2013. L'un des trois scénarios conduit à un défaut de structure pour la Grèce, avec contagion possible à l'Espagne et l'Italie : le

¹⁰ Il s'agit du bon terme, car ces spécialistes n'ont pas forcément de démarche structurée et démonstrative. Ils présentent ce qui peut être considéré comme « un point de vue ».

PIB européen se contracte. Comme dans le cas précédent, l'enchaînement vicieux et les conditions de long terme ne sont pas définies, mais pointent une incertitude à caractère dichotomique.

- John Mauldin, (et Jonathan Tepper), économistes jugés polémistes par certains, mais réalistes par d'autres¹¹, indiquent que l'on entre dans une phase de « deleveraging » ou de « crise liée au désendettement public (ayant suivi une phase de fort endettement) ». Cette période très incertaine qui s'ouvre devant nous peut conduire les systèmes publics et privés au bord du (ou dans le) gouffre. Elle ne concerne pas uniquement l'Europe mais touche aussi l'Amérique du Nord, des pays comme la Chine n'étant pas épargnés car impactés par la réduction de la demande mondiale.
- Compte tenu de l'aggravation de la situation, d'autres auteurs pourraient être cités comme Nouriel Roubini, rare économiste à avoir prévu la crise des subprimes, et qui prévoit maintenant un éclatement de la zone euro dans les cinq années à venir, avec les implications associées.

C'est sur la traduction d'orientations du type précédent, pessimistes mais pas forcément irréalistes, que le groupement a décidé de construire ses scénarios à tester dans les focus groups.

Le point commun de ces orientations, serait une forte, voire très forte réduction du pouvoir d'achat. On en déduit facilement que celle-ci viendrait pénaliser la consommation transport (avec des prix de carburants relatifs très élevés¹²) et la consommation des autres biens et services (publics et privés). Ce contexte obligerait à la mise en place de contraintes réglementaires pouvant aller jusqu'au rationnement, à la baisse, ou à la suppression d'allocations et autres aides publiques de manière plus drastique que la réalité grecque actuelle.

2.3 Scénarios de rupture pour les groupes de discussion (focus groups)

Le groupement chargé de la recherche a, dans un premier temps, défini un cadre général permettant d'asseoir le contenu des scénarios. Ce cadrage a servi d'introduction lors des groupes de discussion (voir § 2.3.2) ou de point de référence lorsque des questions étaient posées, afin de recentrer les participants sur les enjeux à considérer.

Nous livrons, ici, une description du cadre général dont le caractère technique a été fortement atténué lors des focus groups.

¹¹ Cf. le titre de leur ouvrage : « Endgame »

¹² même en cas de ralentissement de la demande mondiale de pétrole, l'offre continuant à se raréfier

2.3.1 Cadre général

La crise qui a débuté en 2008 par l'éclatement de la bulle des « subprimes »¹³ a été suivie par une crise liée au surendettement des pays industrialisés¹⁴,

Ce double choc a fortement perturbé la croissance et met en péril nos systèmes économiques et politiques européens, dont les bases reposent sur la dépense publique et les déséquilibres budgétaires depuis plus de 30 ans.

La création de richesse par les entreprises s'amenuise dans un contexte de prélèvements fiscaux de plus en plus élevés pour financer les déficits publics. A ceci s'ajoute le fait que les pays dans lesquels les habitants ont travaillé, créé des richesses et épargné, ne souhaitent plus prêter leurs économies à d'autres pays qui gèrent mal leurs budgets, possèdent peu de perspectives de croissance et vieillissent¹⁵

Tout ceci conduit à une situation dans laquelle le chômage croît (conduisant à plus de dépenses publiques couvertes par moins de cotisations), les banques manquent de liquidités pour assurer les prêts, alors que les entreprises font faillite et ne peuvent plus emprunter pour maintenir leur trésorerie ou financer leurs investissements. Les Etats, eux non plus, ne peuvent plus emprunter à des taux décents sur les marchés car les prêteurs ont peur de perdre l'argent qu'ils gèrent¹⁶. Ceci rend la dette publique impossible à financer, du fait d'intérêts de plus en plus élevés.

Un scénario possible est une rupture forte du système que nous connaissons actuellement, qui serait caractérisée dans les dix années qui viennent par :

- Un éclatement de la zone euro,
- Une dette libellée en monnaie dévaluée devenant insupportable,
- Une cessation de paiement quasi généralisée des Etats ex-membres de la zone Euro,
- Une baisse de salaire individuel et des prestations sociales comprise entre 20 et 60%
- Une baisse sensible des services publics
- Un chômage durable d'au minimum 25% et 50% pour les jeunes

¹³ Il s'agit de prêts immobiliers accordés à des taux d'intérêts variables à des ménages américains avec peu de moyens, pour relancer l'économie. Ces prêts ont ensuite été revendus aux banques et assureurs du monde entier sous forme de titres qui étaient mélangés avec d'autres produits financiers (on appelle cela la « titrisation »). Impossible de détecter dans ces titres la part de « subprimes ». Les taux d'intérêts étant très faibles, au départ tout allait bien. Mais les taux ont commencé à augmenter, ce qui fait que de nombreux ménages n'ont plus pu rembourser leur prêt et les titres vendus ont perdu toute leur valeur (puisque celui qui devait en assurer le rendement faisait faillite). Compte tenu de l'ampleur du phénomène l'ensemble du monde occidental était touché.

¹⁴ Les Etats-Unis restent (pour combien de temps ?) un cas à part, la dette étant détenue par l'étranger (les ménages américains vivant à crédit ont une épargne négative !) qui achètent encore les titres émis par la première puissance économique mondiale et lui permettent, ainsi, de se refinancer. On parle de « déficit dans pleurs ».

¹⁵ Dans un pays qui vieillit, les habitants utilisent leur propre épargne non pour financer le fonctionnement de l'économie, donc la création de richesse, mais pour payer leurs dépenses de santé et sociales. Ceci ajoute au manque de confiance des pays extérieurs.

¹⁶ Rappel : cet argent est celui de leurs clients : des épargnants qui ont travaillé pour l'obtenir

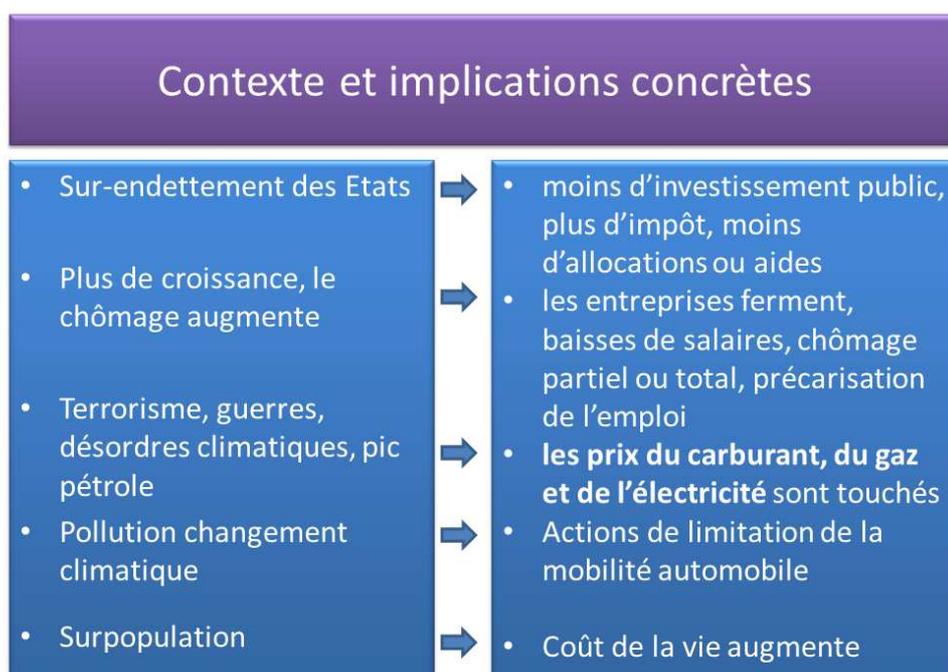
- Un prix des matières premières très élevé dû à une raréfaction des ressources et à la croissance de la population mondiale
- Une exposition aux risques de terrorisme *extérieur ou intérieur* ou de guerres qui pourraient naître du contexte que nous venons de décrire.

Cette situation durerait à long terme et s'aggraverait sans qu'aucune possibilité de retour en arrière ne soit possible.

Ce cadrage était accompagné de présentation de vidéos sur la situation grecque, véritable cas pratique, à plus petite échelle, des prémices d'une tendance irréversible.

2.3.2 Les scénarios tels que présentés dans les groupes de discussion

Sur la base du cadrage général précédent, des scénarios ont été mis au point pour les Focus groups avec une présentation du contexte et des implications concrètes en amont. Ces scénarios avaient pour objectif de permettre aux individus de se projeter rapidement dans les conditions de l'étude. En effet, la durée du Focus Group étant limitée, il était nécessaire d'optimiser le temps grâce à une présentation concise et percutante. Nous décrivons ici les scénarios tels qu'ils ont été présentés aux participants. Une description plus précise risquerait de ne pas correspondre à la perception qu'en auraient eue les participants.



Les scénarios étaient illustrés autour de quatre thématiques très concrètes :

- Revenus
- Consommation
- Immobilier
- Services Publics.

Les scénarios sont à la fois constitués d'une présentation du contexte économique général du pays et d'éléments précis concernant les impacts sur les individus. Il est précisé que tous les métiers, tous les

secteurs sont touchés (ex : la fonction publique n'est pas épargnée) et qu'il peut s'agir de licenciement mais aussi de baisses de salaire.

Le Focus Group a été divisé en quatre scénarios qui sont exposés au fur et à mesure que celui-ci avance.

Les scénarios sont graduels : le 1^{er} est un scénario qui correspond à la situation actuelle, le 2^{ème} est un scénario avec une crise un peu plus forte. Le 3^{ème} scénario correspond à une crise majeure et le 4^{ème} scénario à une crise majeure qui perdure.



Introduction : Crise actuelle renforcée

			
Pas de croissance des revenus ou légère baisse : -5% Aides sociales maintenues mais sans augmentations	Croissance des prix à la consommation de 5% par an Coût du carburant à 1,80€/l	Prix de l'immobilier (propriété et locatif) élevés mais sans forte augmentation (+5%) Difficultés grandissantes pour se loger	Services publics maintenus mais légère dégradation des fréquences et augmentation de +10% des tarifs des réseaux de transports



Peut durer quelques mois



Crise moyenne

			
Modification de votre situation pour vous ou votre conjoint, réduction de salaire de l'ordre de 20 % pour le ménage	Croissance des prix à la consommation de 8% par an, coût du carburant à 2,50€/l	Prix de l'immobilier toujours haut Prêts des banques uniquement pour les hauts revenus	Services publics dégradés : les fréquences de bus, métros et trains baissent, les tarifs des réseaux de transport augmentent de +30%



Peut durer jusqu'à 2 ans



Crise forte

			
<p>Chômage ou travail partiel précaire pour tous les membres du ménage</p> <p>Aides sociales uniquement limitées,</p> <p>Perte de la moitié de l'épargne</p>	<p>Croissance des prix à la consommation de 10% par an, coût du carburant à 5€/l</p> <p>Produits alimentaires en manque</p>	<p>Prix de l'immobilier locatif toujours élevé</p> <p>Impossibilité d'acheter, plus de prêt des banques</p>	<p>Services publics en quasi cessation de fonctionnement, fréquences bus, métro, trains, baissées de -50% à -80%. Le TGV ne fonctionne plus qu'épisodiquement et les prix ont augmenté de +50%.</p>



Peut durer jusqu'à 5 ans



Crise forte et durable

			
<p>Baisse des revenus : -50% et plus</p> <p>Plus d'aides sociales ni indemnités</p> <p>Plus d'épargne disponible</p>	<p>Croissance des prix à la consommation de 20% par an,</p> <p>Carburant rationné : 20 litres par mois par voiture</p>	<p>Effondrement généralisé du marché de l'immobilier locatif (plus de biens à louer),</p> <p>Saisie des propriétés non payées</p>	<p>Plus de services publics, métro, bus et trains à l'arrêt,</p> <p>L'armée remplace la police et la gendarmerie</p>



Peut durer au moins 10 ans

2.3.3 Récapitulatif des scénarios et limites de l'exercice

Le Tableau 2 récapitule les principales caractéristiques (pouvoir d'achat, carburant, immobilier, transport) prises en compte dans chaque scénario et met en évidence leur progressivité.

Tableau 2 : Récapitulatif des scénarios de crise

Scénario de crise	Pouvoir d'achat	Carburants	Immobilier	Transports	Durée
Actuelle renforcée	-5%	1,8 €/l	Prix élevés Difficultés prêts/location	Tarifs +10%	1 an
Moyenne	-20%	2,5 €/l	Difficulté accrue	Tarifs +30% Niveau de Service dégradé	2 ans
Forte	-50%	5 €/l	Plus de prêts	Tarifs +50% Fréquence -50%	5 ans
Forte et durable	-50% + perte épargne	Rationnement 20 l/mois 5 €/l	Saisies immobilières, plus d'offre	Plus de services publics	10 ans

Le temps imparti pour les groupes de discussion ne permettait pas de faire varier chaque paramètre de manière indépendante. Les scénarios combinent donc des effets sur les quatre dimensions décrites. Dans notre cas, une dégradation de la situation économique est par exemple systématiquement associée à une augmentation du prix des carburants. Savoir si cette relation est la plus probable ou si d'autres combinaisons sont possibles n'est pas l'objet de ce travail. Des approfondissements pourraient être menés pour identifier en quoi des combinaisons différentes des paramètres pourraient aboutir à des résultats différents. L'intérêt de ces scénarios est précisément d'appréhender plusieurs dimensions de manière simultanée et il n'est donc pas question de variations indépendantes de chaque variable. Les différentes variables permettent ainsi de traduire et d'appréhender les effets d'une crise de plus en plus importante et surtout de plus en plus longue. Les dimensions concernant les caractéristiques de la crise conduisent à des situations perçues par les personnes des focus group comme de plus en plus « graves et durables ».

Enfin, l'objet des travaux n'est pas de construire des scénarios macroéconomiques prospectifs précis, ce qui nécessiterait un travail transversal important, mais bien de combiner la prise en compte de fortes variations des quatre variables principales choisies sur les comportements des ménages. Les scénarios développés n'ont donc pas d'autre ambition que de poser un cadre à cette analyse.

3 Méthodologie

Le marketing utilise depuis longtemps des techniques qui permettent d'analyser les choix d'individus grâce à une mise en situation et à une dynamique de groupe. Les Focus groups, ou groupes de discussion, permettent de déterminer la réponse d'un groupe et l'attitude qu'il adopte au regard d'un produit, d'un service, ou d'un environnement nouveau.

Cette technique apporte des réponses essentiellement qualitatives permettant de mettre à jour des typologies de réponses, une hiérarchisation de facteurs explicatifs et des enchaînements logiques. Afin de pouvoir tirer des premières tendances (et non uniquement des témoignages), l'équipe de recherche a choisi de mener 6 groupes de discussion, pour atteindre un échantillon de 36 individus. Cette taille d'échantillon ne permet pas d'analyses statistiques au sens strict du terme, mais elle permet de tester la convergence ou non des témoignages.

D'autres techniques d'enquêtes permettent d'apporter des réponses quantitatives à des questions plus fermées, de type préférences révélées ou déclarées. Mais celles-ci manquent souvent de mise en situation suffisante et ne permettent pas d'explorer la complexité et la diversité des motivations des individus. La présente recherche a donc retenu la méthode des groupes de discussions pour explorer les questions de mobilité en période de crise.

Cette méthode « quali-quant¹⁷ » a été testée par nos intervenants dans le cadre de projets de recherche européens comme DESIRE, très récemment pour les sociétés d'autoroutes (réseaux SAPRR et AREA) dans le cadre de problématique modales (de courte et longue distance) et également en Italie dans un travail de thèse¹⁸ et plusieurs projets de recherche pilotés par Christina Pronello de l'université de Turin, présente dans le groupement comme Directrice Scientifique.

3.1 Sélection de l'échantillon

La sélection de l'échantillon avait pour objectif de disposer de profils variés sur les critères principaux suivants

- Genre
- Statut résidentiel (locataire / propriétaire)
- Enfants à charge ou non
- Revenu
- Localisation résidentielle : au centre (Lyon/Villeurbanne) ou en périphérie de l'agglomération
- Mode de déplacement habituel
- Niveau d'étude

¹⁷ Au sens où la taille de l'échantillon permet de recouper certaines tendances importantes.

¹⁸ Rappazzo V, (2011). Qualitative vs Quantitative Travel Surveys. A methodological comparison through an experimental study. These de doctorat. Politecnico di Torino.

L'échantillon ne compte pas de personnes au foyer ou d'enfants. Des éléments de réponses pour ces profils ont été donnés par les chefs de famille interrogés qui fournissaient des informations sur l'ensemble du ménage.

L'équipe de recherche a choisi de mélanger les profils au sein de chaque groupe pour favoriser des échanges riches entre participants. Les discussions ont ainsi apporté de la variance dans les réponses et les participants ont eux-mêmes pu les expliquer par leurs caractéristiques hétérogènes. La présence dans chaque groupe de personnes ayant vécu une situation de crise personnelle a notamment permis de mieux mettre en situation l'ensemble des participants de chaque groupe. Une spécialisation des groupes par certaines caractéristiques communes des participants aurait a contrario limité la diversité intra-groupe, permettant un approfondissement de facteurs secondaires différenciant. A posteriori, ce choix s'est révélé positif pour les raisons évoquées.

Afin d'obtenir un échantillon cohérent, nous avons sélectionné les participants en nous référant à l'enquête EMD réalisée sur la région de Lyon en 2006¹⁹. Les paragraphes qui suivent permettent de rendre compte de la représentativité de l'échantillon.

➤ **Répartition hommes-femmes**

Femme	Homme	Total
18	18	36

Répartition selon le sexe

➤ **Âge**

En termes d'âge, l'échantillon comprend des personnes entre 23 et 58 ans. L'échantillon ne contient pas d'enfants ni de retraités. La cible est bien les individus en âge d'être actifs.

Classes d'âges	20-39	40-59	Total
Nombre de personnes	17	19	36

Répartition selon l'âge

➤ **Occupation principale**

L'échantillon est globalement représentatif de la population du territoire de l'EMD malgré l'absence des personnes « au foyer ».

	A temps plein	A temps partiel	Chômeur, recherche un emploi	Etudiant	Ensemble
Nombre de personnes	28	5	2	1	36
	77.8%	13.9%	5.6%	2.8%	100.0%

Répartition de l'échantillon selon l'occupation principale

¹⁹ Les analyses qui suivent prennent en compte le périmètre global de l'EMD ou, lorsque cela est pertinent, distinguent : centre de l'agglomération (Lyon-Villeurbanne) et 1ère couronne de l'agglomération.

	Travail à temps plein	Travail à temps partiel	Apprentissage, formation, stage	Etudiant	Chômeur, recherche un emploi	Reste au foyer	Autre	Ensemble
Nombre de personnes	679849	135459	4851	93340	71056	75075	22753	1082383
%	62.8%	12.5%	0.4%	8.6%	6.6%	6.9%	2.1%	100.0%

Répartition de la population selon l'occupation principale (EMD Lyon 2006).

Les catégories « scolaires » et « retraités » ont été retirées afin d'être en cohérence avec l'échantillon de l'étude.

➤ **Niveau d'études**

	3 ^{ème} ou inférieur	Secondaire - BAC	Supérieur jusqu'à BAC+2	Bac+3 et plus	total
EMD	38%	24%	17%	21%	100%
Echantillon	6%	19%	33%	42%	100%

Répartition selon le niveau d'études de l'échantillon et de la population du périmètre de l'EMD (Lyon, 2006) à laquelle a été retirée la catégorie « en scolarité ».

Analyse : Dans l'échantillon de notre étude, on note une surreprésentation des hauts niveaux d'études. Les personnes ayant un niveau d'études au moins égal au BAC+3 représentent 42 % de notre échantillon contre seulement 21% de la population de l'EMD. L'absence de personnes de plus de 60 ans dans notre échantillon explique en partie ce décalage.

Sur les 36 personnes de l'échantillon, 28 résident dans Lyon-Villeurbanne (LV) et la 1^{ère} couronne (soit 77 %) contre 59 % dans l'EMD. Cette surreprésentation des personnes de l'agglomération par rapport au reste du territoire peut également expliquer en partie la plus forte représentation des niveaux d'études élevés dans notre échantillon.

➤ **Lieu de résidence/lieu de travail**

Lieu de résidence	Lieu de travail				Ensemble
	LV	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne	(en recherche d'emploi)	
LV	12 (33 %)	2 (6%)	1 (3 %)	1 (3 %)	16 (44 %)
1ere couronne	1 (3 %)	8 (22 %)	3 (8 %)		12 (33 %)
2eme couronne	3 (8 %)	4 (11 %)		1 (3 %)	8 (22 %)
Ensemble	16 (44 %)	14 (39 %)	4 (11 %)	2 (6 %)	36 (100 %)

Répartition des lieux de résidence en fonction des lieux de travail dans l'échantillon

Lieu de résidence	Lieu de travail			Ensemble
	LV	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne (reste EMD)	
LV	19 %	11 %	6 %	35 %
1ere couronne	8 %	14 %	9 %	31 %
2e couronne (reste EMD)	2 %	4 %	29 %	35 %
Ensemble	29 %	28 %	44 %	100 %

Répartition des lieux de résidence en fonction des lieux de travail dans l'enquête EMD

	Surreprésentation de l'échantillon
	Sous-représentation de l'échantillon

Dans l'échantillon, les personnes résidant en « 2^{ème} couronne » travaillent toutes dans le centre ou la 1^{ère} couronne de l'agglomération lyonnaise, ce qui ne reflète pas la situation du territoire de l'EMD. On note également une légère surreprésentation des habitants du centre travaillant dans le centre ou de 1^{ère} couronne travaillant en 1^{ère} couronne. Le défaut principal de l'échantillon concernant les répartitions spatiales des flux domicile-travail est l'absence de personnes résidant et travaillant en 2eme couronne. Cette différence a été prise en compte dans les analyses.

➤ **Mode de transport**

	Voiture (c'est moi qui conduis)	Transport en commun (métro, tram, bus)	Vélo	Deux-roues à moteur	Marche à pied (si pour plus que 300m ou 5 min)	Autre (travail à domicile...)	Total
Nombre de personnes	19	8	1	1	3	2	34
%	56 %	24 %	3 %	3 %	9 %	6 %	100 %

Mode de transport le plus fréquemment utilisé par les personnes de l'échantillon (personnes dont l'occupation principale est l'activité professionnelle).

	Mode principal pour se rendre au travail							Total
	Voiture	TCU	Autres TC	Vélo	Autres deux-roues	Marche	Autre	
Déplacements	1136124	165581	31398	28346	17286	46432	187218	1612385
%	70 %	10 %	2 %	2 %	1 %	3 %	12 %	100 %

Répartition dans l'EMD des ménages selon le mode principal pour se rendre au travail

L'échantillon contient bien une majorité de part modale VP conducteur pour se rendre au travail, bien que cette part soit un peu plus faible que sur la population du territoire de l'EMD.

On remarque une part modale des Transports collectifs deux fois plus élevée dans notre échantillon que dans la population de l'EMD : ceci vient du nombre important de participants résidant dans l'agglomération lyonnaise où la part des TC est plus élevée que dans le reste du territoire concerné par l'EMD.

➤ **Revenus** (revenus de l'ensemble du ménage avant impôt, incluant aides et pensions)

Revenu (par an)	Moins de 10 000 €	Entre 10 000 et 18 000 €	Entre 18 000 et 36 000 €	Entre 36 000 et 60 000 €	Plus de 60 000 €	NR	Total
Nombre de personnes	1	4	15	12	2	2	36
%	3 %	11 %	42 %	33 %	6 %	6 %	100 %

Répartition des personnes de l'échantillon selon les revenus du ménage (par mois)

Tranches (par an)	Moins de 10 000 €	De 10 000 à 20 000 €	De 20 000 à 40 000 €	De 40 000 à 60 000	Plus de 60 000	NR	Ensemble
Ensemble	95130	183487	228119	58227	21108	246547	832618
%	11 %	22 %	28 %	7 %	3 %	30 %	100 %

Répartition dans l'EMD des ménages selon les revenus²⁰ (par an).

NB : seuls les revenus d'activité sont déclarés dans les enquêtes Ménages Déplacements. Les revenus sociaux seraient à ajouter à ces chiffres pour pouvoir être comparés à ceux de l'enquête préalable aux Focus groups. Ceci reviendrait à augmenter de manière significative les revenus des classes les plus faibles de l'EMD.

On remarque une sous-représentation des bas revenus dans notre échantillon par rapport à la population de l'EMD (même en considérant les revenus sociaux) et une surreprésentation des hauts revenus. Ceci est corrélé au biais identifié sur le niveau d'éducation.

²⁰ Seuls les revenus d'activité sont considérés dans les enquêtes ménages déplacements.

➤ **Ménages**

L'échantillon ne contient que 11 % de ménages d'une seule personne, et ils sont 30 % sur le territoire de l'EMD (poussé notamment par les retraités que nous ne traitons pas dans notre cible).

La personne vit avec un conjoint	non	oui	Total
Nombre de personnes	4	32	36

Répartition des personnes selon qu'elles vivent ou non avec un conjoint à leur domicile.

	Au moins 1 enfant < 10 ans	Enfant(s) > 10 ans	Pas d'enfants	Total
Nombre de personnes	9	12	15	36

Répartition de l'échantillon selon le nombre d'enfants résidant au domicile et leur âge

➤ **Statut résidentiel**

L'échantillon est représentatif de la population de la région lyonnaise (au sens de l'EMD) en termes de statut d'occupation du logement. Une majorité de participants sont propriétaires.

	locataire	propriétaire	Total général
Nombre de personnes	16	20	36

Répartition de l'échantillon selon le statut d'occupation de la résidence

	Indéterminé	Propriétaire ou accédant à la propriété	Locataire HLM	Autre locataire	Logé gratuitement	Autre
Lyon-Villeurbanne	0 %	43 %	17 %	38 %	1 %	1 %
Ensemble EMD	0 %	58 %	17 %	23 %	1 %	1 %

Répartition de la population de l'EMD selon le statut d'occupation de la résidence

Conclusion

La population cible est la population en âge de travailler. L'échantillon représente bien la diversité des conditions de cette population, tant sur le genre que sur les revenus, les lieux de résidence et d'emploi, la composition du ménage, le niveau d'études, sur les modes de transport utilisés ou le statut résidentiel (propriétaire/locataire).

Notons que la distribution des revenus de l'échantillon est plus centrée sur les revenus intermédiaires, avec une plus faible représentation des bas revenus. Les analyses menées dans le reste de la recherche porteront donc plus marginalement sur cette catégorie de population, pourtant fortement exposée à la vulnérabilité en matière de transport. Le témoignage des individus de cette classe apportera toutefois des enseignements intéressants.

L'échantillon présente également peu de personnes résidant et travaillant en deuxième couronne. Ces personnes sont particulièrement vulnérables à une hausse du prix du carburant lorsqu'elles se déplacent sur de longues distances (une part de cette population travaille dans la commune de son domicile et est donc moins exposée).

3.2 Questionnaire web préalable

Un questionnaire préalable a été mis en place pour recueillir des informations complètes concernant les participants avant les groupes de discussion. Cette première étape a permis de récolter des informations qui ont été croisées ensuite avec les déclarations de ces personnes pendant les Focus groups. Elles concernent les déplacements, la situation familiale, la situation professionnelle, le niveau de vie mais aussi des facteurs organisationnels liés au cycle de vie et aux capacités cognitives. Le questionnaire aborde également les postes de dépenses des ménages et les critères de choix transport et résidentiel. Il a fait l'objet d'une série de tests blancs.

Le questionnaire a été mis en ligne grâce à l'interface web de Sphinx, trois semaines avant la réunion des participants. Le temps nécessaire pour répondre était de 20 minutes. Les personnes n'ayant pas internet avaient la possibilité de venir remplir le questionnaire par téléphone ou en se déplaçant dans les bureaux d'ARCADIS.

Le questionnaire est présenté en Annexe 1.

3.3 Groupes de discussion

La recherche s'est basée sur 6 groupes de discussion de 6 à 8 personnes. Recrutés par le biais d'un paneliste, les participants ont renseigné au préalable l'enquête web préalablement évoquée. Les paragraphes qui suivent décrivent plus précisément les caractéristiques techniques des enquêtes et des focus groups.

Les 6 groupes de discussion, d'une durée de 2h à 2h30 ont été organisés en soirée. Ceux-ci ont été filmés afin de permettre une retranscription intégrale à posteriori. Dans chaque groupe, étaient présents l'animateur (le même pour l'ensemble des groupes), un « expert » et un « scribe ». L'expert a pour rôle d'assister l'animateur. Il intervient pour donner un éclairage si le groupe s'éloigne de situations réalistes, pour faire émerger une question non abordée spontanément, ou pour faire préciser les motivations d'une déclaration d'un participant. Le scribe a en charge les questions matérielles du déroulé et la prise de note (en complément de la retranscription vidéo).

Les groupes se sont réunis aux dates suivantes :

- Mercredi 8 février 2012 (faisant office de « Focus Group blanc »)
- Jeudi 1^{er} mars 2012
- Lundi 5 mars 2012
- Mercredi 7 mars 2012
- Mercredi 14 mars 2012
- Lundi 19 mars 2012.

La trame des groupes de discussion a été définie sur la base d'une recherche de la littérature concernant les scénarios économiques (voir chapitre 2. Introduction : état de l'art et cadre des scénarios macroéconomiques considérés) et sur des sessions de brainstorming de l'équipe de recherche. Cette première trame a été adaptée puis validée grâce à un premier focus group blanc. Celui-ci a permis de tester en conditions réelles, les scénarios et le déroulement de la trame de focus group envisagée.

Il a notamment été possible de tester la capacité des participants à se projeter dans une situation future où les conditions économiques sont de plus en plus dégradées, point délicat mais capital pour l'exploitation des résultats.

Un des enseignements principaux de ce focus group est que la réduction du pouvoir d'achat seul, si elle n'implique pas de changement de situation (même lieu de travail pour les deux conjoints), ne jouera pas beaucoup sur les choix de transport et la mobilité résidentielle. Les modifications, et donc la révélation des choix, s'opèrent surtout lors de changements de situations personnelles : changement de lieu d'emploi, perte d'un des deux emplois du ménage, etc. pouvant aboutir à des réorganisations de la vie quotidienne. De fait, en situation de crise, de nombreux ménages ne verront pas seulement leur budget diminuer mais connaîtront également des changements de situation. Le focus group blanc a permis d'adapter la trame des focus groups dans ce sens : une phase d'appropriation du scénario de crise a été introduite pour que chaque participant identifie ce qui changerait réellement dans son ménage pour atteindre la réduction de revenus visée dans le scénario. Les données recueillies grâce au questionnaire préalable ont par ailleurs permis à l'équipe de recherche, dans le cas où le participant ne parvenait pas à définir lui-même un scénario personnel, de proposer une situation cohérente et intéressante (passage à temps partiel, changement de localisation de l'entreprise, chômage d'un des deux conjoints, précarisation d'un emploi, ...).

Un tour de table sur les expériences de difficultés financières passées des participants a aussi été réalisé lors de ce focus group. Celui-ci s'est révélé très intéressant. Il s'agit en effet de choix concrets que les participants ont expérimenté par le passé. Certains témoignages ont clairement mis en évidence des arbitrages sur le logement et sur le transport. D'une part, ces éclairages révèlent des arbitrages réels, base solide pour l'analyse, mais ils permettent d'autre part à l'ensemble des participants du focus group d'intégrer de manière plus concrète ce que peuvent impliquer une réduction forte de revenus et les choix qui en découlent. Cette phase a donc été renforcée lors des focus groups suivants.

Afin de s'assurer de la fiabilité des résultats des focus groups, un décompte du temps passé sur chacune des sessions a été effectué, sachant que la durée totale oscille entre 2h et 2h30. On remarque que, dans certains groupes, la richesse des échanges dans les situations de crise vécue et moyenne a limité le temps passé sur les situations de crise forte. Dans la quasi-totalité des groupes, la crise forte et durable a été évoquée en fin de séance, de manière rapide (15 à 20 minutes). Les occurrences de citations par niveau de crise restent donc à analyser très prudemment. Elles dépendent en effet du temps passé par le groupe sur chaque scénario. Par ailleurs, les déclarations dépendent des situations personnelles : les individus ne sont pas touchés de la même manière en fonction de leur situation personnelle (propriétaire ou non, ménage disposant d'épargne,...). Le niveau de la crise ayant par ailleurs été décrit de manière multidimensionnelle (revenus, niveau d'offre de transport, marché du logement, coût du carburant,...), les participants n'ont donc pas tous intégré chaque niveau de crise de manière strictement identique. Les niveaux de crise, bien que décrits précisément, correspondent donc plutôt à un ordre de grandeur qu'à un niveau chiffré précis.

3.3.1 La trame des groupes de discussion

La trame suivie pendant les Focus groups est récapitulée en Annexe 2.

3.3.2 Remarques sur la conduite des groupes de discussion et biais associés

Une des difficultés de la méthode utilisée est la capacité des participants à se projeter dans une situation fictive assez différente de leur situation actuelle.

Des participants ayant un vécu de crise

Certains participants (un tiers de l'effectif) ont vécu une situation de crise personnelle plus ou moins marquée. Deux d'entre eux (Laurent, Camille) endettés, ont été obligés de revendre leur logement car ils ne pouvaient plus rembourser le prêt, un autre (Jacques) a été obligé de camper pendant un an car c'était sa seule possibilité pour résider suffisamment près de son lieu de travail sans vendre sa résidence principale. D'autres ont vécu des crises moins prononcées, comme Gérard qui a perdu son emploi et en a retrouvé un nouveau en 3 mois, mais avec une perte de salaire de 30 %, ceci a eu une incidence sur son mode de vie, mais le ménage ayant 2 revenus, la situation de crise n'a pas été aussi forte que pour Laurent, Camille et Jacques. Hélène et Camille qui avaient été habituées à vivre avec des revenus confortables ont traversé une période de perte de revenus conséquente (- 50 %). D'autres, comme Nina ou Olivier, vivent avec des revenus bas et ont toujours connu une précarité financière qui les amène à optimiser leurs dépenses au quotidien. Enfin, d'autres participants plus âgés ont connu par le passé des phases de difficultés financières qui les ont amenés à modifier leurs modes de vie et à déménager.

Il faut noter que le mode de recrutement des participants, par l'intermédiaire d'un panéliste, induit un biais potentiel car les candidats sont, pour certains, des personnes qui cherchent un complément de revenu (la participation au focus group est rémunérée sous forme de bons d'achat). Ce biais est profitable dans cette étude : les participants connaissent ou ont souvent connu des situations de crise, ce qui les aide à se projeter dans une telle situation, où ils seraient obligés de faire des ajustements.

- ➔ Leurs déclarations sont plus réalistes car ils possèdent un certain vécu,
- ➔ Leur témoignage permet à l'ensemble du groupe de percevoir de manière plus réaliste les implications de la crise.

Des participants impliqués et parfois impressionnés

Les réactions des participants en fin de groupe de discussion sont assez révélatrices de leur implication dans l'exercice qui leur a été demandé. « Ça fait réfléchir ! », « ça fait peur ce que vous nous racontez ! », « On ne voit plus forcément les choses de la même manière quand on a réfléchi à ces scénarios ». Une personne a même expliqué que ses choix pourraient être modifiés dès maintenant, alors même qu'elle ne connaît pas de situation de « crise » plus forte qu'avant la tenue du groupe de discussion.

La question « la crise touche-t-elle ou peut-elle toucher votre entreprise, votre secteur d'activité ? celui de votre conjoint ? » a également permis de recadrer des personnes qui ne se sentaient *a priori* pas touchées (fonctionnaire, secteur en développement).

Une certaine diversité dans la capacité à envisager un futur autre

Bien que la majorité des participants ait fait preuve d'une bonne capacité à envisager un futur autre (28 sur 36), les réponses de certains ont révélé des difficultés. Dans notre cas, cette capacité était souvent corrélée au niveau d'étude. Il en résulte deux attitudes différentes qui peuvent biaiser les réponses :

1 – Une difficulté à se prononcer sur des choix futurs

Des personnes qui ne réussissent pas à livrer des choix clairs et cohérents.

- Nathalie (étudiante en fin de formation, Nathalie avait du mal à se projeter dans un futur proche de transition fin études - vie active. Cette difficulté relevait de l'incertitude concernant sa capacité à trouver un emploi et dans quelles conditions).
- Antoine (ne livre pas vraiment son opinion personnelle et se prononce davantage sur des vérités générales que sur son propre cas).

2 – Des difficultés à appréhender un futur différent

Malgré la mise en situation, certains avaient du mal à se représenter clairement les implications d'une situation de crise pour leur vie quotidienne. L'animateur a dans ces cas accompagné les participants en leur posant des questions plus ciblées. Dans cette catégorie, trois comportements ont été identifiés :

- ceux qui avaient tendance à suivre l'opinion d'autres participants, Dalila, Hafida.
- ceux qui n'envisagent pas le changement et ne déclarent donc pas de choix personnels : Anne,
- et ceux qui déclarent des choix qui ne sont pas toujours réalistes : Nina, Bertrand.

Implications pour les analyses.

Dans le cas des personnes refusant d'envisager le changement ou ne voyant pas ce qui va changer, les réponses sous-estiment le changement. Dans le cas des personnes fortement influencées par le groupe et se comportant en suiveurs d'opinions, les choix déclarés ne sont donc pas toujours très réalistes ou très adaptés à leur situation propre. Les déclarations de ces personnes sont analysées avec plus de précautions.

4 Résultats

L'analyse menée est focalisée sur l'exploitation des groupes de discussion.

Pour le comportement général et relatif aux aspects résidentiels (logement) et de transport, la situation actuelle est analysée pour mieux percevoir et comprendre les évolutions en situation de crise.

Pour ce qui est relatif au logement et à la mobilité transport, les comportements révélés par les groupes de discussion sont mis en perspective pour tenter de synthétiser les effets d'une crise sur ceux-ci. La progression de ce chapitre est schématisée en Figure 1.

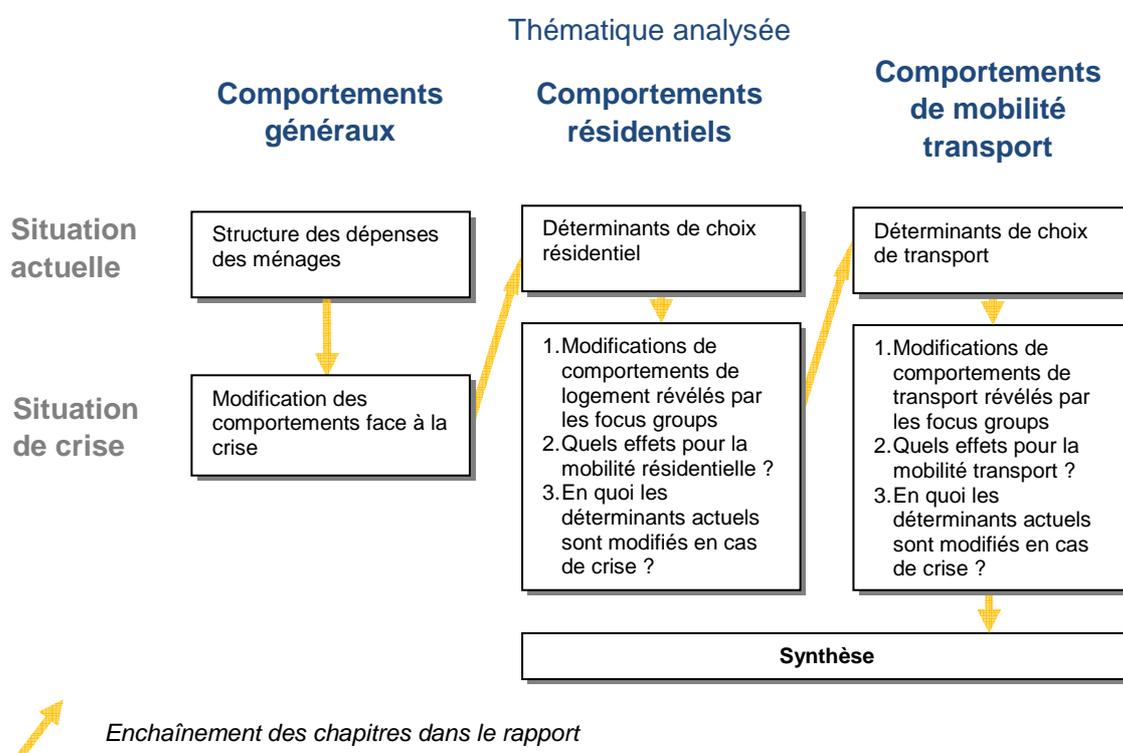


Figure 1 : Schéma de la progression du chapitre "Résultats"

4.1 Comportements généraux

4.1.1 Dépenses des ménages

L'enquête budget des ménages 2006 de l'INSEE donne un aperçu global de l'importance de chaque poste de dépense en fonction des revenus par unité de consommation pour la France métropolitaine (Figure 3 et Figure 3).

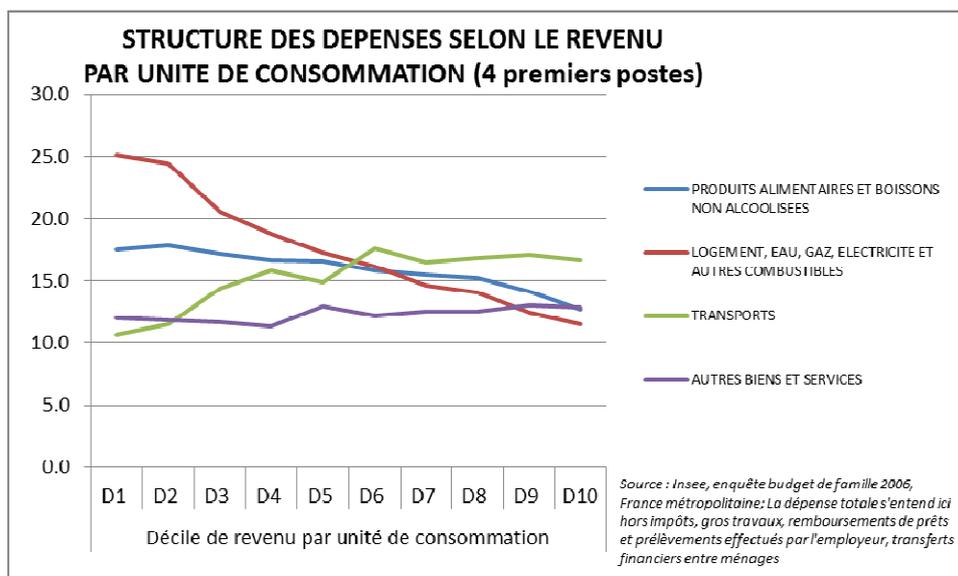


Figure 3 : Structure des dépenses selon le revenu (4 premiers postes de dépenses)

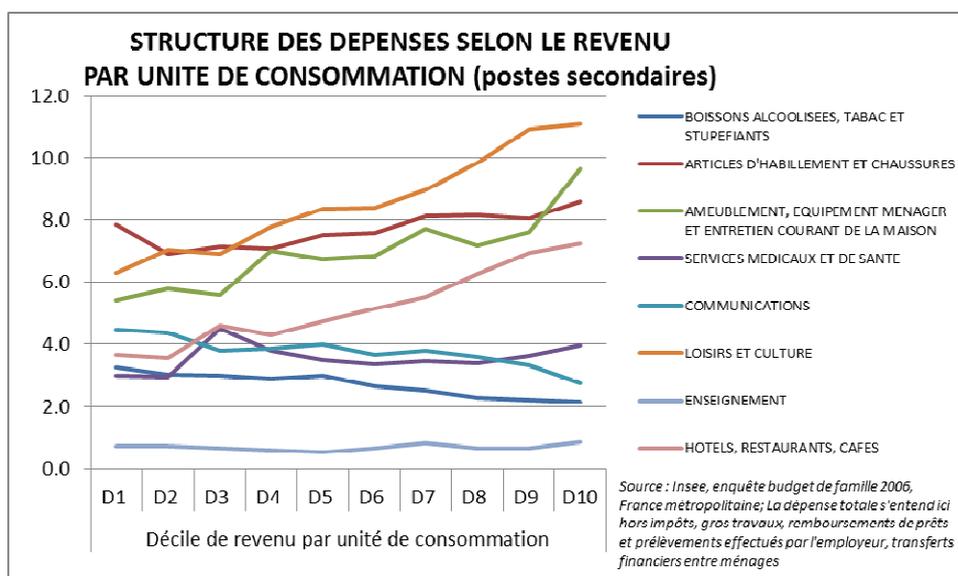


Figure 3 : Structure des dépenses selon le revenu (postes secondaires de dépenses)

Les dépenses des deux catégories de revenu les plus faibles sont largement dominées par le logement (25%) et l'alimentation (17,5%), suivis par le transport (10,5% à 11,5%) et les services (notamment

assurances). **Le logement²¹ prend donc la première place** et les transports la troisième, ex aequo avec les « autres biens et services » (regroupant notamment les frais bancaires et assurance).

Pour les ménages les plus aisés, **le transport se place en première position** des postes de dépenses alors que le logement prend la 3ème position, dépassé par l' « ameublement et entretien de la maison ». Notons qu'en moyenne, l'achat et l'entretien des véhicules particuliers représentent 12 % des dépenses de consommation des ménages.

Les statistiques nationales présentées ci-dessus masquent cependant une forte variabilité selon les situations des ménages. Le poids des dépenses de logement est ainsi très variable : très faible pour les propriétaires ayant remboursé leur emprunt, élevé pour les locataires et les accédants à la propriété. A titre d'exemple, pour ce qui est relatif aux groupes de discussion qui ont été menés, les 19 participants (sur 36) ayant classé le logement comme premier poste de dépenses sont des locataires ou des propriétaires remboursant un prêt (cf. en annexe le Tableau 5 : Position du poste "logement" dans le classement des postes de dépenses).

De même, le poids des dépenses pour les déplacements quotidiens est très variable :

- Les participants des groupes de discussion déclarant un poids des transports important sont principalement des ménages aux revenus moyens disposant de 1 à 3 voitures et situés principalement en 1^{ère} et 2^{ème} couronne.
- A l'inverse, les participants résidant Lyon-Villeurbanne classent les déplacements quotidiens majoritairement entre le 5^{ème} et le 8^{ème} poste de dépenses (Cf. en Annexe 3 le Tableau 4 : Position des "déplacements quotidiens" dans le classement des postes de dépenses). Les participants se déplaçant principalement en modes doux ou en transports en commun (avec abonnement) déclarent un poids des déplacements quotidiens modeste.

Les postes secondaires (loisirs, les services d'hébergement et de restauration, l'habillement et l'ameublement) sont les postes dont les dépenses croissent le plus avec le revenu. En complément du logement et du transport dont la consommation est relativement contrainte, ces postes semblent correspondre à des catégories de bien dits « supérieurs », voire de « luxe » et pouvant constituer de potentielles marges de manœuvres pour les ménages en cas de crise.

La hiérarchie des postes de dépenses est assez différente entre les ménages. Ainsi, le logement peut prendre un poids important (premier poste de dépense) ou très secondaire en fonction de caractéristiques des ménages (niveau de revenus, propriétaire/locataire). De même, les déplacements quotidiens peuvent se classer dans les 4 premiers postes de dépenses ou en fin de classement en fonction du lieu de résidence et du mode de déplacement habituel.

Les impacts d'une crise sur les comportements transport et résidentiels seront donc loin d'être homogènes.

²¹ Notons que sont comptabilisées les dépenses de logement dits « imputés » estimés pour les propriétaires. Dans la réalité, au sens micro-économique, les propriétaires ayant remboursé leur emprunt, a priori surreprésentés dans les déciles les plus élevés, présentent des dépenses réelles encore plus faibles pour le logement.

Les participants ont été interrogés préalablement au focus group sur le niveau de « superflu » que comportait chacun des postes de dépenses pour leur ménage. Ces déclarations ont pu être comparées aux déclarations des participants au cours des focus groups lors d'une mise en situation de crise.

Le graphique ci-dessous permet de comparer le nombre de personnes ayant déclaré dans le questionnaire avoir « un peu » ou « beaucoup » de dépenses superflues pour un poste donné avec le nombre de personnes ayant effectivement évoqué une réduction des dépenses pour ce poste lors du focus group.

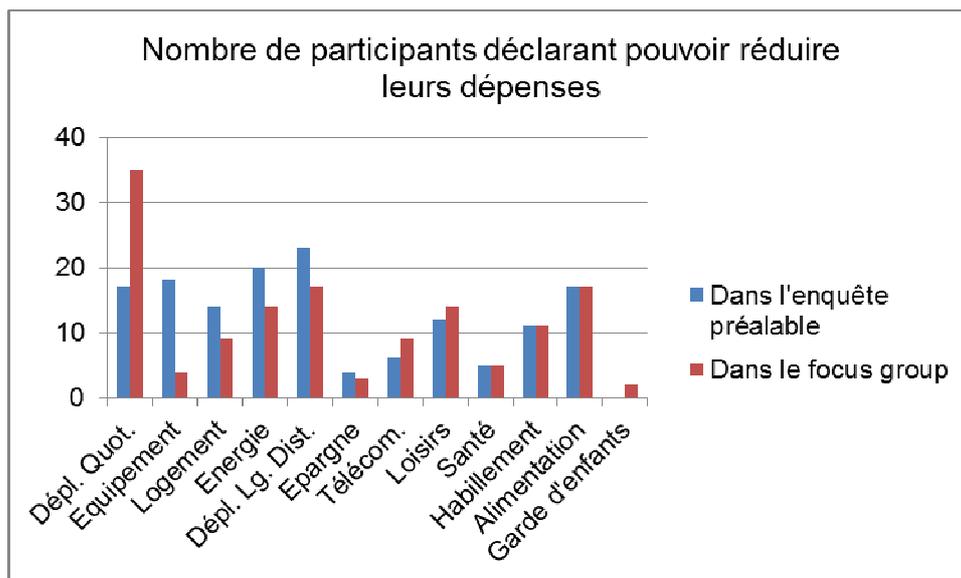


Figure 4 : Nombre de participants déclarant pouvoir réduire leurs dépenses, par poste de dépense

Tout d'abord, les réponses du questionnaire et les déclarations du focus group sont relativement cohérentes pour une majorité de poste de dépenses.

En revanche, bien que certains participants déclarent que certains postes incluent du superflu lors du questionnaire, l'analyse des focus groups révèle que certains d'entre eux ne réduisent pas pour autant ces dépenses.

C'est notamment le cas pour les déplacements longue distance qui sont maintenus, soit parce que la possibilité d'être hébergé gratuitement à destination reste une réelle opportunité, soit par nécessité de s'échapper du quotidien²², ou bien encore pour préserver les enfants.

Benjamin : « ...mon beau-père a un appartement à Villars et du coup on n'a pas la partie locative à payer, mais que les forfaits. On a de la famille dans le midi aussi... ».

²² Cette citation renvoie à la controverse scientifique actuelle sur la question de déplacements compensatoires. D'après certains travaux, le type d'habitat, ou plus largement le rapport entretenu avec son environnement quotidien peut amener certaines personnes à effectuer plus de déplacements longue distance. (Orfeuil J.P., Soleyret, D. (2002), « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? », Recherche Transports Sécurité, 76, pp. 208-221), (6T Bureau de Recherche (2011), « Incidences des rapports au cadre de vie sur la mobilité de loisir », Rapport PUCA).

Edith : « *Parce que j'habite dans une petite surface et que j'ai besoin de m'échapper un peu, de me changer les idées...* ».

Olivier : « *Ce que je gagne sur l'alimentation on préfère le mettre dans les loisirs puisque avec les enfants ça va vite. Dès qu'on part un peu en vacances, dès qu'on fait une sortie au cinéma...* ».

Concernant le logement, ce sont les imperfections et rigidités du marché (déséquilibre entre l'offre et la demande, barrières à la location, droit de mutations, ...) qui peuvent expliquer le fait que certaines personnes ne puissent déménager malgré une volonté de réduire leurs dépenses.

Anne : « *Eventuellement déménager, mais prendre l'argent où pour déménager ? Avec les cautions, toutes ces choses...* ».

Jacques : « *...même si les revenus diminuent quand on est au chômage, trouver un nouveau propriétaire qui veut vous louer c'est impossible (...) on ne peut pas déménager on est pris dans un système. C'est un poste, par exemple le loyer, que je n'ai pas pu diminuer* ».

Enfin, le cas des déplacements quotidiens est atypique. A l'exception d'un participant (Jacques, qui se trouve dans une situation de crise actuelle qui l'a déjà amené à réduire ses déplacements et à se déplacer à pied), tous les participants finissent par évoquer une réduction de ce poste de dépense dans les situations de crise citées, alors qu'ils sont peu nombreux à l'avoir mentionné comme un poste de dépenses sur lequel ils considèrent avoir « un peu » ou « beaucoup » de superflu.

Cette différence peut s'expliquer, d'une part, par le fait que la dynamique de réflexion collective et l'animation du focus group ont pu permettre aux participants de percevoir un éventail élargi des possibilités de réduction des dépenses dans le domaine des déplacements quotidiens (covoiturage, suppression de déplacement le midi, chaînage des déplacements, ...). D'autre part, il est probable que la mise en situation de crise, même fictive, permise par le focus group, permette aux participants de prendre conscience de la nécessité de réduire le coût de leur mobilité quotidienne alors qu'ils ne considéraient pas a priori pouvoir réduire ces dépenses. Le type de réduction des dépenses et l'influence du niveau de crise sur la mobilité quotidienne seront abordés dans la suite du rapport.

L'analyse des divergences entre les réponses au questionnaire et les focus groups révèle que la crise peut avoir un impact plus important qu'envisagé a priori sur les déplacements quotidiens. A l'inverse, il semble exister des freins à la réduction des dépenses pour les déplacements à longue distance ou le logement.

L'hétérogénéité des participants au regard de leur localisation, de leur mode de vie, de leur mode déplacements, a permis de faire ressortir une grande diversité de réactions face à une situation de crise. Ces comportements peuvent dès lors faire l'objet d'une typologie qui doit permettre de mieux situer la question des déplacements et de la localisation dans les stratégies des ménages.

4.1.2 Modification des comportements face à la crise

Le présent chapitre expose les différentes réactions déclarées par les participants pour faire face à la crise lorsque leur pouvoir d'achat est touché.

La typologie proposée concerne tous les postes de dépenses et permet de situer les stratégies portant sur le transport et la localisation résidentielle qui nous intéressent plus particulièrement, par rapport à l'ensemble des stratégies et l'ensemble des postes de dépenses. Le premier risque d'une focalisation trop exclusive sur les deux sujets de l'étude serait d'oublier que les arbitrages de dépenses sont réellement multidimensionnels. Par ailleurs, une approche exhaustive permet d'identifier des effets indirects ayant des impacts sur les transports.

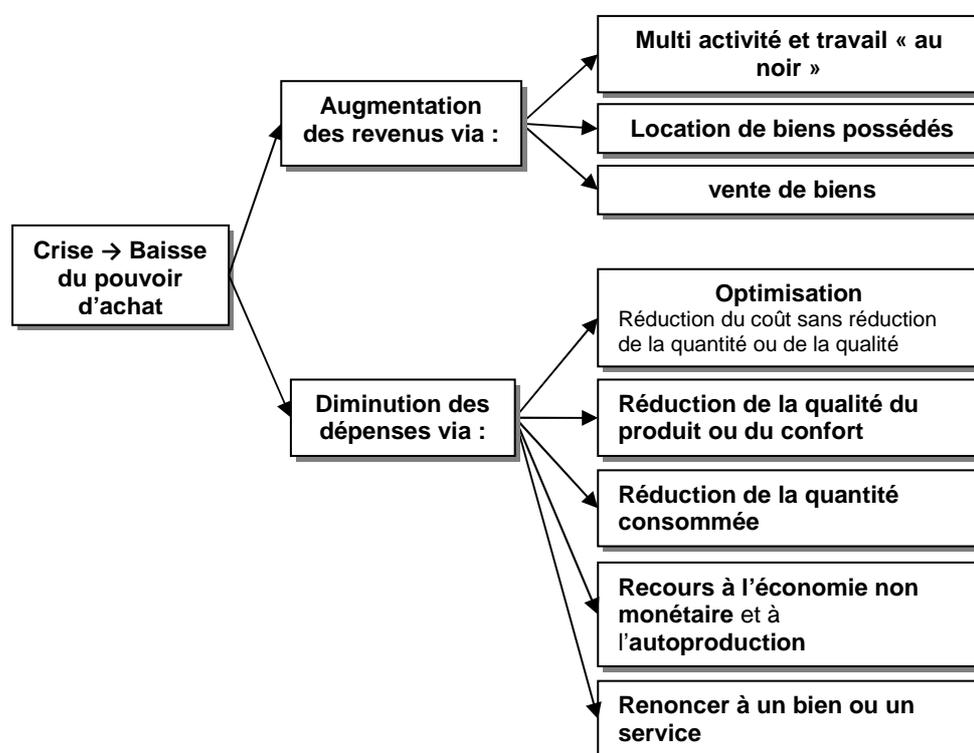


Figure 5 : Stratégies face à la crise révélées par le focus group

4.1.2.1 Augmentation des revenus

Lors des focus groups, certains participants ont déclaré vouloir augmenter leur revenu afin de compenser la baisse du pouvoir d'achat et ont indiqué différentes stratégies pour y parvenir. On note que cette réaction est assez vive, notamment pour les personnes dont les revenus sont actuellement les plus faibles. Ceux-ci envisagent en effet difficilement une réduction de ces derniers. Cette volonté d'augmenter les revenus est également renforcée par un trait de caractère, parfois lié à un historique personnel.

Mutliactivité et travail « au noir »

Certains participants (Emmanuel, Romain, Jean-Pierre, Paul, Nina, Bertrand et, Gérard) occupent ou déclarent qu'ils occuperaient un deuxième emploi en plus de leur emploi actuel pour éviter une baisse de revenu et donc de pouvoir d'achat. Dans le cas de Emmanuel (23 ans) qui exerce déjà deux activités professionnelles, la possibilité de prendre un troisième emploi, éventuellement dissimulé, est évoquée.

Nina : « *Travailler plus ce n'est pas un souci ça. Je n'ai jamais eu de mal à faire plusieurs jobs. Pour moi, ça n'a jamais été un problème. si on est prêt à faire n'importe quoi au boulot. [...] Quitte à être illégal je serai illégale. [...] Je pense qu'avec 1000€ ...ben le smic de nos jours on ne peut pas s'en sortir, on est obligé de travailler illégalement* ».

Cependant cette recherche peut s'avérer infructueuse, comme dans le cas de Paul qui est à la recherche d'un second emploi depuis « *quelque temps déjà* ».

Ainsi, la plupart des participants n'excluent pas la possibilité, en cas de difficulté à trouver un emploi déclaré, de compléter leur revenu par une activité non déclarée. Ces activités annexes dépendent des compétences de chacun (« *cours de danse* », « *réparation d'ordinateur* », « *aide aux personnes âgées* », « *tableaux/dessins* »).

Location de biens possédés

La location à des tiers de biens possédés par le ménage permet une rentrée d'argent. Si la location d'un bien immobilier (appartement, chambre,...) sur une longue durée est courante, la location ponctuelle de résidence principale ou secondaire se développe, notamment via des sites internet²³ dédiés. En dehors du champ de l'immobilier, des sites proposent à des particuliers de louer à d'autres leur véhicule ou tout autre bien²⁴.

Au cours du focus group, quelques participants ont indiqué qu'ils pourraient augmenter leur revenu en ayant recours à la sous-location.

Ainsi, Denise avoue avoir déjà songé à cette possibilité « *de sous-louer une chambre avec salle de bain privée à un étudiant étranger pour avoir à la fois soit un retour financier, soit la possibilité de pratiquer une langue étrangère* ».

Une personne était prête à envisager la possibilité en crise moyenne (Chantal), et une autre en crise forte (Bertrand).

La sous-location pourrait être aussi une manière de conserver un logement devenu trop coûteux pour le ménage.

C'est le cas pour Marie-Claire qui pense « *que sous-louer une chambre ou une partie de la maison ou de l'appartement pourrait être un bon compromis, vu l'impossibilité de déménager* ». Ou encore Jacques qui « *sous-louerait une chambre et le garage* ».

Outre la sous-location permanente, la sous-location temporaire est également évoquée.

²³ www.homelidays.com , www.abritel.fr

²⁴ Par exemple le site <http://fr.zilok.com/location/> qui recense 17 particuliers proposant une location de leur perceuse électrique à Lyon.

Ainsi, Laurent a déjà pratiqué la sous-location de courte durée pour « *les gens qui veulent venir le 8 décembre à Lyon et qui ne trouvent pas de logement ou d'hôtel* ». Quant à Olivier, il « *envisage d'héberger des touristes chez [lui] pour des longs weekends mais pas en permanence* ».

Enfin, Frédéric et Valentine ont explicitement exprimé leur réticence du fait des « risques » à héberger des inconnus (sécurité ou insolvabilité financière).

Sans parler de risque, la majorité des participants n'envisagent pas cette solution car ils ne disposent pas de bien à louer ou d'espace disponible dans leur logement, ou encore par ce qu'ils ne souhaitent pas faire entrer un étranger dans leur sphère privée.

La sous-location est envisagée de manière temporaire en cas de crise actuelle ou renforcée comme complément de revenu, ou de manière prolongée en cas de crise forte ou pérenne afin de conserver un logement devenu trop coûteux pour le ménage, notamment quand celui-ci doit rembourser un prêt. Cette solution n'est cependant évoquée que par 7 personnes sur 36.

La location de sa voiture n'a pas été évoquée au cours des groupes de discussion bien que des sites internet le proposent²⁵.

Vente de biens

Plusieurs participants déclarent être prêts à vendre leur voiture, ou une de leurs voitures. Cette décision a deux conséquences : elle permet de réduire les frais de déplacement et elle permet de disposer d'un capital (plus ou moins important selon la valeur du véhicule). Cette solution vient progressivement dans les scénarios de crise et est déjà mise en œuvre par certains. Un participant a déjà vendu sa voiture (Laurent), deux sont prêts à vendre une voiture en situation actuelle (Benjamin, Jean-Pierre) et deux sont prêts à vendre leur voiture pour en racheter une moins chère ou acheter une moto (Romain, Camille). En tout, 15 personnes sur les 32 participants qui possèdent au moins une voiture dans le ménage se disent prêts à vendre au moins une voiture dans une des situations de crise.

La vente de biens concerne également le logement, notamment pour les accédants à la propriété dont les mensualités de remboursement sont élevées (Benjamin, Hafida, Laurent, Camille). Cette action fait donc partie des premières mises en place par les ménages concernés pour faire face à la crise. La difficulté de vendre un bien en période de crise ne permet cependant pas toujours de faire aboutir ces actions.

Les participants n'ont pas évoqué de vente d'objets ou de bijoux.

La vente de biens porte essentiellement sur les véhicules et le logement. Ils interviennent rapidement pour le logement pour les accédants à la propriété et plus progressivement pour les véhicules.

4.1.2.2 Réduction des dépenses

Si la stratégie d'augmenter les revenus du ménage ne concerne que certains participants, tous mettent en œuvre des stratégies de réduction des dépenses. Celles-ci prennent plusieurs formes.

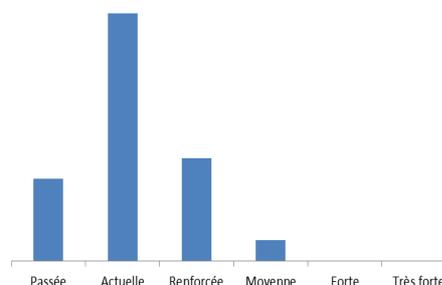
²⁵ www.voiturelib.com, www.mavoiturealouer.com, www.buzzcar.com ...

4.1.2.3 Optimisation

La recherche d'optimisation est définie ici comme une démarche consistant à réduire le coût du bien ou du service sans en réduire la qualité ou la quantité consommée. Cela peut se traduire par les actions suivantes :

- comparer les prix ;
- acheter sur internet ;
- mettre en concurrence (banque, assurance, ...) ;
- adopter un mode de consommation d'énergie plus économe.

De manière générale, les participants ont évoqué les possibilités d'optimisation essentiellement en situation de crise passée, actuelle et actuelle renforcée. En situation de crise forte ou forte et durable, des actions plus importantes que l'optimisation sont menées.



Cette stratégie d'optimisation consiste le plus souvent à comparer les prix des biens et services en rayon ou sur Internet (Bertrand, Dalila, Denise, Chantal). C'est notamment le cas sur l'alimentation (Laurent, Lionel, Marie-Hélène, Samuel, Olivier, Hafida, Camille...). Ce poste est le plus souvent cité par les participants qui comparent les prix des différents distributeurs (y compris marché) et sont attentifs aux promotions ponctuelles. Le second poste le plus souvent cité est le chauffage. Plusieurs participants ont modifié leur mode de chauffage afin de réduire leur facture sans changer leur niveau de confort (Lionel, Michel, Marie-Hélène).

De manière plus anecdotique, l'eau (économiseur d'eau), l'habillement (promotion), les vacances et la santé (concurrence entre mutuelles) ont été évoqués.

On constate que des stratégies d'optimisation sont adoptées par des personnes qui ne sont pas encore touchées personnellement par la crise. Certaines personnes déclarent avoir été éduquées dans ce sens, et l'ont donc toujours mis en œuvre. Pour d'autres, les reportages sur la crise ou l'augmentation des prix les ont motivés à modifier leurs comportements. Il existe ainsi un phénomène d'anticipation sur ces actions simples qui ne privent pas (il s'agit de payer moins cher pour la même chose).

Deux optimisations sont citées dans les transports (sans restriction du nombre de déplacements ou du mode choisi) :

- La recherche des stations-services les moins chères a été citée par un participant (Romain). D'autres (Nicolas, Chantal, Bertrand) ont eux aussi noté des différences de prix entre les stations et cela montre que l'intérêt d'optimiser le poste "carburant" n'est pas réservé aux faibles revenus. Afin d'identifier les stations les moins chères, les participants se fient plus à leur connaissance des stations qu'à des comparateurs de prix. « *Je fais attention aux stations. Avant j'allais n'importe où pour l'essence, maintenant je suis capable de faire 5, 6 km de plus car je sais que l'essence est moins chère* » (Romain).
- Le chaînage des déplacements pour limiter le nombre de kilomètres parcourus est également évoqué. Les courses sont par exemple effectuées en revenant du travail (Nina et Chantal, toutes deux résidentes de la deuxième couronne de l'agglomération : « *[j'] optimise mes trajets [...] en faisant une tournée où je vais grouper tout ce que j'ai à faire. [Avant] je faisais des allers et*

venues, des zigzags sans compter »). Cette légère contrainte organisationnelle permet de continuer à réaliser les mêmes activités, tout en réduisant les coûts.

- Le changement de destination peut également s'apparenter à de l'optimisation lorsque ce changement n'implique pas un renoncement. De nombreux exemples de modification dans les habitudes d'achat alimentaires montrent que le fait de choisir un magasin plus proche de son domicile ne constitue pas un renoncement à un service dorénavant trop cher, mais à un choix d'optimisation : acheter à tel ou tel endroit étant relativement indifférent.

Ces choix concernant les déplacements et leurs impacts sur la mobilité sont analysés de manière plus approfondie par la suite.

Les dépenses de logement étant relativement contraintes et souvent pré-engagées, peu de pistes d'optimisation à qualité et quantité constante ont été évoquées pour ce qui les concernent. Seul point évoqué, l'obtention d'un appartement par relation sans agence.

Des capacités organisationnelles utiles pour préserver son niveau de vie en cas de crise

Les capacités organisationnelles sont souvent identifiées comme des facteurs déterminant la mobilité (Kaufmann, 2005). Cette capacité (comprendre l'offre, agencer ses activités dans le temps et l'espace, ou les planifier) permet aux individus d'être davantage mobiles et de choisir les modes les plus adaptés à chaque trajet.

En cas de crise, la capacité à s'organiser (chaînage de déplacements) et à appréhender une offre dont les grilles de prix sont de plus en plus complexes et évolutives du fait du yield management, devient une opportunité pour conserver ses habitudes (de déplacement, mais aussi de consommation, de services,...) sans se restreindre (sans baisser la quantité) et sans renoncer à la qualité d'un bien ou d'un service.

Les Focus groups font apparaître que **tous les participants ont recours à des stratégies d'optimisation**. On note que les participants dont le niveau d'éducation est le moins élevé citent essentiellement des comparaisons de prix dans les magasins alors que des participants au niveau d'éducation plus élevé citent également des mises en concurrence pour la banque, les assurances, etc. Notons que l'échantillon ne comportait pas de personnes analphabètes, ne parlant pas français, ou ne sachant pas se servir d'un ordinateur. Les stratégies d'optimisation de cette catégorie de la population seraient d'autant plus limitées.

Les stratégies d'optimisation permettent de ne pas dégrader le niveau de vie mais modifient le mode de consommation et demandent un effort accru de comparaison ou d'organisation. Elles sont plus accessibles aux personnes dotées en nouvelles technologies (achats et comparaison des prix sur internet) ou ayant les capacités à s'organiser.

Elles portent essentiellement et en priorité sur les postes « alimentation », « habillement », « téléphonie », « banque et assurances » et également sur les déplacements (comparaison des prix accrue), notamment pour la longue distance, et plus à la marge sur le logement.

Les stratégies d'optimisation font partie des premières actions menées en situation de crise. Elles sont parfois même anticipées alors que la personne n'est pas encore touchée par la crise.

4.1.2.4 Réduction de la qualité

Le poste principal sur lequel les participants semblent avoir adopté ou pouvoir adopter une stratégie de réduction de la qualité ou du confort est le **chauffage** (réduction de la température dans une ou plusieurs pièces du logement).

L'alimentation est relativement moins citée comme un poste où les participants réduisent la qualité de leurs achats. Seuls 5 participants citent cette stratégie (Olivier, Dalila, Paul, Nina, Marie-Hélène) et se tournent vers les marques distributeurs plutôt que les grandes marques. Notons que des participants qui ont des enfants seraient prêts à rogner sur la nourriture pour eux-mêmes et leur conjoint afin de conserver une bonne qualité pour leurs enfants (ex. Hélène, Hafida, Olivier). Un bon nombre de participants déclarent faire plus attention aux prix alimentaires par rapport à l'an passé, bien que possédant actuellement pour certains des revenus confortables. Notons que sur l'alimentaire, plusieurs stratégies se combinent : choisir des produits plus bas de gamme (qualité), comparer les prix (optimisation), mais également réaliser des commandes sur internet (Laura) afin d'éviter tout ce qui est inutile. La réduction des prix des biens achetés entre parfois en conflit avec le choix du lieu de consommation : certains participants déclarent privilégier la proximité par rapport aux grandes surfaces, même si les prix sont parfois plus élevés. L'impact de ces choix sur la mobilité quotidienne est analysé plus loin. A l'opposé, des participants remarquent que "bien se nourrir" resterait important, à la fois pour une question de santé et pour le moral. Certains sont donc prêts à y faire un peu plus attention mais sans que cela soit un poste prioritaire sur lequel rogner (Cécile, Frédéric, Bertrand, Lionel).

De manière plus anecdotique, des achats d'occasion, notamment sur Internet, ont été évoqués (Edith, Hélène, pour les vêtements, d'autres citent le site « Le Bon Coin »).

En ce qui concerne les déplacements, un changement de mode de transport, notamment pour les déplacements quotidiens liés au travail, peut être assimilé à une réduction de confort ou de qualité.

De manière générale, le mode VP conducteur est plus coûteux que les solutions en transports en commun ou modes doux notamment. Ce sont donc les composantes de confort ou de qualité (mode individuel, flexibilité horaire et d'itinéraire...) qui sous-tendent ce choix de mode de déplacement. En conséquence, le report vers un mode alternatif, s'il peut être rationnel au vu de l'augmentation du coût du carburant, se traduira le plus souvent par une réduction du confort ou de la qualité. Dans le cas d'un report modal vers les transports en commun par exemple, ce choix s'accompagne généralement d'une augmentation du temps d'attente, de correspondance, de marche à pied vers la destination finale. Or ces temps sont considérés dans littérature comme plus « pénibles » que le temps de trajet. L'allongement du temps de trajet ou la moindre flexibilité des horaires de départ peuvent aussi être considérés comme une perte de qualité.

Le logement est également un poste pour lequel les participants disent, pour beaucoup d'entre eux, être prêts à réduire la qualité du bien. Cette réduction peut prendre plusieurs formes :

- niveau du standing,
- standing du quartier,
- état du bien,...

La réduction de surface renvoie à une réduction de la quantité, traitée dans le paragraphe suivant.

Cependant, le logement est un poste dont les choix présentent une constante de temps importante, notamment pour les propriétaires. Les modifications portant sur le logement sont donc plutôt réalisées en crise moyenne à importante.

Les stratégies concernant le logement sont analysées plus en détail dans le chapitre 4.2.

On note plusieurs cas (Samuel, Nina, Laura), où, même si le ménage n'est pas actuellement en crise, des réductions sur quelques postes sont tout de même mises en place, soit « à cause de l'inflation », soit afin de préserver l'avenir, soit parce que l'ambiance générale amène à faire attention, à faire des économies. Ces comportements ne sont pas anecdotiques dans les focus groups. **Le Focus group semble donc révéler une anticipation certaine dans les comportements par rapport à une crise pérenne probable.** Ce phénomène est bien connu des analystes de l'épargne des ménages : en temps de crise, les ménages ont tendance à privilégier l'épargne (de précaution) à la consommation (début 2012 le taux d'épargne des français est le plus haut depuis 30 ans et atteint son niveau de 1982, soit 17%). Ceci est particulièrement plus marqué pour les ménages qui ne sont pas encore directement touchés, mais qui ont la capacité d'anticiper une situation future plus difficile.

La stratégie de réduction du confort ou de la qualité est citée pour les dépenses de chauffage, d'alimentation et d'habillement, mais également pour les déplacements quotidiens, pour lesquels une majorité de participants a révélé une intention de changement de mode.

La réduction de la qualité du logement (standing du bien ou du quartier, état du bien) apparaît, mais de manière moins prononcée que la réduction de surface.

A part certains participants aisés, on note une anticipation des comportements de réduction de la qualité des biens en cas d'ambiance générale pessimiste, alors même que les revenus des ménages ne sont pas encore touchés. Les participants aisés ont la possibilité d'anticiper sur leur épargne afin de se prémunir dans un avenir incertain.

4.1.2.5 Réduction de la quantité

Les loisirs, l'alimentation, l'énergie, l'habillement sont des postes de réduction que la précision des déclarations des candidats ne permet pas toujours de classer précisément comme une réduction de qualité, de quantité ou relevant d'une optimisation.

Par ailleurs, l'analyse des citations traitant des déplacements longue distance fait apparaître que ce poste fait à la fois l'objet de stratégies d'optimisation (vacances dans la famille ou chez des amis, recherche de promotion), de réduction de qualité (camping plutôt qu'hôtel, destinations moins attractives,...) mais aussi de réduction de la quantité : l'on part moins longtemps, moins loin, moins souvent.

De nombreux participants sont prêts à réduire la surface de leur logement ou de leur jardin en cas de crise. Cette stratégie est cependant plus adaptée pour les locataires (plus mobiles par essence) que pour les propriétaires. Il s'agit pour certains d'un des premiers postes pour lesquels une réduction serait effectuée. Il s'agit en effet d'un des premiers postes de dépenses, une réduction du coût du logement pourra ainsi être relativement efficace.

4.1.2.6 Ne pas réduire ou supprimer

Il est intéressant d'identifier les postes que les participants déclarent ne pas vouloir toucher. Les groupes de discussion ont été l'occasion d'oppositions entre les participants sur la réduction - ou non - de certains postes. Ces points de vue opposés (l'un déclarant être prêt à renoncer à un bien ou un service que l'autre réduirait en dernier recours), permettent de mettre le doigt sur la diversité des comportements face à la crise.

Les principaux postes qui sont le plus souvent cités comme ne pouvant pas faire l'objet d'une réduction (au sens large, c'est-à-dire incluant optimisation et réduction de qualité ou de quantité) sont l'alimentation²⁶ et la santé²⁷. Par ailleurs, certains participants sont particulièrement attachés à un poste de dépense en particulier : c'est le cas de Laurent pour les sorties entre amis ou les voyages pour Marie-Claire et les vacances en Espagne chez les grands-parents pour Anne.

Anne : " Sur les vacances on ne réduirait rien du tout car on part qu'une fois dans l'année. On part trois semaines en Espagne, on ne paie pas de location car c'est l'appartement de mes parents. Et il y a mes grands-parents là-bas donc il est hors de question qu'on se prive".

Les voyages ou vacances sont ainsi pour plusieurs participants essentiels pour le moral. Marie-Claire, qui est relativement aisée et réalise tous les ans des voyages à l'autre bout du monde, précise par exemple qu'elle préférerait louer son garage, voire sous-louer une chambre plutôt que de ne plus voyager. Les ménages avec enfant mettent en avant leur souhait de rendre heureux leurs enfants. Benjamin déclare par exemple avoir fait des sacrifices importants sur d'autres postes pour permettre aux enfants de continuer à aller au ski.

« Benjamin : j'ai même demandé à ma femme qu'on n'aille pas au ski mais c'est elle qui m'a dit « si, on y va » c'était principalement pour les enfants, c'était pas forcément souhaité pour notre budget »
Animateur : « Et ça a été positif, important ? »
Benjamin : « Oh oui plus que positif, on y est allé quand même, on s'est rendu compte quand même que les enfants étaient très contents. D'un point de vue psychologique, c'était important pour les enfants. [...] C'est vrai, on a demandé à nos enfants [par ailleurs] de faire beaucoup d'efforts. »

Il est intéressant de remarquer que quelques participants se disent plutôt prêts à réduire la surface, et donc le confort, du logement principal, mais ne renonceraient pas à leur résidence secondaire, qui resterait "*un havre de paix*" au rôle encore plus important, vu les conditions de vie « qui deviendraient de plus en plus déprimantes en ville ». La conscience de pouvoir disposer d'une résidence de vacances les aiderait à "*sortir mentalement de la crise*", même en y allant moins souvent que d'habitude.

L'analyse des citations évoquant le logement montre que ce poste n'est pour certains pas une source de réduction prioritaire alors que pour d'autres, il correspond au premier poste de réduction. Les participants accordent, comme nous le verrons par la suite, une valeur particulière à leur logement, à laquelle ils ne peuvent ou ne veulent renoncer.

L'analyse des focus groups révèle des comportements très contrastés face à une crise. Les postes de dépenses réduits prioritairement par certains sont pour d'autres essentiels. C'est le cas pour la santé, la localisation du logement, l'alimentation, les vacances, certains loisirs ou les déplacements quotidiens.

4.1.2.7 Recours à l'économie non monétaire

L'autoproduction

²⁶ Si l'alimentation est citée par certains comme un poste de réduction possible, d'autres considèrent ce poste comme ne pouvant être réduit.

²⁷ Idem, la majorité des participants ne réduiraient pas ce poste en priorité mais d'autres ont apporté des témoignages de dépenses de santé repoussées pour des raisons de coût.

Une autre stratégie de réduction des dépenses apparue de manière plus ponctuelle lors des focus group s'apparente à l'autoproduction, donc à une dépense de consommation évitée.

Elle concerne :

- principalement la possibilité de produire dans son jardin une partie de ses besoins d'alimentation (4 participants, ex. Nicolas, Bertrand, Nina, Camille) ;
- la possibilité de confectionner soi-même ses vêtements (Edith). Dans ce cas, il s'agit d'un hobby qui s'est progressivement transformé en une source d'économie ;
- la garde des enfants qui pour une participante se fait désormais par les grands-parents ;
- la gestion financière (Michel) qui gère lui-même son patrimoine boursier. Bien que non-acculé par la crise, la prise en main par lui-même de cette gestion permet d'économiser l'intervention d'un intermédiaire.

Concernant les déplacements, le report modal a déjà été évoqué plus haut (réduction de confort ou de qualité). Cependant, les modes actifs comme la marche à pied et le vélo peuvent aussi être considérés comme une forme d'autoproduction.

Souvent initiées par une contrainte budgétaire ou un souhait de dépenser moins, les actions d'autoproduction sont souvent présentées comme une source de satisfaction et d'économie (au sens de gain d'opportunité aussi) pour l'individu. L'autoproduction participerait d'un mouvement plus large de la société qui valorise l'écologie, l'alimentation biologique et une remise en cause du modèle de la société de consommation de masse, sans pour autant que cet aspect soit directement mis en évidence par les individus. On peut ainsi se demander si cette satisfaction correspond à une justification a posteriori d'un choix contraint (comme par exemple pour le choix modal où les gens ont tendance à valoriser le mode choisi) ou à une réelle motivation ?

Economie non monétaire et solidarités

Au fur et à mesure que la crise augmente, plusieurs participants envisagent la possibilité de recourir de plus en plus souvent à des échanges non monétaires entre voisins ou avec la famille (troc).

Bertrand apporte l'exemple d'un groupe d'amis qui habitent à la campagne et qui ont l'habitude de s'entraider (échange de services : ex. travaux à la campagne, plomberie, etc.). Un autre poste sur lequel les aides entre amis, voisins et famille sont souvent mentionnées est celui de la garde d'enfant (ex. Gérard, Nina, Nadège). Plus précisément, la possibilité de faire confiance aux grands-parents pour la garde d'enfants devient un facteur très important pour le choix de localisation résidentielle (ex. Laura). Il est intéressant de remarquer que le troc est déjà cité en situation actuelle. La crise ne pourrait donc que renforcer et faire diffuser davantage ces habitudes, dans la limite des possibilités offertes aux individus (qui ne disposent pas forcément d'énormément de biens et de compétences à échanger).

Les rapports de voisinage, qui pourraient même se renforcer en cas de crise, font que les participants sont presque tous plutôt réticents à se localiser dans un quartier où ils ne connaissent personne. Des exceptions existent pour ceux qui ne sont pas originaires de la région (Paul vient du Nord Pas de Calais, Cécile est de Nantes, Nathalie vient de la Normandie, Romain du Mexique). Ceux-ci n'apportent pas d'importance particulière à la localisation dans l'agglomération et en cas de crise extrême, ils envisagent de se rapprocher de leur famille et de leurs amis les plus proches, et donc rentrer là où leur réseau social et familial est le plus développé.

Paul : *« Si je peux monter dans le nord au niveau de la famille, oui... on essaye de se rapprocher un maximum de la famille. ... je ne resterai pas à Lyon. Là où je suis, dans le quartier où je suis, bon vaut mieux pas, donc... Oui, je me rapprocherai de la famille si il y a possibilité, et encore... [Mes parents ont] une situation extrêmement compliquée donc... »*

Ces exemples montrent comment plusieurs participants trouvent que, dans une situation de crise, la solidarité et les liens sociaux se renforceraient. Si certains d'entre eux pensent que la solidarité est plus pratiquée à la campagne (et seraient donc attirés par la campagne en situation de crise), d'autres apportent des exemples de solidarité entre voisins en urbain. Le type de quartier et le niveau d'intégration des participants dans celui-ci semblent jouer sur la capacité à anticiper un renforcement de la solidarité.

Mais accepter ou demander de l'aide de son entourage est parfois difficile. Aveu d'échec, difficulté relationnelle, avoir recours à l'aide des autres est considéré par certains comme un « dernier recours ».

Laurent : *« [Mes amis] insistent pendant des mois et des mois pendant que je m'enfonçais dans une spirale d'endettement. J'ai fini par accepter l'aide, c'est pas toujours facile non plus ce genre de chose. »*
Nina : *« après plus loin, rentrer chez mes parents et puis voilà, ce serait vraiment dans le pire des pires des cas si on perd tous les deux notre travail ».*

A l'opposé, pour d'autres participants, la crise risquerait plutôt de renforcer l'individualisme et la méfiance. Certains redoutent même des tensions violentes en cas de crise forte et durable.

Jacques : *« Chez les chômeurs il n'y a pas de solidarité. C'est chacun pour soi chez les chômeurs »*
Valentine : *" Moi je vois carrément une catastrophe, une guerre civile".*

Un éclairage peut être apporté sur le thème de la solidarité par l'exemple africain bien que les situations ne soient pas tout à fait comparables.

« La force des réseaux sociaux a longtemps pu amortir les effets de la crise sur les populations urbaines. [...] Mais la persistance de la crise économique a fini par entraîner un amenuisement de l'argent pouvant circuler le long de ces chaînes de solidarité ». Malgré cette dynamique négative au fur et à mesure que la crise s'intensifie et perdure, l'entretien d'un réseau social reste très important dans ces villes où le capital social peut être transformé un jour ou l'autre en capital économique ou en services rendus (Diaz Olvera, 2007).

Toutes proportions gardées, les participants ont bien anticipé, pour une crise en France, l'importance du réseau social dont la proximité devient un déterminant de localisation comme de mobilité.

Après avoir tenté de gérer la situation de crise par eux-mêmes (optimisation, réduction acceptable de qualité ou de quantité, renoncement à certains biens / activités considérées comme superflues, troc ou échange de services), les participants déclarent avoir recours à la solidarité auprès de leur famille ou de leur réseau social. Cette démarche n'est pas toujours facile. Elle a également des implications en termes de localisation résidentielle ou de mobilité puisque l'activation des solidarités nécessite une certaine proximité.

4.1.2.8 Crise, opportunité pour changer radicalement de vie

Si un bon tiers des participants voit la crise comme un drame (notamment les jeunes et les personnes aux revenus les plus modestes en situation actuelle), quelques participants envisagent que la crise pourrait devenir une opportunité. Pour ces personnes, connaissant pour la plupart en situation normale un rythme de vie soutenu, la crise pourrait permettre une redécouverte des valeurs les plus importantes, serait une occasion pour changer de style de vie, d'accroître le sens de la solidarité et l'importance du réconfort moral.

En crise forte et forte et durable, certains participants (11 sur 36) envisagent de déménager à la campagne pour davantage de possibilités d'autosubsistance ou pour y trouver du travail (métiers manuels, infirmière,...) mais également pour profiter d'un mode de vie plus agréable dans une période pendant laquelle la vie en ville deviendrait difficile (chômage, insécurité, contraintes sur la mobilité...).

Bertrand : « Même si c'est dur, c'est dans la nature »

Michel : « J'aime autant la ville que la campagne. Je suis quelqu'un qui s'adapte facilement »

En crise forte et durable, 14 participants évoquent le fait d'émigrer ou de partir à l'étranger pour un temps. Cette solution apparaît plus tôt pour les jeunes professionnels (cadres supérieurs) et pour ceux qui ont des attaches à l'étranger (ayant vécu quelques années à l'étranger). On note qu'une participante qui a elle-même immigré d'Algérie avec son mari n'envisage pas, même dans les niveaux de crises les plus fortes, de retourner au pays définitivement, et cela, même si leur capital leur permettrait de vivre plus aisément en Algérie. Notons que partir à l'étranger comporte des freins identifiés par certains participants (« *il faut avoir les moyens pour partir* », « *je ne parle pas anglais* », « *ça il faut l'anticiper* », « *moi je partirais bien, mais avec ma femme et mes enfants, c'est pas possible* », « *Le fait d'avoir une famille on est moins mobile pour tout. Mobile en transports, mobile dans notre vie. C'est quelque chose qu'on ne peut pas changer comme ça* ») et il est probable que les déclarations ne soient pas toutes transformées en départ effectif en temps de crise. Pour certains, la solution du départ à l'étranger s'avérerait correspondre davantage à une solution ultime, potentiellement rassurante mais non réfléchie. Des questions des animateurs incitant le participant à approfondir le réalisme d'un départ (« Tout le monde ne peut pas partir ». « Partir où ? » ; « Pour faire quoi ? ») ont parfois fait tourner court ces projets.

Notons cependant que l'émigration est un effet connu et documenté des crises. La BBC titrait en 2010 à propos de la Grèce et de l'Irlande "But the crisis is also having another effect with profound long-term consequences - the return of emigration"²⁸.

Si, la plupart du temps, l'émigration correspond à la recherche d'un emploi à l'étranger, il s'agirait pour certains de voyager en laissant passer la crise dans des pays où la vie est moins chère, sachant que cela relève plus d'une attente ou solution extrême envisagée que qu'une réalité qui pourrait se concrétiser.

²⁸ BBC Radio, 13 avril 2010

4.1.3 Synthèse : des stratégies multidimensionnelles contrastées pour faire face à la crise

Les stratégies révélées par les groupes de discussions sont :

- **Multidimensionnelles** : pour chaque ménage, les postes de dépenses sont analysés individuellement et priorisés les uns par rapport aux autres. Les modifications portant sur les transports et la localisation résidentielle sont liées aux arbitrages réalisés sur les autres postes de dépenses. Ils interviennent plus ou moins tôt dans la dégradation du pouvoir d'achat selon ces priorités.
- **Contrastées** : les postes de dépenses réduits prioritairement par certains sont considérés comme essentiels pour d'autres. Les priorités dépendent de nombreux facteurs (configuration familiale, origine géographique, niveau d'éducation, historique personnelle ou familiale,...) et sont donc très différentes selon les ménages. Les modifications portant sur les transports et la localisation résidentielle dépendent également fortement de ces facteurs objectifs et subjectifs.
- **Variées** : augmentation des revenus ou réduction des dépenses ; réduction de la quantité, de la qualité ou du confort, optimisation, recours à des échanges de services ou du troc, autoproduction, entraide... les stratégies sont variées et combinées.

Les modifications portant sur les déplacements quotidiens ou les localisations s'inscrivent dans cette variété de stratégies et dépendent beaucoup des caractéristiques des individus. Les chapitres suivants cherchent à répondre plus précisément aux questions suivantes :

- Quels sont les déterminants des comportements de mobilité (transport et résidentielle) et comment évoluent-ils avec la crise ?
- Quels sont les impacts en termes de mobilité et de localisation des ménages qui ressortent ?
- Quelle est l'influence du niveau crise sur ces comportements ?

Compte tenu de la méthodologie utilisée pour construire cette typologie (groupe de discussion), l'analyse approfondie des comportements de déplacement et de localisation en réaction à une baisse du pouvoir d'achat ne peut être statistiquement significative. **L'interprétation des déterminants de ces comportements se fera sur la base des déclarations des participants, complétées par l'expertise des auteurs et des références à la littérature.** L'influence du niveau de crise ne sera présentée que lorsqu'un lien suffisamment clair et interprétable aura pu être identifié.

4.2 Comportements de mobilité résidentielle

Après avoir rappelé les principaux déterminants entrant dans le choix d'un logement, ce chapitre répertorie les comportements déclarés par les participants aux focus groups portant sur les logements en situation de crise. Ce travail permet ensuite de dégager les principales forces en jeu et leur impact potentiel sur la mobilité résidentielle et enfin l'évolution du poids des différents déterminants en situation de crise.

4.2.1 Les déterminants des choix de logement (actuel) : des stratégies de localisation raisonnées

Les ménages se localisent en tenant compte d'un certain nombre de facteurs, objectifs et subjectifs, qui ont trait au logement lui-même et à sa localisation. Le choix d'un logement est réalisé comme un arbitrage

entre le prix du bien et sa localisation²⁹ (Figure 5), sachant que plus le logement est accessible, dans un quartier agréable et proche de centralités, plus il est cher. Notons que le facteur « caractéristiques du logement », qui influe fortement sur le prix, est indépendant de la localisation géographique. A l'opposé, l'attrance pour une localisation dans un quartier que l'on connaît et dans lequel on a développé un réseau social n'impacte pas le prix du logement, cette préférence étant individuelle et non collective³⁰. Enfin, les caractéristiques d'un quartier, l'accessibilité générale d'un logement et sa proximité des lieux d'emploi³¹ sont des facteurs de localisation qui influent sur le prix du bien.

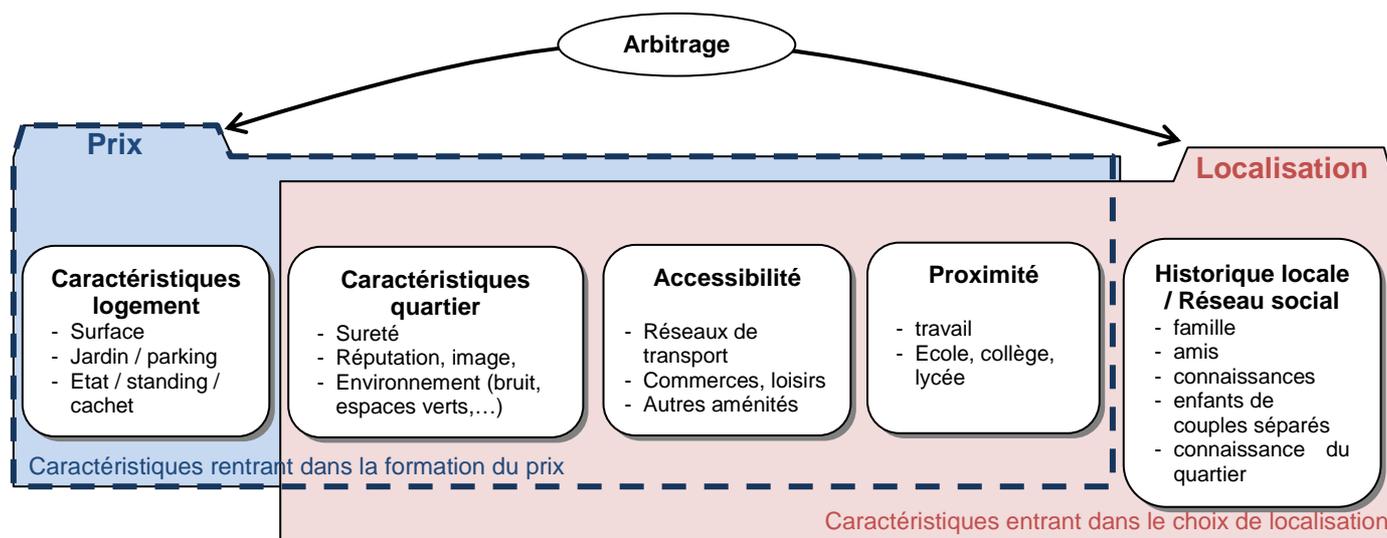


Figure 6 : Facteurs de choix d'un logement - situation actuelle

Le Tableau 8 : Niveau d'importance des facteurs de choix d'un logement, présenté en page 123, Annexe 3, récapitule les réponses des 36 participants à l'enquête préalable aux Focus groups. Un premier enseignement est la grande dispersion des réponses : chacun des facteurs proposés est « très important » ou « déterminant » pour au moins 10 répondants, mis à part la recherche d'un logement « neuf » ou « de standing ». Sans surprise, la proximité des écoles / collèges / lycées est soit « très importante », soit pas importante du tout, renvoyant à la position dans le cycle de vie. De même, la présence d'un parking, qui obtient une note moyenne très importante, présente cependant une grande variabilité, 6 personnes le considérant comme pas du tout ou peu importante. **Les critères de choix d'un logement sont donc loin d'être uniformes.**

On retrouve néanmoins les facteurs classiquement mis en avant :

- Le **prix du logement** (moyenne de 4,4, faible coefficient de variation de 15 %),
- Le **prix des déplacements domicile-travail** (moyenne de 4,0, coefficient de variation de 23 %),
- La **réputation du quartier** (moyenne de 3,97 avec un coefficient de variation de 24 %).

²⁹ Y compris aménités. Cf. les recherches présentées dans le livre « Modéliser la ville » (Formes urbaines et politiques de transports), Economica, 433 p et plus particulièrement les chapitres 4 et 11. Voir le travail descriptif réalisé par M. Homocianu dans sa thèse « Modélisation de l'interaction Transport-Urbanisme – Choix résidentiel des ménages dans l'aire urbaine de Lyon ». 29/09/2009.

³⁰ On considère la recherche de l'entre-soi comme une caractéristique du quartier (intégré dans « image »)

³¹ Notons que si l'accessibilité aux réseaux de transport a une valeur pour tous, la proximité au lieu de travail est une caractéristique individuelle (dépend du lieu de travail de la personne qui choisit qui n'est pas nécessairement dans la centralité urbaine).

Viennent ensuite des critères liés aux caractéristiques du bien comme notamment la surface du logement et le souhait de disposer d'un jardin (très déterminant pour certains et pas du tout pour d'autres).

Les **facteurs spécifiquement liés à la localisation géographique** montrent que le déterminant principal est la recherche d'un coût maîtrisé pour les relations au travail (arbitrage entre deux lieux de travail pour les ménages biactifs). Notons que la proximité directe du lieu de travail est moins recherchée, ce qui montre que l'efficacité des transports est clairement prise en compte dans les choix.

L'accessibilité aux transports en commun est souvent prise en compte, bien que rarement déterminante, sauf quand elle entre dans la logique domicile-travail.

Pour une majorité de participants, la proximité des commerces est d'une importance moyenne. Elle n'est jamais citée comme déterminante.

La proximité de la famille ou d'amis obtient des réponses assez contrastées. Pas ou peu importante pour 12 participants, elle est importante pour 8 personnes, et même déterminante pour deux.

En fonction de la position dans le cycle de vie, les caractéristiques recherchées dans le choix d'un logement peuvent être très différentes. Un arbitrage entre prix du logement et coûts des déplacements au travail, en tenant compte de la réputation du quartier, semble se dégager des réponses des participants aux groupes de discussion. Pourtant, l'ensemble des critères évoqués sont pris en compte, et notamment l'ancrage social des familles.

Les facteurs qui ressortent de cette analyse très succincte sont cohérentes avec la littérature sur le sujet, notamment (Thomas, Pattaroni et Kaufmann 2011) qui insistent sur l'importance des différents modes de vie dans les choix résidentiels.

Des causes inversées produisent-elles des effets inversés ?

Les effets de la croissance économique et démographique sur les choix résidentiels sont analysés dans la littérature. Reprenons ces éléments avant de nous interroger sur l'effet d'une récession économique. Nous reprenons ici une synthèse de ces analyses, proposée par Jean Cavailhès (Cavailhès, 2012). D'une manière générale, les trois fondamentaux de la localisation résidentielle sont : démographie, revenu, transport. « *La place de la démographie dans l'extension de l'habitat relève de l'évidence : plus la population est nombreuse, plus il faut de place pour la loger* ». Ceci est d'autant plus vrai que la taille moyenne des ménages décroît fortement (« *elle est passée de 3,1 personnes en 1968 à 2,3 en 2008* ») du fait du vieillissement de la population ainsi que de la décohabitation (familles monoparentales³², séparations) et malgré une natalité qui résiste par rapport à d'autres pays européens comme l'Italie, du fait de l'immigration. Par ailleurs, plus le niveau de vie est élevé, moins les enfants restent chez leurs parents. L'augmentation du niveau de vie se traduit également par une demande accrue d'espace résidentiel, et « *la diminution des coûts de transport rétrécit en quelque sorte l'espace et permet d'habiter plus loin des*

³² En 2005 (INSEE première numéro 1195, 2008), un foyer sur cinq était monoparental. Ceci représente près de deux millions de foyers contre 600 000 en 1962. Par ailleurs 40 % des chefs de famille de ces foyers sont divorcés contre seulement 15 % dans les années soixante, dénotant une genèse de ce type de foyer différente : dans les années 60 près de 60 % des chefs de ménages étaient veufs et non divorcés..

villes-centres » (Cavailhès, 2012). Cette logique qui a prévalu pendant de nombreuses années a fortement contribué à l'étalement urbain et la périurbanisation des grandes villes.

L'augmentation du niveau de vie implique un besoin d'espace résidentiel supplémentaire (surfaces, jardin). Un nombre de logements plus important est aussi nécessaire (étudiants, décohabitation, vieillissement). D'un point de vue général, la baisse continue des coûts généralisés de déplacement (coût monétaire³³ et temps³⁴) a permis un accès à davantage de surface à un prix abordable.

Dans les situations de crise envisagées, le **niveau de vie diminue** et les **coûts des transports** augmentent. Comment ces inversions de tendance influent-elles sur la mobilité transport et résidentielle ? Modifient-elles les effets observés en période de croissance (réduction de l'espace résidentiel et contraction de l'espace urbain) ?

4.2.2 Modification des comportements de localisation résidentielle révélés par les focus groups en situation de crise

Les analyses qui suivent montrent que les participants sont en général réticents à changer de logement en cas de crise. Ces déclarations ont cependant tendance à sous-estimer la mobilité résidentielle. En effet, si une baisse de revenus n'est en général pas suffisante pour motiver un changement de logement (à quelques exceptions près, nous le verrons), les modifications du cycle de vie (départ du domicile parental, vie en couple, arrivée d'enfants, départ des enfants, séparation, décès du conjoint) ou le changement d'emploi continueront à avoir lieu en période de crise et vont jouer leur rôle pour maintenir la mobilité résidentielle. Lors de ces déménagements, qui ne seront pas motivés en premier lieu par la crise, le poids des déterminants de choix du logement sera lui influencé par la situation économique du ménage et par les perspectives économiques générales.

Par ailleurs, on conçoit facilement qu'une crise généralisée influencerait fortement sur le marché de l'immobilier : frilosité des bailleurs à louer leurs biens (certains préférant conserver un logement vide plutôt que de faire face à un locataire insolvable ou vendre en dessous du prix du marché), forte réduction du nombre de transactions (liée à la fois à une baisse du nombre de ménages ayant la capacité d'acheter et à une plus grande exigence des banques pour les prêts). Ce contexte limiterait les possibilités de jouer sur le poste logement pour faire face à la crise.

4.2.2.1 Classification des réactions à la crise portant sur le logement

Au cours de groupes de discussion, les participants ont évoqué des stratégies pour faire face à la crise portant sur le logement. On peut classer ces stratégies en quatre catégories, la cinquième correspondant aux participants dont les stratégies ne portent pas sur le logement :

- A. Jouer sur le bien (surface, jardin, qualité...)
- B. Cohabiter (colocation pour les locataires, sous-location dans son propre logement pour les propriétaires, accueil de membres de la famille – parents, enfants,...)
- C. Jouer sur la localisation du logement (quitter le centre-ville, s'éloigner des centralités, habiter en cité dans des quartiers moins réputés)
- D. Vendre son logement (associé soit à un rachat d'un bien plus petit, soit à une location)

³³ La hausse du pouvoir d'achat ayant plus que contrebalancé la hausse du prix du pétrole

³⁴ Notamment grâce aux investissements en infrastructures de transport réalisées

E. Ne pas toucher le poste de dépenses « logement ».

Les paragraphes suivants précisent chacune de ces stratégies. Certains participants ayant cité plusieurs stratégies, la somme des citations ne totalise pas 36.

A. Jouer sur le bien (surface, jardin, qualité,...)

Douze participants déclarent être prêts à réduire la qualité ou la surface de leur bien pour économiser sur le logement. Pour cinq d'entre eux, principalement des locataires, réduire la taille de leur logement est une des premières mesures d'économie réalisées en cas de difficulté financière. Premier poste de dépenses pour de nombreux ménages (20 sur 36 parmi les participants), la réduction du coût du logement peut donc constituer une source d'économie importante.

Cécile : *"Comme je suis toute seule, je pourrais avoir carrément plus petit, peut-être un peu moins bien placé"*

Certains propriétaires envisagent de revendre pour racheter plus petit ou louer plus petit, mais ceci vient en général dans un deuxième temps, en crise forte. Pour nombre d'entre eux, et notamment les ménages avec enfants, l'arbitrage est clair : ils sont prêts à réduire la taille du logement mais souhaitent rester dans le même quartier pour des questions de réseau social et de stabilité pour les enfants (amis, écoles,...).

Cependant, en raison de la rigidité réelle ou anticipée du marché du logement, il peut s'avérer plus difficile de retrouver un logement mieux adapté à son budget (rareté de l'offre, refus des propriétaires de louer à des personnes en situation financière précaire, difficulté à vendre un bien) que de conserver un logement, même si le loyer ou les mensualités de l'emprunt sont devenus un peu, voire nettement trop élevés.

Jacques : *"Sur le logement on ne peut rien changer. Il y a 5 ans de ça, j'ai été obligé d'acheter ou de partir et je n'étais pas solvable enfin d'un point de vue location. J'ai été obligé d'acheter. J'ai eu énormément de mal à avoir un prêt mais j'en ai pris pour 25 ans quand même. Mais j'ai quand même eu un prêt. J'ai quand même eu un prêt sans quoi je ne savais pas où j'allais. Donc je ne change rien, je garde mes 25 ans. J'en ai encore pour 20 ans je vais payer jusqu'à 73 ans d'accord. Ça fait plaisir. Je serai à la retraite je payerai encore".*

Si la croissance du niveau de vie a impliqué par le passé une augmentation de la demande d'espace résidentiel (surface, jardin,...), il apparaît que la crise produirait logiquement un effet inverse. Les participants, notamment les locataires, déclarent être prêts, quand ils le peuvent, à réduire la surface de leur logement.

B. Cohabiter

Ce point est en partie traité au paragraphe 0. La cohabitation peut recouvrir des réalités assez différentes : colocation pour les locataires, sous-location dans son propre logement pour les propriétaires, location d'un logement indépendant, accueil de membres de la famille – parents, enfants,...). Elle peut être motivée par une contrainte financière personnelle (je ne peux pas –ou plus payer mon loyer seul) ou par une contrainte financière sur un membre de la famille (accueil des parents ou d'enfants dans le foyer). Dans les groupes de discussion, elle est plus marginalement motivée par une recherche d'échange (accueillir un étudiant étranger, célibataire ne souhaitant pas vivre seul).

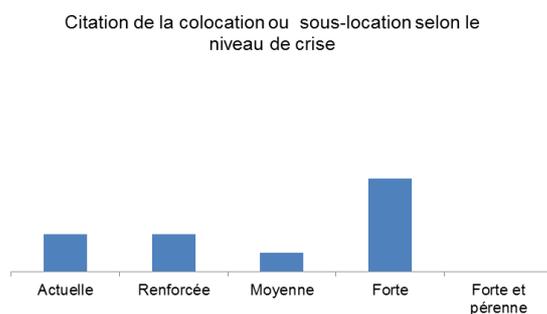


Figure 7 : Citation de la colocation ou sous-location selon le niveau de crise

Cette possibilité de devenir colocataire ou de sous-louer une partie de son logement intervient plutôt dans les scénarios de crise forte, la majorité des participants étant réticents à faire entrer un étranger dans la sphère privée.

Parmi ceux qui envisagent cette possibilité en cas de crise forte, la première réaction est souvent négative. Ce dernier groupe préférerait plutôt abandonner son logement, quitte à rogner de manière même très forte / évidente sur la surface.

La sous-location est envisagée de manière temporaire en cas de crise actuelle ou renforcée comme complément de revenu. De manière prolongée, elle n'est que rarement envisagée, et le plus souvent seulement en cas de crise forte afin de conserver un logement devenu trop coûteux pour le ménage.

La cohabitation est une solution pour dépasser une période de difficulté : repli vers le domicile parental pour les jeunes, sous-location permettant la conservation d'un logement devenu trop cher en phase de chômage...

C. Jouer sur la localisation du logement

Deux niveaux de changement de localisation sont considérés. Il s'agit soit de se relocaliser au sein de l'agglomération dans un quartier moins cher (soit moins réputé, soit plus éloigné du centre), soit de déménager à la campagne (pouvant alors être dans une autre Région de France).

Déménager est une mesure prise principalement dans les crises moyenne et forte (Figure 8).

Citation du déménagement selon le niveau de crise

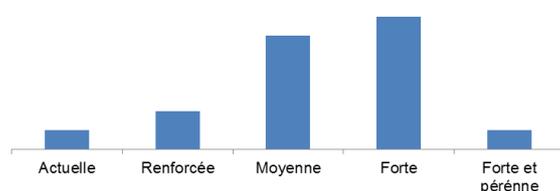


Figure 8 : Citation du déménagement selon le niveau de crise

En cas de crise forte et durable, c'est une forme de résignation qui s'impose : les marges de manœuvre n'existant plus, les choix sont fortement limités.

Se relocaliser au sein de l'agglomération

Seuls 4 participants ont déclaré envisager de déménager pour habiter plus loin du centre au sein de l'agglomération ou dans un quartier moins réputé.

On constate ainsi que les participants qui déménagent pour économiser sur les frais de logements le font en cherchant davantage à réduire la taille du logement qu'en modifiant sa localisation.

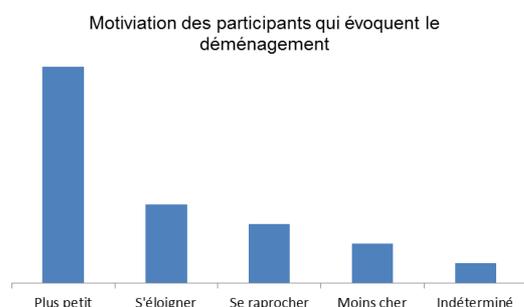


Figure 9 : Citation des motivations des participants qui évoquent le déménagement

De nombreux facteurs jouent comme une force de rappel en faveur d'une stabilité de la localisation :

- la première localisation a souvent été raisonnée en fonction de la proximité au travail. S'éloigner signifie alors souvent s'éloigner de son lieu de travail, ceci induisant une hausse des temps et des coûts de déplacement.
- les ménages ont souvent tissé des liens autour de leur lieu de résidence (notamment les familles à travers les écoles, mais aussi le tissu associatif ou sportif...). Le maintien de ces liens possède donc une valeur pour le ménage. Plusieurs participants envisagent en effet très difficilement de se relocaliser pour cette raison.

Hélène : « Mais j'ai toute la famille et j'ai un enfant qui a des problèmes de santé, j'ai deux places en crèche et si je change d'arrondissement je les perds et je me suis trop battue pour les avoir ».

Hélène : "Vu le quartier où je suis, c'est vrai que c'est beaucoup de sacrifices mais c'est des sacrifices pour mes enfants ... c'est la population, l'école que j'ai choisie, je suis catholique, il y a les paroisses que je veux, c'est uniquement pour mes enfants, si on était que mon mari et moi on aurait pris une chambre de bonne mais là dans l'appartement dans lequel nous allons [plus petit en surface par rapport à celui où ils sont maintenant] on n'aura plus de chambre. On aura une alcôve avec la place pour le lit et sans fenêtre. ...mais les enfants auront leur chambre"

Laurent : "Je vais garder mon quartier, je préfère une sorte de confort de vie au quotidien dans un appartement et un quartier qui me plaisent plutôt que de partir je ne sais pas où".

Edith : "Si j'ai du mal sur le reste des dépenses, je préfère avoir le compromis d'avoir plus petit ou moins cher dans mon quartier. Je préférerais rester dans mon quartier".

D'autres facteurs jouent également :

- L'image du quartier habité ainsi que ses aménités
- L'absence de connaissance des autres quartiers ainsi que les *a priori* portés sur ceux-ci.
- Enfin, les propriétaires ayant payé leur logement ont souvent peu d'intérêt à se relocaliser, sauf à vouloir toucher un capital.

Certains facteurs spécifiques à la crise ont aussi pu être identifiés à l'aide des focus groups. Les éléments qui suivent constituent des interprétations que l'on peut définir en se basant sur ces facteurs :

- L'intérêt de s'éloigner de la centralité est limité par le renchérissement des coûts de la mobilité (augmentation du prix du pétrole et des transports publics), sauf à être localisé le long des axes ferroviaires dans le cas où ces services perdurent avec une bonne qualité en temps de crise. Une crise dans une période de carburant bon marché aurait probablement fortement accéléré le phénomène de périurbanisation. Compte tenu du prix du carburant affiché dans les scénarios de crise envisagés, l'éloignement par rapport à la centralité n'est pas apparu aux participants des groupes de discussion comme une stratégie efficace. Notons que nous n'avons pas non plus relevé de stratégies de relocalisation pour se rapprocher de la centralité afin de diminuer les coûts des déplacements (ce point est traité par la suite dans le chapitre concernant la mobilité).
- La recherche de proximité de la famille s'accroît avec la crise. En effet, plus la crise est importante, plus la solidarité familiale est sollicitée (ce facteur peut jouer comme un facteur de stabilité si le ménage est localisé près de la famille ou comme un facteur de mobilité s'il souhaite s'en rapprocher).
- Les difficultés déjà évoquées à trouver un logement pour des personnes en situation de précarité pèsent donc pour une conservation du logement actuel.
- Les coûts du déménagement (cautions, frais d'agences pour les locataires, frais de notaire et taxes pour les propriétaires, frais du déménagement, ameublement complémentaire, résiliation / ouverture d'abonnements). Ces coûts sont difficilement supportables pour les ménages les plus modestes et limitent l'intérêt d'un déménagement à un différentiel de coût du logement réellement significatif. Cet effet est identifié dans la littérature par Debrand et Taffin (2005) « La mobilité est coûteuse et donc difficile pour un grand nombre de ménages ».

On constate ainsi que, dans les groupes de discussion, seuls les participants sans enfants ou étant récemment arrivés sur l'agglomération (n'ayant donc pas de forte historique personnelle locale) envisagent de changer de localisation au sein de l'agglomération. Ceci est intéressant et montre une certaine différence avec les individus ayant un « ancrage local » fort (famille, natifs,...).

Notons cependant que la faiblesse du nombre de participants se déclarant prêts à se relocaliser pour diminuer le coût du logement est probablement due au fait que seules les stratégies directement liées à un renforcement de crise sont prises en compte ici (et non des choix de localisation pour d'autres raisons classiques comme le déménagement pour mutation professionnelle, la modification de la structure familiale,...etc.). En cas de déménagement motivé par d'autres raisons (changement d'emploi à l'opposé de l'agglomération, personne nouvellement arrivée sur l'agglomération, ...), les ménages prennent d'autant plus en compte le prix de l'immobilier dans chaque quartier que leurs ressources financières sont limitées (crise). Pourtant, au cours des groupes de discussion, l'animateur a incité les participants à envisager une perte d'emploi suivie d'un nouvel emploi éloigné. Face à une telle situation, les participants déclaraient souvent préférer allonger les distances de déplacement que de déménager (familles), ou refuser de prendre un tel emploi (mère de famille dont le mari travaille et possédant son logement). On constate donc que les freins à la relocalisation sont importants pour certains ménages.

Se relocaliser « à la campagne »

Onze participants envisagent de se relocaliser en temps de crise à la campagne. L'éloignement radical (campagne) intervient la plupart du temps dans une situation de crise forte, après la perte de l'emploi, et dans le cadre d'un changement de mode de vie centré sur l'autosuffisance et le travail manuel. Cet éloignement à la campagne n'intervient qu'en cas de crise forte ou forte et durable. Le fait d'avoir une

résidence secondaire ou de la famille pouvant accueillir le ménage ne semble pas être une condition nécessaire (Cf. § 4.1.2.8)

De nombreux freins limitent fortement la stratégie de relocalisation pour réduire les dépenses de logement en cas de crise. On remarque notamment qu'aucun participant habitant actuellement le centre de l'agglomération n'a envisagé une relocalisation dans le périurbain, ce qui aurait été une réponse probable si les scénarios de crise n'incluaient pas un prix très élevé des carburants. La double contrainte de revenus faibles et de coût des déplacements élevés pousse les ménages à focaliser leurs stratégies sur une baisse de la qualité ou de la surface du bien.

A. Vendre son logement

Vendre son logement est la première source d'économie substantielle citée par Camille, Jacques ou Laurent qui ont tous trois un emprunt important en cours et ont vécu une difficulté financière récente (Chômage, surendettement et divorce). La capacité de remboursement étant calculée sur des salaires avant chute de revenus, ces ménages présentent des taux d'endettement par rapport à leur salaire réel très importants. Le choix de vendre est principalement dicté par la volonté de limiter les mensualités. Cependant, vendre n'est pas facile en temps de crise. Camille a mis en vente sa maison il y a plus d'un an et ne trouve pas d'acquéreur. Jacques, au chômage, ne trouvait pas de bailleur prêt à louer un appartement à un chômeur. Il a donc dû garder son appartement malgré ses fortes mensualités. Le logement a donc été un poste qu'il n'a pas réussi à réduire.

9 des 20 participants propriétaires de leur logement ont évoqué la solution de vendre leur logement. Les 11 n'ayant pas évoqué cette possibilité appartiennent à des ménages ayant déjà remboursé leur emprunt immobilier ou sur le point de le faire. Les quelques participants avec un emprunt à long terme n'ayant pas évoqué cette solution ont des mensualités suffisamment faibles pour pouvoir continuer à les rembourser avec un salaire nettement réduit.

Le niveau d'endettement est un facteur déterminant pour le choix de vendre son logement dans les différents scénarios de crise. Plus l'endettement est élevé, plus cette solution vient vite dans les stratégies pour faire face à la crise. Ces observations sont cohérentes avec les observations de Bertrand qui constate que les plus mobiles sont les habitants du parc locatif privé et qui précise que dans les 50 dernières années, « la mobilité des propriétaires est relativement faible et sans évolution notable ».

A. Ne pas toucher le logement

Les 12 participants qui déclarent ne pas toucher au poste de dépenses « logement » en temps de crise sont pour la plupart des propriétaires (8). On compte également une personne bénéficiant d'un logement de fonction et 3 locataires qui estiment ne pas pouvoir réduire le coût de leur logement (appartement de faible surface loin de Lyon pour Nina, un bien peu cher et bien placé pour Emmanuel et pour Jean-Pierre).

De manière cohérente, les personnes qui ne touchent pas au logement en situation de crise ont déclaré que ce poste de dépenses était faible.

Par ailleurs, les attaches (y compris affectives) à un quartier jouent en faveur de la stabilité de la localisation.

Rachel : « *Moi je bougerai pas (géographiquement)* »

Animateur : « Qu'est-ce qui vous fixe à un endroit donné ? La proximité de votre réseau social, d'amis, de famille ? habitudes ? école ? »

Rachel : « Oui c'est des repères de vie qu'on a, des attaches... »

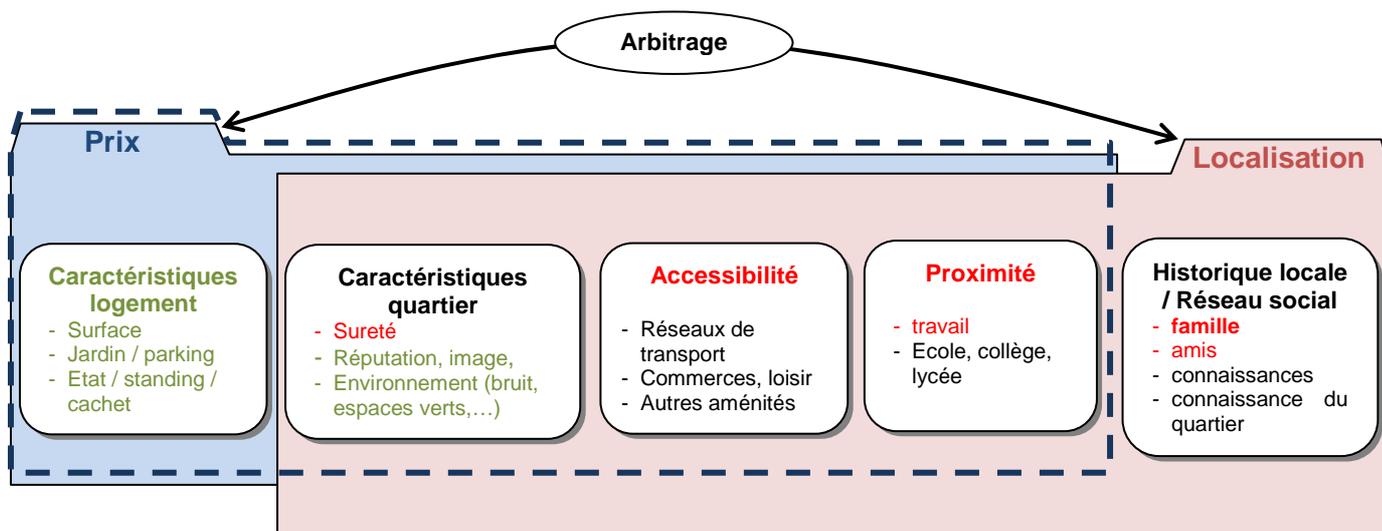
Pour certains, le logement coûte peu (HLM, logement de fonction, logement possédé sans prêt immobilier) et ne constitue donc pas une perspective de réduction des dépenses.

4.2.3 Modification des déterminants de choix de logement en cas de crise

Les comportements révélés par les participants aux groupes de discussion permettent de mettre en évidence les facteurs de choix dont le poids augmente et ceux dont le poids diminue en situation de crise.

Le schéma suivant récapitule ces éléments en présentant en vert les facteurs de choix sur lesquels les participants sont prêts à faire des efforts et ceux qui prennent au contraire plus d'importance en cas de crise. Ces évolutions dépendent des hypothèses prises en compte. Ainsi, l'augmentation de l'importance accordée à l'accessibilité est liée à l'hypothèse d'une hausse substantielle du prix du carburant.

La justification de ce schéma est donnée dans le chapitre 4.2.1.



Eléments dont l'importance est réduite en situation de crise

Eléments dont l'importance est augmentée en situation de crise

La déformation du poids de ces critères pourrait accentuer la compétition territoriale.

4.2.4 Synthèse des effets révélés sur la mobilité résidentielle

Les analyses précédentes nous permettent d'esquisser des réponses aux trois questions suivantes :

1. Y aura-t-il en temps de crise davantage de mobilité résidentielle, permettant une adaptation et une meilleure adéquation entre la localisation du logement et la localisation de l'emploi (ou des emplois pour les ménages biactifs) ou entre le logement et revenus des ménages ?
2. Comment se réaliserait cette mobilité résidentielle, pour quelles pratiques d'habiter et d'occuper le territoire ?
3. Quelles seraient les constantes de temps pour ces modifications ?

Notons que la notion de « mobilité résidentielle » correspond à un changement de logement et non nécessairement à une relocalisation dans un lieu/quartier différent. Les analyses qui suivent intègrent bien ces deux composantes : changer ou non de logement et se relocaliser ou non.

Des facteurs limitant la mobilité résidentielle en période de crise

Le schéma proposé en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** permet de donner une vision synthétique des facteurs de mobilité résidentielle ou de stabilité identifiés et leur évolution avec le niveau de crise. Chaque facteur est représenté par une barre.

Plus celle-ci est foncée, plus le facteur est important. Pour une plus grande clarté, ce schéma simplifie volontairement les réactions variées et contrastées décrites en détail dans ce rapport. Sont ainsi considérés des ménages dont la dégradation de la situation économique suivrait exactement les étapes de la crise décrite. Pour des ménages qui connaîtraient une évolution plus rapide (certains connaissent déjà une précarité en situation actuelle) ou plus lente (certains métiers étant plus protégés que d'autres), les facteurs proposés peuvent survenir plus tôt ou plus tard par rapport aux étapes de crise décrites. De même, un facteur peut jouer plus ou moins fortement, en fonction des caractéristiques des individus.

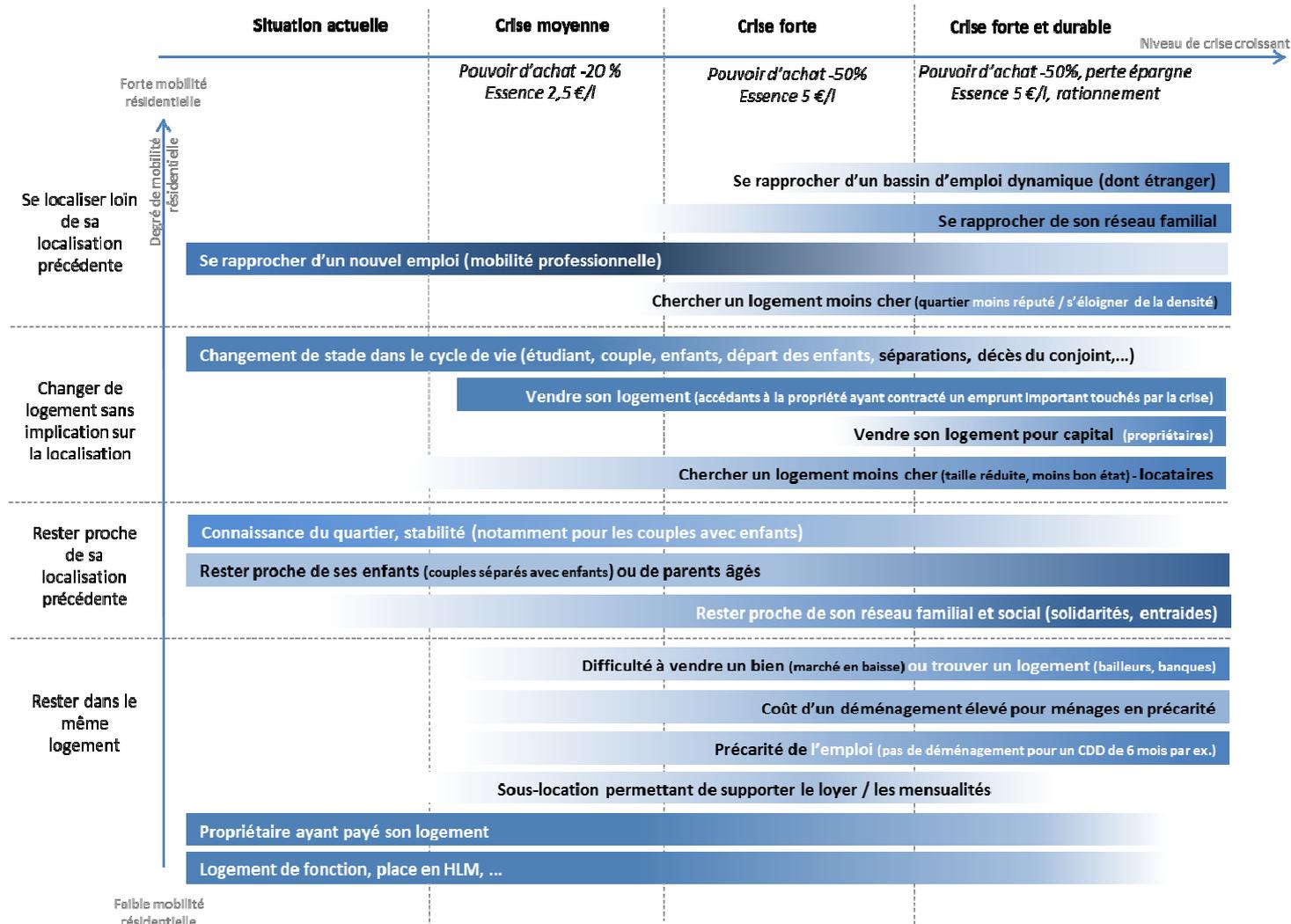


Figure 10 : Mobilité résidentielle et stratégies face à la crise - schéma de synthèse

En absence de crise, la mobilité résidentielle est liée à la mobilité professionnelle qui peut appeler une relocalisation plus ou moins lointaine pour suivre un emploi ainsi que par les modifications du cycle de vie. Ces dernières modifient la taille du ménage et appellent à reconsidérer son logement sans nécessairement impliquer de changement de localisation³⁵. Mais à ces occasions, l'ensemble des critères de choix d'un logement s'appliquent dans les conditions de marché (immobilier) et de ressources du ménage (cf. Figure 6 : Facteurs de choix d'un logement - situation actuelle p45), aboutissant à un arbitrage entre localisation et prix du bien. Les contraintes de proximité peuvent être importantes pour les couples séparés (garde partagée d'enfants), poussant a priori à une stabilité de la localisation géographique. De même, la recherche de stabilité d'environnement pour les enfants (écoles, amis, crèches,...) ou d'attachement affectif à un quartier (culture, réseau social, animation), joue en faveur d'une certaine stabilité résidentielle pour les ménages préalablement installés dans l'agglomération.

³⁵ Rupert et Wasmer (2009) notent une faible part de la mobilité pour raison professionnelles à courte distance (5%, contre 33% pour la mobilité à longue distance). En l'absence de crise, et avec les coûts de transport actuels, tant en Europe qu'aux Etats-Unis, le changement de localisation professionnelle au sein d'une agglomération n'entraîne pas nécessairement une mobilité résidentielle.

Les propriétaires ou les personnes disposant d'un logement présentant un rapport qualité-prix particulièrement intéressant (HLM, logement de fonction,...) sont fortement incités à conserver leur logement, limitant leur mobilité.

La situation de **crise moyenne** a un impact rapide sur la mobilité résidentielle des ménages les plus vulnérables : les accédants à la propriété fortement endettés mettent rapidement en vente leur logement dès que leur capacité à rembourser est mise en péril. Ce souhait de mobilité résidentielle peut être contrecarré soit par l'incapacité de trouver un bailleur acceptant de louer à un ménage en situation financière précaire, soit par l'incapacité à vendre le bien. Des stratégies de location ou de sous-location d'une partie du logement peuvent alors être mises en œuvre pour conserver le logement. Les autres ménages vulnérables sont les ménages à faible revenus, pour lesquels la crise limite encore les possibilités de mobilité résidentielle (coût du déménagement, précarité de l'emploi qui ne permet pas de construire une localisation raisonnée sur le moyen ou long terme).

Les ménages locataires qui ont encore la possibilité d'adapter leur bien à leurs ressources cherchent dans un premier temps un logement moins cher au même endroit (du fait d'une histoire personnelle dans le quartier) ou seulement moins cher, y compris en se relocalisant dans un quartier moins coté ou plus loin de la centralité (pour les personnes sans historique personnelle longue dans le quartier).

La bi-activité au sein des ménages change la donne en termes de mobilité résidentielle. « *La perte de l'emploi ou encore le changement d'emploi de l'un d'eux ne sera pas forcément accompagnée par une mobilité résidentielle* » (Debrand). Mais la bi-activité concerne également en période de crise des personnes qui cumulent plusieurs travaux pour joindre les deux bouts. Ces contraintes poussent à se localiser « au centre » d'un bassin d'emploi pour plus de souplesse dans les choix de lieu de travail.

En début de crise moyenne, la mobilité professionnelle peut intensifier la mobilité résidentielle (davantage de chômage et de turnover impliquant une plus grande mobilité, notamment des jeunes et des personnes avec un haut niveau d'éducation). Ces observations peuvent être mises en parallèle de la synthèse proposée par Debrand. « *Schématiquement, ces études [Hughes et McCormick, 1985 ; Pissarides et Wadsworth, 1989 ; Henley, 1998] établissent que les ménages partent des régions où les salaires sont faibles et le taux de chômage élevé vers des régions de caractéristiques opposées* » et « *plus le niveau de formation est élevé, plus la mobilité est grande* ».

Mais **en période de crise plus intense (crise forte)**, « un chômage global élevé s'accompagne d'une mobilité plus faible ». Pissarides et Wadsworth (1989) notent qu'en situation générale tendue, les réallocations régionales se réalisent moins bien. Debrand et Taffin (2005) montrent également que « *si les ménages chômeurs ont une probabilité plus grande de changer de logement (mise en adéquation de leur dépenses de logement à leur revenu et recherche d'un nouveau travail), la situation générale produit un effet inverse* ». Les groupes de discussion ont en effet montré que les facteurs de stabilité (poussant à conserver son logement) s'intensifiaient avec la crise, ce qui permet d'appuyer ces observations.

La proximité avec la famille ou le réseau social devient un facteur important qui pousse à la mobilité pour les personnes « expatriées » qui ont tendance à revenir dans leur région d'origine en cas de chômage prolongé ou qui pousse à la stabilité pour les ménages disposant d'un réseau social et familial proche.

En crise forte, certains ménages sont contraints (mais cela leur coûte affectivement) de s'éloigner de leur quartier d'origine pour trouver moins cher. D'autres sont prêts à réduire davantage la surface et la qualité du logement pour ne pas avoir à se relocaliser³⁶.

En crise forte et durable, les difficultés financières poussent certains propriétaires à vendre leur logement pour toucher un capital, ceci induisant une mobilité. Par ailleurs, le manque de perspectives incite à une mobilité longue distance pour chercher un emploi ailleurs (à l'étranger notamment). Par ailleurs, des facteurs de mobilité comme « se rapprocher d'un nouvel emploi » perdent de l'importance dans la mesure où les emplois sont moins nombreux et qu'ils sont plus précaires, ce dernier facteur limitant les possibilités d'adaptation de la localisation résidentielle à la localisation du travail.

Au fur et à mesure de la dégradation de la situation économique, des **stratégies d'anticipation** sont mises en œuvre. Les choix ne concernent pas seulement les contraintes à l'instant « *t* » mais intègrent un pari sur l'évolution de la crise et des coûts de la mobilité. L'ambiance générale (médias, annonces politiques,...) a donc un impact non négligeable sur le moment d'apparition des facteurs identifiés.

La crise a tendance à figer les mobilités résidentielles. Outre l'important effet du marché de l'immobilier qui se contracte lorsque les prix baissent et la solvabilité des ménages diminue, des facteurs de stabilité de la localisation résidentielle sont identifiés : d'ordre financier (coût d'un déménagement), social (proximité du réseau des connaissances), ou lié au marché de l'emploi (précarisation de l'emploi limitant la capacité à se projeter sur le moyen terme).

Cette inertie est dommageable car elle ne permet pas une bonne optimisation des localisations qui limiteraient les temps et distances de déplacements. Ceci est d'autant plus pénalisant que le coût des déplacements explose.

Si les groupes de discussion ont révélé que la combinaison {chômage + rigidité du marché du logement + coût de transport élevés} induisait une baisse de la mobilité résidentielle et une tension accrue sur les ménages, Rupert et Wasmer (2009) vont plus loin, en affirmant que la conjonction de rigidités sur le marché du logement et des coûts de transport élevés produit un chômage accru.

L'anxiété face à des futurs incertains a poussé les ménages à l'investissement résidentiel (Jean-Pierre Orfeuill 2005). Cette stratégie assurantielle permet aux ménages propriétaires ayant remboursé leur prêt d'être à l'abri au sens propre comme au sens figuré : « *on se dit qu'on a quand même un toit au-dessus de notre tête !* » (Anne, Lionel). Mais cette chance est également une contrainte forte en cas de crise puisqu'elle limite fortement la mobilité résidentielle et donc la capacité à accéder à un emploi éloigné de son domicile (ce qui impliquerait d'accepter des distances de déplacements importantes).

4.3 Comportements de mobilité transport

Après avoir rappelé les principaux déterminants entrant dans les choix de mobilité, ce chapitre répertorie les comportements déclarés par les participants aux focus groups ayant un impact sur les déplacements

³⁶ Cette forte aversion à déménager a également été relevée par JM Beauvais dans « Impacts d'un déménagement périurbain – centre ville sur les consommations de carburant des ménages » réalisé pour le PREDIT en 2010 (Beauvais, 2010).

de la vie quotidienne en situation de crise. Ce travail permet de déceler l'évolution du poids de ces déterminants en situation de crise, et de proposer une compréhension synthétique de l'impact de la crise sur la mobilité quotidienne.

4.3.1 Les déterminants des comportements de mobilité quotidienne (actuel)

Les facteurs de choix peuvent être classés selon leur poids.

- **Facteurs déterminants** : facteur dominant par rapport à tous les autres, souvent en tout ou rien. Par exemple, présence de bagages volumineux non transportables en TC pour un choix de mode. Dans ce cas, peu importent le temps de parcours comparé, le confort ou le coût, le facteur bagages prend le dessus.
- **Facteurs principaux** : les facteurs sur lesquels se fonde principalement le choix et qui permettent d'expliquer une part importante des choix. Ce sont ces facteurs qui sont habituellement pris en compte dans la modélisation.
- **Facteurs secondaires** : facteurs qui entrent en ligne de compte lorsque le choix n'a pu être réalisé sur les facteurs principaux.

La crise vient modifier la hiérarchie des facteurs.

Les facteurs de choix sont également classés selon leur caractère subjectif ou objectif, liés à l'individu, à son ménage ou à la configuration urbaine dans laquelle il évolue.

En nous inspirant des travaux de Kaufmann (2005), nous pouvons classer les facteurs influençant la mobilité en quatre catégories :

- **Distribution spatiale de l'offre d'activité**
 - o Forme urbaine et localisation des activités (emploi, commerces, équipements, loisirs,...)
- **Facteurs objectifs de performance de l'offre de transport**
 - o Temps de parcours,
 - o coût,
 - o fiabilité,
 - o flexibilité,
- **Facteurs objectifs individuels**
 - o Compétences (savoir-faire, acquis permettant de se déplacer, capacité d'organisation, niveau de maîtrise de la langue ou d'outils technologiques comme internet ou les smart phones, connaissance des horaires, des alternatives...)
 - o Accès aux modes
 - Motorisation,
 - Revenus,
 - Possession d'un vélo,...
 - o Configuration personnelle impactant le programme d'activité et sa distribution spatiale,
 - Localisation résidentielle, de l'emploi,...
 - Occupation principale (actif, retraité, au foyer, ...)
 - Configuration du ménage (présence d'un conjoint, activité du conjoint, nombre et âge d'éventuels enfants, ...).

- **Facteurs subjectifs individuels** (que Kaufmann (2005) dénomme « l'appropriation cognitive »)
 - o habitude³⁷,
 - o valeurs,
 - o représentations des normes, modes et modes de vie³⁸
 - o perception d'une insécurité,...

ou encore, **selon le stade auquel ils interviennent dans un choix de mobilité**. Cette approche permet de faire apparaître des liens avec la forme de la ville ou la localisation des emplois, commerces, loisirs,... et de séparer la mobilité (se déplacer ou non) du choix de la destination (parmi l'offre de l'activité recherchée) et de mode (comment réaliser le déplacement).

1. le choix de se déplacer ou non (correspondant à l'étape de génération des modèles de trafic)
 - L'occupation principale (actif, retraité, au foyer, ...)
 - La localisation
 - Les modes à disposition
 - La possibilité de solutions alternatives à un déplacement (communication à distance, télétravail, livraison, démarches à distance,...)
2. le choix de la destination du déplacement (correspondant à l'étape de distribution des modèles de trafic)
 - La localisation résidentielle
 - L'offre de transport à disposition et son cout généralisé <- politique transport
 - Les habitudes
 - L'offre d'activité à destination (emplois, magasins,...) <- politique urbaine
3. l'étape de choix du mode de déplacement (correspondant à l'étape de choix modal des modèles de trafic)
 - Offre des différents modes
 - Temps de parcours
 - Coût du déplacement
 - Régularité
 - Qualité de service...
 - Capacités cognitives
 - Habitudes
 - Représentations sociales

L'enquête préalable aux groupes de discussion met en évidence le poids de facteurs dans le choix modal (cf. Tableau 9 : Niveau d'importance des critères de choix d'un mode de transport). Il fait notamment ressortir les critères objectifs de performance des modes comme facteurs déterminants pour une grande majorité des participants mais met également en lumière certains critères comme l'habitude ou la prise en

³⁷ Verplanken et al. (1994) ; Gärling et al. (2000) ; Bamberg et al. (2003) ont notamment mis en évidence le rôle et l'importance des habitudes dans les comportements de transport.

³⁸ Bamberg and Schmidt (1998) et Forward (1998) mettent en évidence le rôle des barrières perçues par les individus (pression sociale, représentation sociales,...) dans le choix de mode. Ces facteurs sont dénommées "normative beliefs" dans le travail de Ajzen (1991) dans sa théorie « Theory of planned behaviour » (TPB).

compte de valeurs³⁹ dans les choix de modes. Les FG permettent également d'approfondir et d'illustrer certains de ces facteurs, notamment les plus subjectifs. Concernant les représentations sociales, Dalila, habitante de la périphérie de l'agglomération : « *moi je suis une vilaine, je prends ma voiture tout le temps en permanence, parce que j'ai pas bien le choix...* » ou Rachel sur les habitudes : « *On sort assez facilement en voiture, en fait, on se pose pas trop la question* ».

Mais l'objet du présent rapport n'est pas de hiérarchiser les différents facteurs de choix. Ces classifications permettront de mettre en évidence en quoi tel ou tel facteur évolue en période de crise.

4.3.2 Modifications de comportements transport révélés par les focus groups en situation de crise

Les focus group ont permis de révéler plusieurs réactions directement liées aux déplacements de la vie quotidienne. Si ces réactions touchent directement la mobilité, la distance parcourue ou le mode de déplacement, de nombreuses autres adaptations à une situation de crise impliquent également implicitement une modification de la mobilité et ces adaptations sont parfois tout aussi structurantes. La perte d'un emploi implique par exemple une transformation forte de la mobilité : passage d'une boucle de déplacement régulière et contrainte (Domicile – emploi – domicile par exemple), à des déplacements plus irréguliers et moins fréquents.

Après avoir proposé une synthèse des réactions relevées au cours des focus groups et de leurs implications en termes de mobilité (Figure 12), nous approfondirons chacune des actions citées pour chercher à quantifier leur importance (cité par combien de participants ?), positionner leur survenance dans les différents stades de crise présentés et préciserons si chaque comportement est spécifique à un profil de participant particulier. Il sera également recherché les arguments avancés pour ne pas mettre en œuvre la stratégie identifiée.

³⁹ la déclaration de la prise en compte de l'environnement dans le choix d'un mode reste délicate à exploiter (justification a posteriori d'un choix ?)

La Figure 11 résume schématiquement les effets de la crise sur la mobilité quotidienne résultant des actions transport, des impacts de la localisation résidentielle et des autres effets et stratégies mises en œuvre face à la crise ayant un impact sur la mobilité quotidienne.

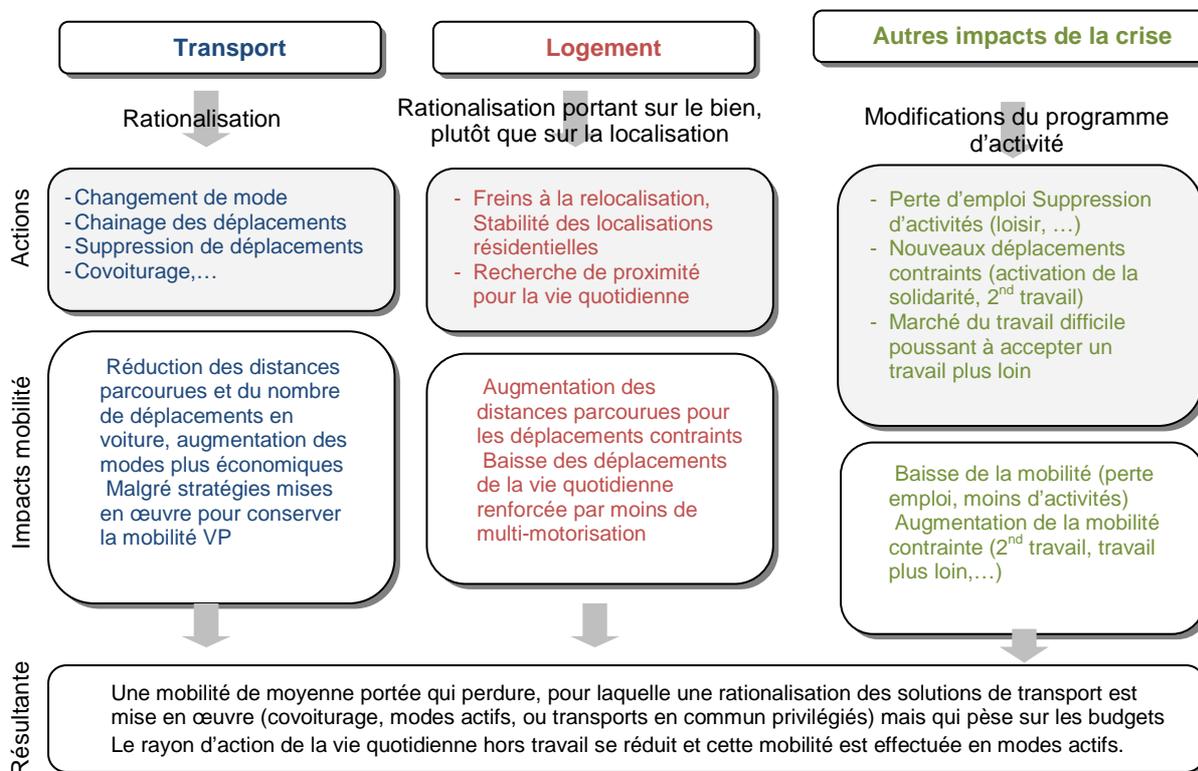


Figure 11 : Résumé des impacts de la crise sur les mobilités quotidiennes

Ce schéma constitue un résumé intentionnellement « simpliste » de la Figure 12 qui détaille de manière plus approfondie les actions et leurs conséquences en termes de mobilité quotidienne (une légende en Figure 13 guide la lecture de la Figure 12). Les paragraphes qui suivent approfondissent ces schémas.

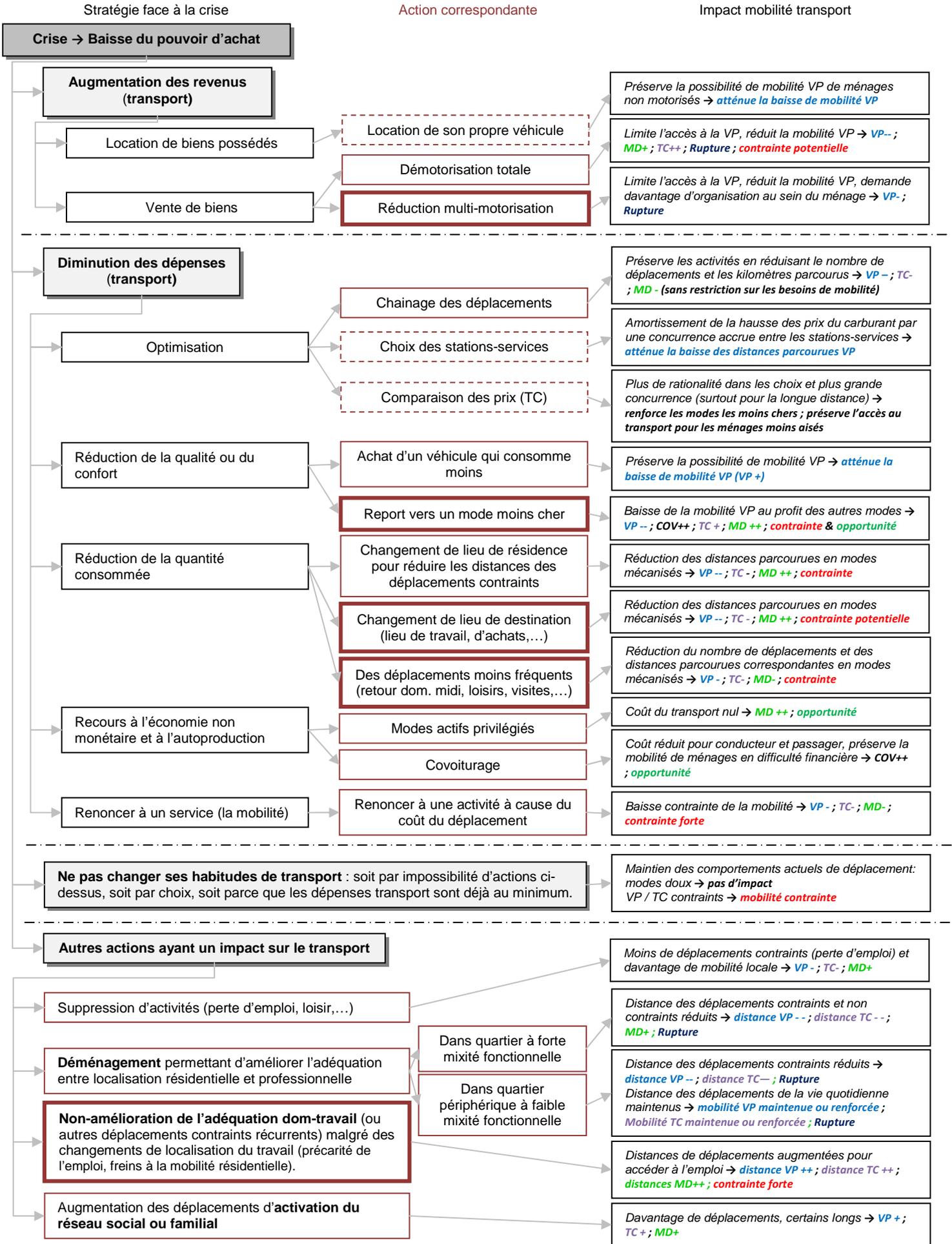


Figure 12 : Adaptations face à une crise – synthèse des actions citées dans les FG et impacts sur la mobilité

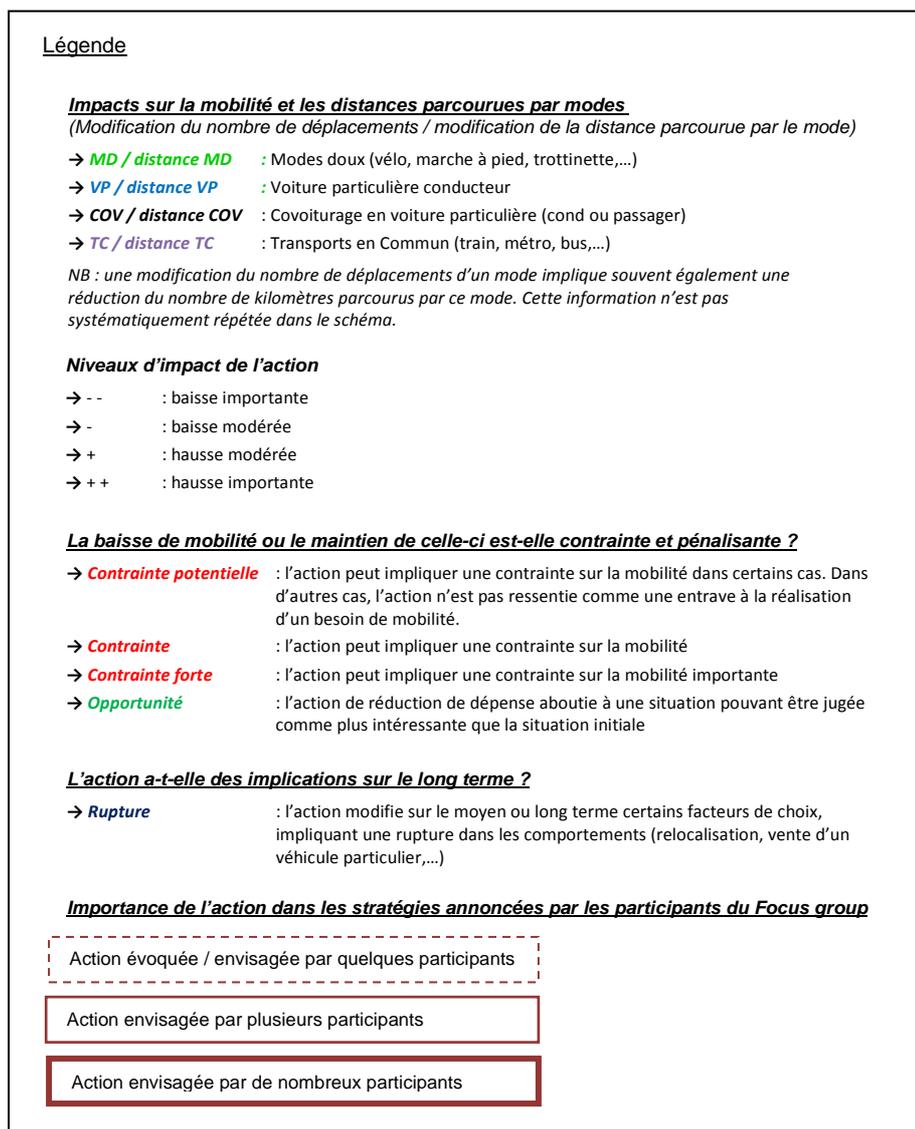


Figure 13 : Légende

Comme précisé plus haut, les paragraphes suivants cherchent, pour chaque action, à quantifier son importance (citée par combien de participants ?), positionner sa survenance dans les différents stades de crise présentés et à préciser si chaque comportement est spécifique à un profil de participant particulier. Il sera également recherché les arguments avancés pour ne pas mettre en œuvre la stratégie identifiée. Ces analyses permettront de conclure sur l'impact de l'action sur les mobilités quotidiennes et éventuellement une mise en perspective grâce à des apports extérieurs.

1. Augmentation des revenus

Les transports peuvent participer à la marge aux stratégies d'augmentation des revenus menées par les ménages.

Location de son propre véhicule

Cette solution n'a pas été citée par les 36 participants. Certains participants (Hélène notamment) empruntent le véhicule d'un membre de leur famille. La mise en location de son propre véhicule participerait d'une évolution annoncée, vers une automobile partagée. Le fait que cette solution n'ait pas été citée révèle que les mentalités ne sont pas nécessairement encore mûres pour mettre à disposition des biens personnels à des inconnus. A l'inverse, des résidents du centre-ville envisagent tout à fait (dès

la situation actuelle pour Cécile par exemple, ou en cas de crise pour Marie-Claire), de ne pas posséder de voiture et de louer un véhicule en cas de besoin.

Démotorisation

Cette stratégie est évoquée pour réduire les dépenses de possession d'une voiture (frais d'assurance, de réparation,...) comme pour disposer d'un capital, fruit de la vente du véhicule et peut donc se placer dans les deux catégories « augmentation des revenus » ou « réduction des dépenses ».

Un nombre significatif de participants (15 sur les 32 participants qui possèdent au moins une voiture dans le ménage) ont évoqué le fait de vendre un ou plusieurs de leur véhicules. Deux participants (Jacques et Laurent) sont déjà passés à l'acte lors d'une crise vécue. Ils résident dans Lyon-Villeurbanne et se sont reportés vers la marche à pied et les transports en commun.

La vente du véhicule a principalement été citée en crise moyenne. La plupart du temps, c'est la vente du deuxième véhicule, le moins utilisé, qui est envisagée par des ménages bénéficiant pour certains d'un véhicule de service ou de société.

Une fois sur deux, ce changement de véhicule n'implique pas de changement de mode au quotidien car il n'était pas utilisé. Dans le cas contraire, la vente d'un des deux véhicules se traduit par une contrainte d'organisation entre les différents utilisateurs du véhicule restant, l'un devant changer ponctuellement de mode.

La démotorisation complète reste peu évoquée par les participants. La voiture, même utilisée occasionnellement, reste un mode privilégié pour des déplacements occasionnels difficilement réalisable autrement. Même si le véhicule n'est pas utilisé fréquemment, c'est ce que Kaufmann et Jemelin (2004) appellent la « motilité » qui est recherchée : cette capacité à se mouvoir, qui n'est pas nécessairement transformée en mobilité réelle.

Cependant, en crise renforcée ou forte, le capital immobilisé et les coûts fixes (assurance) d'un véhicule sous-utilisé peuvent inciter à vendre un véhicule sans pour autant, encore une fois, que cela corresponde systématiquement à un changement de mode au quotidien.

Il est pour certains difficile de se séparer d'un véhicule pour des raisons affectives ou de représentation :

Anne : « *On en a deux mais moi ma voiture je m'en sers pas car elle a des réparations à faire et on ne peut pas les faire pour l'instant. Mais c'est une voiture où on n'a pas de crédit c'est mon papy qui me l'a donnée* »

Animateur : « *Et dans une situation où vous ne travaillez plus et vous n'avez plus ce revenu, vous la vendez ?* »

Anne : « *[...] Après il y a le côté nostalgique, j'ai du mal. Parce qu'on en parle de la vendre, même à l'heure actuelle.* »

Nicolas « *Il y a des choses dont on ne veut pas se séparer.* »

Anne : « *oui, c'est sûr* ».

Ou Hafida qui habite Lyon 3^{ème} : « *Oui on garde la voiture, mon mari il y tient, autrement il va désespérer* »

Pour d'autres, principalement les habitants de la première et deuxième couronne de l'agglomération, la démotorisation n'est pas possible :

Denise : « C'est obligé parce que je veux dire moi je m'occupe des enfants enfin je veux dire je vais au travail avec. Géographiquement St Bonnet c'est quand même...y'a pas de transports en commun facilement accessibles pour aller travailler donc c'est impossible de faire sans véhicules. Impossible. »

Enfin, un participant qui souhaite vendre son véhicule éprouve des difficultés à trouver un acheteur. De ces témoignages, on peut déduire que, dans un contexte de crise moyenne ou forte, une démotorisation accélérée pourrait aboutir à une augmentation de l'offre de véhicules d'occasion mais aussi à une demande croissante en provenance de ménages cherchant des véhicules de moindre cylindrée ou plus économes. Ainsi, le marché de l'occasion peut être un facteur d'ajustement des stratégies de motorisation des ménages (vente ou changement de véhicule) mais il sera difficile de vendre des véhicules qui consomment, de trouver des petits véhicules et la surabondance de l'offre fera baisser les prix, ce qui ne résoudra pas le problème de manque de revenus des vendeurs.

Comme nous l'avons vu, la vente d'un véhicule n'a pas systématiquement un impact direct et fort sur la mobilité VP. Pourtant, l'effet sur le long terme peut s'avérer très important. Laurent, qui n'a plus de voiture, organise sa vie localement. Il pose des choix cohérents avec son absence de véhicule, à commencer par sa localisation résidentielle. Amené à changer d'appartement pour réduire les coûts de logements et se désendetter, il déclare vouloir rester à Vaise. N'ayant pas de véhicule, une localisation loin des transports en commun n'est pas envisageable pour lui. Ainsi, la non motorisation implique des choix structurants comme la localisation résidentielle, le choix des activités, etc., qui inscrivent l'individu dans un mode de vie centré sur les courtes distances.

Ces imbrications entre choix de transport et localisations résidentielles sont approfondies par la suite dans le rapport.

2. Optimisation

Mieux organiser ses déplacements (chaînage)

L'optimisation de la chaîne de déplacement (travail -> courses -> domicile plutôt que travail -> domicile puis domicile -> course->domicile) est essentiellement citée par des habitants de deuxième couronne se déplaçant essentiellement en voiture. Cette optimisation a été clairement déclenchée pour Chantal par l'augmentation brutale des prix de l'essence :

« Quand l'essence augmente pendant 15 jours, 3 semaines, 1 mois mais alors j'économise mes trajets et puis alors après ça passe, sauf que j'ai pris quand même ce réflexe d'essayer de faire une tournée quand j'ai plusieurs choses à faire ».

La réaction à une augmentation du prix de l'essence est donc une limitation de la mobilité passagère, mais qui fait intégrer dans la durée aux usagers certaines habitudes qui tendent à réduire les distances et le nombre de déplacements. Le chaînage des déplacements est perçu comme une manière intelligente de « faire attention à l'environnement » sans se restreindre dans sa mobilité et est donc bien accepté. Chantal est relativement à l'aise financièrement. Sa réaction à une hausse brutale du prix du carburant démontre que, bien que cette hausse ne modifie pas réellement l'équilibre du budget de son ménage, une hausse brutale du prix a un impact sur sa mobilité. Cet impact est cependant limité dans le temps puisqu'elle déclare ne plus faire particulièrement attention au bout d'un certain temps alors même que le prix reste haut. Nina, dont les revenus sont nettement plus faibles, déclare également optimiser : « je fais mes courses en rentrant du travail, je ne rentre pas chez moi pour repartir, ça c'est une chose à laquelle maintenant on fait attention ». Elle n'a pas déclaré que son optimisation était limitée dans le temps, ce qui

semble cohérent, compte tenu de l'importance du poste des déplacements dans le budget de son ménage.

Ces déclarations contrastent avec les déclarations de Rachel, ou Denise, résidentes de 2eme couronne, à l'aise financièrement, qui déclarent en situation actuelle :

Rachel : « *On sort assez facilement en voiture, en fait, on se pose pas trop la question* »

Denise : « *moi le transport si j'ai besoin d'aller à Lyon : non je ne fais pas attention du tout. Si je dois y aller j'y vais* »

La rationalisation des déplacements présente donc une marge de progression pour limiter les kilomètres parcourus, sans pour autant limiter le nombre d'activités réalisées en situation de crise.

Choix des stations-services

Cet aspect a été évoqué au paragraphe 4.1.2.3 du présent rapport. Cette stratégie participe à un amortissement de la hausse du prix des carburants par une concurrence accrue entre les stations-services. Citée dès la situation actuelle, c'est une stratégie d'adaptation qui ne nécessite pas de renoncement ni n'implique de contrainte forte. Certains participants remarquent cependant être tributaires des prix des stations à proximité de chez soi et qu'un détour important limite l'intérêt de cette stratégie.

NB : Pour un différentiel de 0,20 € par litre⁴⁰ (1,6 contre 1,8€/l), un détour de 10 km (AR) permet un gain de 8 € et implique une consommation de 1.3 € de carburant pour le détour, soit un gain de 6,7 € : de l'ordre de 10% du prix du plein. Notons que ce détour fait perdre une quinzaine de minutes à 40km/h. L'intégration d'une valeur du temps faible de 10 € fait tomber le gain à un peu plus que 6 % du prix du plein. Il semble donc que cette stratégie soit intéressante pour les ménages à faible valeur du temps utilisant intensivement leur véhicule.

Bien que relativement marginale en termes d'impact, cette stratégie permet ainsi de préserver une mobilité VP impactée par l'augmentation du prix des carburants.

Comparaison des prix des transports en commun

Cette stratégie a été évoquée, notamment en ce qui concerne le prix des billets de train longue distance. Le yield management pratiqué par la SNCF incite les usagers à comparer davantage les prix. Cette comparaison des prix a d'ailleurs amené plusieurs participants à utiliser le covoiturage longue-distance plutôt que le train malgré une durée du trajet plus longue.

Une comparaison accrue des prix en temps de crise pourrait renforcer la concurrence entre les modes et, au sein d'un même mode, entre les services. Si elle implique une organisation et demande du temps à l'utilisateur, cette stratégie permet à des ménages modestes de préserver leur mobilité en trouvant des prix abordables.

⁴⁰ Le différentiel maximum observé dans le Rhône est de 0,25€/l pour du SP95 (<http://www.prix-carburants.economie.gouv.fr/> consulté le 12 sept 2012), ce différentiel est notamment important entre stations sur autoroute et stations libre-service.

3. Réduction de la qualité ou du confort

Achat d'un véhicule qui consomme moins

Seulement trois participants (Jérôme, Nina et Denise) ont déclaré changer de véhicule pour un véhicule qui consomme moins, mais d'autres participants l'ont déjà fait pour eux pour leurs enfants (Jacques, Jean-Pierre, Bertrand)⁴¹.

Cette stratégie touche surtout les ménages parcourant beaucoup de kilomètres. Elle permet de maintenir un mode de vie où la voiture joue un rôle important.

Changer de mode

Le mode utilisé en situation actuelle maximise a priori l'utilité de chaque usager. Ainsi, changer de mode correspond à une réduction de cette utilité, en termes de temps, de pénibilité ou de confort.

Le report modal en période de crise résulte en une réduction du nombre de déplacements en voiture, une hausse importante des déplacements à vélo et en marche à pied (proportionnellement), et une augmentation mesurée des déplacements en transports publics (Figure 14).

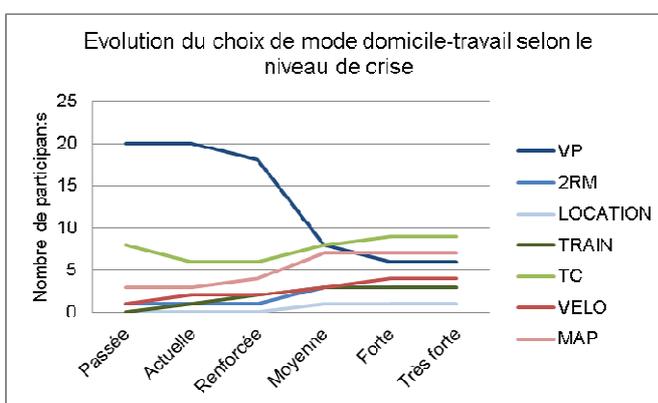


Figure 14 : Evolution du choix de mode domicile-travail selon le niveau de crise (Source : exploitation des groupes de discussion)

Premier enseignement, même en situation de crise importante, **un certain nombre de participants déclarent continuer à utiliser leur voiture** (1/3 des personnes utilisant leur voiture pour aller travailler). Ces participants semblent fortement dépendants de leur véhicule. Cette dépendance peut relever :

- de la distance à parcourir et de la localisation résidentielle (ces participants sont principalement des résidents de première et deuxième couronne) ;
- du nombre de déplacements à réaliser en journée (Camille : « ... je suis commerciale... la voiture c'est nécessaire... ») ;
- de l'absence d'aménagements alternatifs sur des déplacements périphérie-périphérie.

Gérard : « En voiture il me faut 10-15 minutes, à vélo il faut 40 minutes mais en étant attentif à tout. Ce n'est pas les 40 minutes qui me gênent, c'est plutôt la sécurité et le risque d'accidents ». Camille : « Moi j'habite en banlieue à Montanay sur les hauts de Neuville sur Saône il n'y a pas de commodités réellement pour me rendre à mon travail au-dessus de Vaise limite Ecully Duchère donc j'utilise ma voiture... Et je n'ai pas tellement de culture de transports en commun ».

Ces personnes sont globalement plutôt ouvertes au covoiturage s'il est dynamique et n'implique pas de contraintes importantes. Le covoiturage n'est pas intégré dans le graphique ci-dessus. Une partie de la demande VP résiduelle pourra être mutualisée par du covoiturage. On peut également penser qu'une

⁴¹ Il s'agit d'un premier achat plutôt que d'un changement dans ce cas.

partie des personnes qui disent se reporter vers les transports en commun choisiront plutôt le covoiturage si celui-ci est efficace et économique.

Pour la majorité des automobilistes qui se disent prêts à changer de mode, ce changement intervient en crise moyenne. On n'observe pas de basculement vers un mode en particulier, le choix dépendant des positions relatives des activités, de l'offre de transport,...etc. Notons que certaines déclarations de changement de mode peuvent ne pas se concrétiser ou alors se concrétiser mais ne pas durer, comme Benoît qui habite Bourgoin-Jallieu et qui travaille à Villeurbanne. « *J'ai essayé il y a 3 ans de prendre le train. J'ai tenu 2 mois, et puis avec les retards, les trains surbondés,... je suis revenu à ma voiture !⁴²* ». L'abandon de la voiture est ressenti de manière variable. Certains participants l'accueillent plutôt positivement, comme Nathalie ou Laetitia :

Nathalie : « *Du coup maintenant je ne prends que le transport en commun, c'est beaucoup moins cher* »,
Laetitia : « *En plus je trouve que je suis plus décontractée, plus tranquille, en prenant le métro que la voiture* »

ou disent qu'ils seraient soulagés de ne plus prendre leur véhicule pour des questions de stress de la conduite ou de sécurité,
D'autres, qui ont déjà franchi le pas de ne plus utiliser leur voiture, s'y sont habitués et y trouvent des avantages.

Jacques : « *On s'habitue. Pour faire les courses, je ne prends plus ma voiture pour faire les courses. Même si je dois aller à Carrefour, j'y vais à pied et puis je prends le sac à dos et puis je charge et puis mon amie prend également le sac à dos ou sinon quoi je fais de la proximité. Ça revient pas forcément plus cher d'aller à côté de chez moi au petit marché U plutôt que de dépenser de l'essence plus du parking pour aller effectivement à Carrefour donc je fais plus de la proximité* »
« *j'ai l'habitude de faire ½ heure de déplacement à pied pour aller quelque part* »

Enfin certains disent subir cet abandon ressenti négativement :

Jérôme « *Soit ! Je subis, j'irai à pieds ou à vélo, je prendrai les transports en commun. Et voilà c'est tout* »
Bertrand : « *J'insisterais pour qu'elle [ma femme][ne] prenne pas tout le temps sa voiture, ou qu'elle se gare la gare de Vénissieux parce qu'on peut se garer, c'est gratuit. [...] Je sais qu'elle le prend pas parce qu'elle est un peu claustrophobe, [...] [c'est vrai que] t'as un sentiment d'insécurité.* »
Rachel : « *Moi oui (je prends le bus). Je déteste. J'ai l'impression de voir les microbes voler. [mais je ne prends pas la voiture] Parce qu'on ne peut pas se garer en centre-ville.* »

L'argument le plus fort semble être la performance comparée des modes. Les participants déclarent qu'ils seraient fortement pénalisés par les temps de transport en TC par rapport à leur temps actuel en voiture.

Le nombre de participants utilisateurs des TC varie peu. Ceci s'explique par l'augmentation du coût de ce mode et la baisse de son niveau de qualité avec le renforcement du niveau de crise. On note également que beaucoup de participants n'apprécient pas, voire ne supportent pas les transports publics (promiscuité, saleté, ...). Ce sentiment de promiscuité serait probablement renforcé en cas de crise du fait d'une fréquentation plus importante sans amélioration de la capacité.

⁴² Etude ARCADIS-TRANSAE pour le groupe APRR, 2010

Ainsi, les reports depuis la voiture vers les transports en commun sont compensés par des reports depuis les transports en commun vers la marche à pied ou le vélo. Ces reports sont réalisés lorsque la distance est adaptée (quitte à changer de lieu de résidence pour pouvoir aller au travail à pied pour Valentine qui est locataire).

Le covoiturage

Le covoiturage se positionne à mi-chemin entre un changement de mode (pour le covoitureur passager) et un maintien du mode initial avec optimisation des coûts (pour le covoitureur conducteur). Les groupes de discussion montrent qu'il est avant tout envisagé pour réduire le coût du déplacement plus que comme une source de revenus supplémentaires. Un tour de table spécifique a été réalisé sur cette question qui est apparue naturellement dans les 6 focus groups. Il est souvent évoqué pour des déplacements longue distance ou pour des relations domicile-travail avec des collègues.

Parmi les participants s'étant exprimés sur le covoiturage, la majorité s'est exprimée positivement et serait prête à utiliser ce type de service (Figure 15).

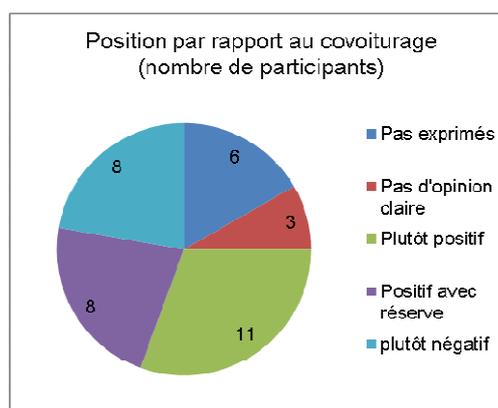


Figure 15 : Opinion concernant le covoiturage

A noter que la dynamique de groupe a été assez forte dans un groupe qui a globalement émis un certain nombre de réserves sur ce mode, suite au témoignage d'un participant qui a fait l'expérience d'un covoiturage avec un chauffeur à la conduite « risquée ».

Les réserves exprimées portent principalement sur la confiance mise dans le covoitureur. Certains participants posent comme condition de connaître le covoitureur, de rester conducteur, de ne covoiturer qu'avec une femme (Chantal), ou qu'avec des collègues de travail. Pour les déplacements du quotidien, ce mode concerne surtout les résidents ou les travailleurs de la périphérie. Cette solution est envisagée plutôt rapidement dans les scénarios de crise (crise actuelle renforcée ou crise moyenne). La crise forte semble nécessiter la mise en œuvre de solutions plus radicales. Le covoiturage permet aux participants de maintenir leur logement ou leur localisation (facteurs qui leur sont chers), tout en leur permettant d'avoir accès à leur emploi. C'est une solution de mobilité qui permet de maintenir les modes d'habiter actuels. La mobilité est donc maintenue : elle est parfois plus longue en temps (attente), mais cela reste pour de nombreux participants plus rapide que les transports en commun auxquels ils ont peu accès pour des déplacements de périphérie à périphérie. Elle implique une baisse des trafics routiers sans baisse de la mobilité.

Le report modal depuis la voiture particulière intervient véritablement à partir d'un niveau de crise moyen et atteint ensuite une asymptote. Ceci révèle un attachement (ou une dépendance) à la voiture. Certains participants déclarent même être fortement dépendants de l'automobile, notamment des habitants de première ou deuxième couronne.

La dépendance à la voiture des périurbains limite le potentiel de report modal vers des modes plus économiques. Une séparation plus nette entre les participants urbains et périurbains se profile avec un impact sur la capacité à réduire - ou non - le budget transport.

4. Réduction des distances parcourues ou de la mobilité

Pour réduire le coût d'un déplacement, une stratégie consiste à réduire sa distance. Ceci ne fonctionne que pour les déplacements à coût marginal non nul par rapport à la distance (les déplacements en transports en commun sur le réseau urbain sont unitaires et ne dépendent pas de la distance par exemple). Il s'agit ici principalement de déplacements en voiture particulière.

Changement du lieu de résidence pour réduire la distance des déplacements contraints

Un déménagement peut être motivé par l'optimisation du coût des déplacements domicile – travail ou par un autre facteur :

- **Déménager** pour réduire les frais de déplacements (lorsque l'élément déclencheur du déménagement est la réduction des frais de déplacements)
- Lors d'un **déménagement** pour une autre raison que la question de la distance domicile - travail, prise en compte de ce critère dans le choix de localisation (proximité pour un des deux conjoints ou équilibre entre les deux localisations d'emploi pour les ménages biactifs).

Il ressort de l'analyse des enquêtes préalables que **les critères « proximité » sont importants dans le choix de localisation** (cf. Tableau 8 : Niveau d'importance des facteurs de choix d'un logement en Annexe 3). En fonction du profil du participant, le critère proximité du travail, proximité des écoles, des amis ou des commerces est plus ou moins important. Plus qu'une recherche de proximité géographique, c'est le coût du déplacement domicile-travail qui est souvent optimisé (26 des 36 participants considérant ce critère comme important ou déterminant). Notons que ce critère n'est pas important pour tous.

Benjamin par exemple déclare : « *Non ce n'est vraiment pas un critère d'acheter près du travail, comme je suis souvent amené à changer [de lieu de travail]* ».

Ceci est également vrai pour Romain ou Frédéric, dont la profession les amène à se déplacer quotidiennement au sein de l'agglomération.

Si le coût des déplacements est fortement intégré dans le choix de localisation, **les groupes de discussion n'ont pas révélé que ce critère pouvait constituer un déclencheur important de déménagement**, même en situation de crise. Un exemple est donné par Olivier qui était locataire dans l'Ain à plus de 50 km de Lyon et qui a choisi de déménager pour réduire les frais de déplacement. Mais même dans ce cas, un autre facteur entre en compte : sa femme a été licenciée, et c'est à ce moment que le déménagement a eu lieu. Valentine, qui est locataire, se déclare prête à se localiser plus près de son travail pour pouvoir s'y rendre facilement à pied en situation de crise forte. Enfin, les jeunes qui trouvent un emploi ont également tendance à se localiser près de leur lieu de travail, n'ayant pas ou peu de contraintes de localisation par ailleurs - autres que le coût du logement.

Laetitia : « *Moi quand j'ai commencé à travailler je travaillais à ¾ de temps, je passais plus d'argent dans la voiture que de travailler proportionnellement, du fait que je travaillais à ¾ de temps et du fait que j'habitais loin [chez mes parents]. Après j'ai fait le choix de venir à Lyon pour une question de budget de transport. Et même si j'habitais Villeurbanne et travaillais à la Cité Internationale je prenais ma voiture car je mettais le double de temps en prenant le métro et en plus le parking était payé par la boîte et je faisais ce que je voulais après le boulot. »*

A part ces exemples, les participants n'ont pas cité un déménagement pour réduire les frais de transport. Notons que cette solution est particulièrement adaptée aux personnes réalisant actuellement de longues distances pour leurs déplacements domicile-travail et que l'échantillon analysé en comportait un nombre limité. Les personnes ayant actuellement trouvé une bonne adéquation domicile-travail n'intègrent en effet pas cette stratégie. Pourtant, la question a été clairement posée dans tous les groupes de discussion, en incitant les participants à se projeter dans une situation où leur lieu de travail changeait, loin de leur domicile au sein de l'agglomération. Les arguments avancés pour ne pas envisager un déménagement se rapportent beaucoup à l'attachement des participants à leur quartier : proximité de la famille, souhait de continuité dans la scolarisation des enfants, souhait de maintenir des relations sociales au sein du quartier (lieu de culte par exemple)... Cet attachement est d'autant plus fort que les participants ont des enfants (ex. Olivier, Camille, Laura) ou sont implantés depuis longtemps dans leur logement actuel (ex. Bertrand, Lionel). Ces personnes préfèrent ainsi plutôt réduire la surface ou le standing de leur logement que de changer de localisation.

Si les participants sont assez réticents à déménager pour économiser sur les frais de déplacements, nombreux sont ceux qui déclarent intégrer ce critère dans leur choix de localisation lors d'un déménagement quand ce déménagement est motivé par une autre raison (modification de la taille du ménage, recherche d'économie sur les dépenses de loyer,...). 17 participants sur 36 ont cité la prise en compte des distances de déplacement comme critère pour se loger et ce, plutôt dans les premiers scénarios de crise.

La volonté de réduire les frais de déplacements par un déménagement est ainsi contrebalancée par d'autres facteurs qui incitent à la stabilité, comme nous l'avons montré dans l'analyse des mobilités résidentielles au chapitre 4.2.2.

Changement du lieu de destination

Changer de destination pour des lieux plus proches vise également à réduire les distances parcourues.

Deux types de changement de destination sont identifiés :

- **Changer de destination pour réduire la distance** du déplacement ou le rendre plus accessible en transports en commun. Cette stratégie touche essentiellement les déplacements pour motif « achat » (ex. renoncer à faire des courses alimentaires dans les grandes surfaces) et dans une moindre mesure pour les loisirs. Bertrand déclare ainsi « *Petit à petit et de plus en plus, on réduit les distances pour les achats* » dès la situation actuelle.

Notons que le coût de carburant d'un déplacement VP par semaine dans un hypermarché de bassin de vie ne dépasse pas les 10 € par mois, pour une distance parcourue de l'ordre de 60 km (5 déplacements par mois x 6 km x 2 (AR)) et un prix du carburant au kilomètre relativement pessimiste. Les changements de lieux de consommation sont ainsi probablement motivés davantage par une modification des modes de consommation et des modes de vie que pour une question de coût du transport.

Quelques participants envisagent de ne pas accepter un nouveau travail qui serait trop loin par rapport à leur lieu d'habitation car les frais de déplacement seraient trop élevés et *"ça ne vaudra pas le coup de travailler, mieux vaut toucher le chômage"* (ex. Hélène). Ce constat est notamment vrai pour les métiers du service à la personne pour lesquels le temps d'accès au lieu de travail est parfois aussi long que le temps de travail rémunéré (femme de ménage par exemple).

D'autres envisagent de changer de travail pour en trouver un plus proche de la maison (Nadège, qui est secrétaire de direction ; Denise, actuellement au chômage cherche plus près de chez elle). Cette stratégie risque d'être limitée en situation de crise par la difficulté à trouver un emploi. Certains emplois sont par ailleurs plus répandus que d'autres géographiquement : certains participants disent qu'ils pourraient trouver n'importe où (professions médicales, artisans,...) alors que d'autres sont contraints par la spécialisation de leur métier (fonctionnaires dans l'administration, métiers très spécifiques, ...).

Cette stratégie semble intégrée et souvent implicite dans les déclarations des candidats. Elle concerne essentiellement les lieux de loisir et de travail.

- **changer de destination pour une autre raison liée à la crise** pouvant aboutir à une augmentation ou à une diminution des distances.

On identifie un certain nombre de changements liés à la crise dans la suite de ce chapitre qui portent sur une modification de l'activité à destination (changement d'emploi, de lieu de loisir,...). Ce type de changement peut induire une augmentation ou une diminution de la distance du déplacement. Ces effets sont analysés plus loin.

On identifie également des changements de destination pour rechercher des biens plus abordables. Camille qui faisait son marché à St Cyr au Mont d'Or déclare aller jusqu'à au marché de Vaise pour y trouver des denrées nettement moins chères. Nombre de participants déclarent aussi davantage acheter dans des magasins de type « discount » (dès la situation actuelle ou pour certains dans les premiers scénarios de crise), ce qui peut aboutir à allonger les distances de déplacement. Certaines participantes déclarent également comparer les prix dans différents magasins avant d'acheter, ce qui implique un plus grand nombre de déplacements par achat.

Ces stratégies qui jouent en début de crise à la marge, peuvent prendre de l'importance lorsque les coûts des transports (VP comme TC) augmentent.

Des déplacements moins fréquents

La réduction de la fréquence des déplacements s'apparente à une désinduction de trafic : l'augmentation du coût généralisé du déplacement limite la fréquence de celui-ci. Elle semble toucher davantage et en premier les déplacements de longue distance (weekend : retour à la maison de campagne, visite à la famille, à des amis).

Hélène : *« Non aujourd'hui vu le prix de l'essence on le ferait pas autant [de se déplacer hors Lyon], ça fait 2 ans qu'on a beaucoup de copains qui se marient et du coup on ne va pas chez tout le monde"*

La réduction des déplacements superflus en urbain consiste par exemple à supprimer l'aller-retour du midi vers le domicile. Quelques participants, surtout résidents de première couronne, renonceraient ainsi à rentrer à leur domicile pendant la pause déjeuner.

Camille : « Je travaillais à Vaise avant, j'étais à 5 minutes. Je travaille maintenant à Lozanne c'est un peu plus loin, y'a pas de bouchons c'est l'avantage. Mais au bout du compte, en consommation d'essence, ça consomme un peu plus, mais c'est surtout l'essence qui a augmenté. J'ai compensé comme ça : je mange au bureau »

Marie- Laure : « Et comme Camille, j'ai limité les déplacements du midi depuis un an ou 2. »

Gérard : « C'est vrai aussi que le midi je rentre, ça me prend sur le temps du repas que 20-30 minutes donc ça ne me gêne pas, mais je mangerai sur place dans ce cas » (Crise moyenne).

Denise envisage de réduire les visites aux amis habitant à l'autre bout de l'aire urbaine.

Denise : « peut-être que je garderais mon véhicule et puis que en effet je voyagerais que par nécessité plutôt que de me faire plaisir de temps en temps : quand je veux aller voir des amis qui habitent je ne sais pas à St Etienne par exemple. J'irais en train peut-être ou je n'irais pas. Ça peut être ce genre de chose. »

La fréquence du déplacement peut être également diminuée en ayant recours au télétravail. Celui-ci a été évoqué que par deux participants, tous les deux commerciaux :

Camille : « Je suis commerciale. Le temps que je passe au téléphone au bureau je peux très bien le passer chez moi, je peux déjà gagner 50 km par jour ».

D'autres participants comme Dalila, secrétaire ou Marie-Hélène, ne semblaient pas avoir envisagé jusqu'à lors cette possibilité mais l'ont considérée en cas de crise moyenne.

Dalila : « Ça demandera un investissement informatique, c'est sûr mais y'a certaines choses que je pourrais faire à la maison. Toute la frappe je peux la faire à la maison. Y'a pas de souci. Je suis secrétaire. Par contre tout le relationnel téléphonique compliqué [...], je dois être sur place ».

A l'inverse, les quatre autres participants ayant évoqué le télétravail insistent sur la nécessité de se déplacer. Cela semble indiquer que le télétravail reste une solution relativement marginale pour réduire ses déplacements et qu'il n'est adapté qu'à des situations de travail particulières (contact téléphonique, tâche ne nécessitant pas de travail en équipe...). D'autres personnes qui pourraient travailler depuis chez eux considèrent que leurs employeurs ne leur accorderaient pas de travailler depuis chez eux (Jacques, dans l'informatique, Frédéric, commercial). Enfin, Bertrand évoque le besoin de contact humain au travail.

Bertrand : « Dans l'absolu c'est possible, mais je le souhaite pas car j'aime bien être en contact avec d'autres personnes. Moi je ne l'envisagerais pas. [...] Je pense qu'il ne faut pas se couper des liens sociaux malgré tout. »

Cependant, la source principale de réduction de la mobilité révélée par l'analyse des focus groups est le renoncement à une partie des déplacements longue distance. Ainsi six participants (Nadège, Gérard, Jacques, Hélène, Paul et Rachel) déclarent vouloir renoncer à des déplacements de visites à la famille ou aux amis en crise moyenne ou forte. Le plus grand nombre de participants déclarant réduire les déplacements longue distance que les déplacements quotidiens peut s'expliquer par le fait qu'ils soient réalisés le plus souvent pour des motifs non contraints (visites famille, amis, vacances...) et sur des distances relativement longues représentant un budget important.

Le renoncement à certains déplacements est parfois vécu comme une contrainte (se restreindre de rendre visite à des amis à cause du coût du déplacement). Il peut cependant être relativement neutre (pas de

retour le midi) ou même vécu positivement (télétravail permettant d'économiser 2h de trajet par jour). Il réduit la mobilité urbaine de longue portée dont le coût est élevé.

5. Ne pas changer ses habitudes de transport

Pour certains participants, les scénarios de crise n'impactent pas, ou peu, leurs habitudes de mobilité. 5 participants (Gérard, Emmanuel, Dalila, Denise et Jacques) ont spécifiquement réagi contre le fait de réduire leur mobilité. A chaque fois, les déplacements sont alors présentés comme indispensables à la réalisation d'activités comme le travail ou les achats. La mobilité est également pour certains réellement perçue comme ayant une valeur en soi : « *[c'est] dans nos natures de vouloir se déplacer* » (Gérard). « *Mobile en transports, mobile dans notre vie. C'est quelque chose qu'on ne peut pas changer comme ça* » (Dalila).

Au-delà de ces considérations, la non modification des comportements de mobilité est principalement le fait de participants qui présentent dès aujourd'hui une dépense pour les déplacements quotidiens quasi nulle comme Cécile, Jacques, Marie-Claire, Edith ou Hélène. Résidant et travaillant en urbain, ils se déplacent principalement à pied ou en vélo, modes particulièrement adaptés à une période de crise.

La deuxième catégorie de personnes qui déclarent ne pas modifier leurs comportements de mobilité sont des personnes présentant des déplacements contraints aux modes contraints. La mobilité, inhérente à leur mode de vie et d'habiter ne peut être réduite ou modifiée sans remise en cause profonde de choix de vie. Pour ces ménages, l'augmentation du coût des transports pèse lourd sur le budget. Les mesures de réduction des dépenses face à la crise seront portées par d'autres postes que les déplacements. Dans ces cas, la mobilité est maintenue au prix fort, et devient ainsi une contrainte forte.

L'augmentation du coût des transports est parfois perçue de manière assez fataliste :

Bertrand : « *Si les prix qui augmentent, le carburant qui augmente, on fait le dos rond et on continue de toute façon.* » puis « *L'augmentation des prix en général, et de l'essence en particulier, mais de toute façon faut se déplacer, on paiera le plein et puis...* »

Si certaines configurations sont fortement résilientes à une augmentation des prix des transports (proximité et déplacements en modes doux) et permettent une poursuite des comportements actuels, d'autres situations sont fortement vulnérables à des situations de crise avec augmentation du coût des transports : les ménages aux mobilités longue-distance contraintes. La stabilité des comportements de mobilité se traduit dans ce deuxième cas par une forte augmentation du budget déplacements.

6. Autres actions ayant un impact sur le transport

En situation de crise, les ménages réalisent des choix pour limiter les dépenses sur d'autres postes que les déplacements. Dans certains cas, ceux-ci peuvent avoir un impact important, voire structurant dans la durée pour les déplacements quotidiens. C'est le cas d'un déménagement par exemple, ou de la suppression d'une activité de loisir devenue trop coûteuse. Les paragraphes qui suivent récapitulent ces interactions relevées dans les groupes de discussion et leurs impacts sur la mobilité.

Suppression d'une activité impliquant une baisse possible de la mobilité

- Perte d'emploi, chômage

Les situations de crise décrites impliquent un chômage élevé. Davantage d'habitants sont donc sans emplois ou renoncent à travailler. Ce changement de statut a des implications fortes sur la mobilité quotidienne. En premier lieu, pour les personnes à la recherche d'un emploi, les déplacements pendulaires contraints liés au travail n'existent plus. Ces différences se manifestent dans les chiffres de l'Enquête Ménages Déplacements

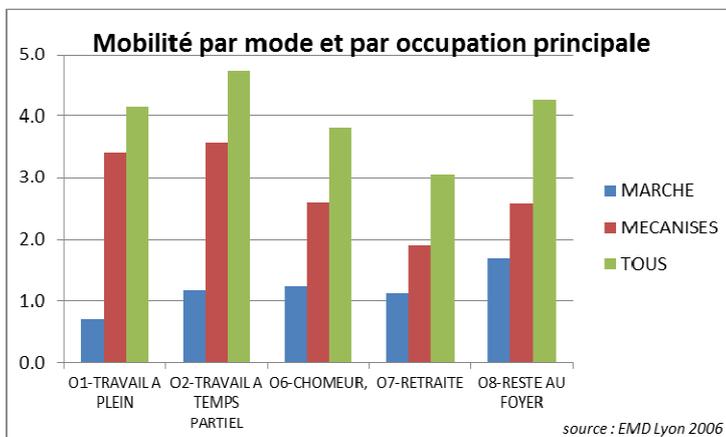


Figure 16 : Mobilité en fonction de l'occupation principale

de Lyon de 2006 qui indique en effet que les chômeurs présentent une mobilité inférieure à celle des actifs ayant un emploi, se rapprochant de la mobilité des personnes au foyer (Figure 16). Ils présentent ainsi moins de déplacements en modes mécanisés (2,5 contre 3,4 déplacements par jour pour les actifs ayant un emploi) mais davantage de déplacements en marche à pied (1,3 contre 0,7 pour les actifs ayant un emploi).

En situation de crise, le nombre de chômeurs augmente, ce qui réduit la demande globale de déplacements. Mais par ailleurs, le coût des transports qui augmente peut être un frein important à la mobilité non-contrainte qui pourrait fortement réduire la mobilité en modes mécanisés des personnes à la recherche d'un emploi.

Le nombre de déplacements, ainsi que leur portée, pourrait ainsi fortement diminuer en cas d'augmentation importante du chômage, cumulée à une augmentation du coût des transports.

Ces configurations ont été peu abordées lors des groupes de discussion. Les implications classiques d'une perte d'emploi évoquées sont un repli sur les tâches domestiques et familiales (accompagnements, achats,...), plus centrées sur le domicile (Anne, Camille, mari de Rachel).

- Renoncement à un emploi

Plusieurs participants (Hélène, Anne, le conjoint de Laura éventuellement qui est déjà à 50 %) déclarent qu'ils envisageraient d'arrêter de travailler et ce, dès la crise moyenne. Lorsque le rapport entre le salaire qui baisse et les coûts indirects liés à l'activité qui augmentent (transport, garde d'enfant, cantine,...) est faible, l'intérêt de maintenir une activité est clairement posé par certains participants, notamment par des mères de familles modestes.

Il en résulte, comme pour la perte d'un emploi évoquée ci-dessous, une modification de la structure des déplacements d'un profil « actif » à un profil « inactif au foyer ». Avec moins de déplacements contraints et plus de déplacements de proximité de la vie quotidienne, la mobilité VP et TC diminue au profit d'une mobilité en modes doux. Notons qu'en fonction de l'environnement urbain du logement, ceci peut se traduire par des déplacements d'accompagnement en voiture pour les femmes avec enfant dans des zones pavillonnaires éloignées des centralités.

- Réduction d'activités : sport, loisir, habillement, santé

La réalisation d'activités implique un déplacement. Inversement, le renoncement à une activité implique une baisse de la mobilité si l'activité n'est pas remplacée par une autre. Les groupes de discussion ont mis en évidence le renoncement à certains loisirs comme le cinéma, les restaurants, ou une activité de loisir onéreuse comme un club automobile (Bertrand). De nombreux participants ont évoqué une réduction « des loisirs » de manière générique sans précision sur la nature de ceux-ci. Ce poste loisirs est ainsi cité par de nombreux participants comme un poste de réduction dès la crise moyenne.

Si la réduction n'est pas liée au coût du déplacement mais au coût de l'activité à destination (coût du restaurant par exemple, associé éventuellement au coût de la garde d'enfants), cette suppression de l'activité implique une réduction du nombre de déplacements.

Déménager pour améliorer l'adéquation entre localisation résidentielle et professionnelle

L'analyse des stratégies portant sur le logement (§ C du chapitre 4.2.2.1) a montré que se relocaliser pour se rapprocher de son travail n'était pas systématique, voire minoritaire lorsque l'emploi restait au sein de l'agglomération. Cependant, lorsque le ménage cherche à se relocaliser pour d'autres raisons, il considère la proximité au lieu de travail et ce critère est d'autant plus important que le prix des transports est élevé. Sans anticiper de relocalisation massive qui permettrait d'aller vers « la ville cohérente » décrite par Massot et Orfeuill (2009), des relocalisations permettront de limiter les déplacements contraints de longue distance.

Lorsque cette relocalisation aura lieu dans un quartier à forte mixité fonctionnelle, la proximité des commerces et autres activités du quotidien permettra de réduire également les déplacements motorisés et augmentera les déplacements de proximité en modes doux (tendance forte constatée sur les participants résidant dans des zones denses et à forte mixité fonctionnelle).

Lorsque ce rapprochement du travail se fera dans un quartier résidentiel périphérique monofonctionnel, cette relocalisation aura tendance à maintenir, voire renforcer des déplacements motorisés pour les activités du quotidien.

Notons que ces effets perdurent puisque la localisation résidentielle s'inscrit sur le temps long.

Non-amélioration de l'adéquation domicile-travail

Les difficultés de mobilité résidentielle révélées par les groupes de discussions ont été analysées au § 4.2.2.1 et résumées au § 4.2.4. Cette difficulté à se relocaliser lorsque l'emploi change de lieu présente des répercussions fortes sur les déplacements quotidiens. La raréfaction des offres d'emploi peut en période de crise pousser certains participants à accepter un travail plus loin de leur domicile. C'est ce qu'a connu Jacques, après une longue période de chômage. Il a ainsi accepté un emploi de 6 mois à Villefranche sur Saône puis pendant trois ans à Grenoble. Compte tenu de la durée limitée de ces contrats, de la difficulté rencontrée pour vendre son logement et de contraintes liées à la garde d'enfants partagée, Jacques a conservé sa localisation résidentielle à Lyon et a fait la navette pour Grenoble en covoiturage. Ces trajets étaient vécus comme une contrainte forte subie à cause des difficultés du marché de l'emploi. Au niveau financier, la mise en place d'un covoiturage systématique à 5 par voiture permettait de limiter les coûts de transport, tout en fixant la conduite à un aller-retour par semaine. A Villefranche sur Saône, Jacques a opté pour le camping, limitant ainsi les temps et coûts de déplacement mais réduisant fortement le confort du logement (il conservait son logement de Lyon).

L'exemple de Jacques révèle que la combinaison d'un marché de l'emploi tendu et un marché de l'immobilier freiné peut engendrer une augmentation des distances parcourues en voiture pour le travail.

Ceci est confirmé par les exemples de Camille (qui est passée d'un emploi à 5 km de chez elle à 25 km et qui préfère conserver son logement) ou Benjamin qui travaille en SS2I sur des missions de 6 mois à 3 ans

(passé d'une distance domicile-travail de 10km à 70km sans changer de localisation résidentielle – avec un véhicule de fonction). D'autres participants ont été mis en situation d'un éloignement du lieu de travail à cause de la crise au cours des groupes de discussion. Ils déclarent en majorité conserver leur logement dans le cas où l'un des conjoints trouve un emploi plus loin au sein de l'agglomération.

Des déplacements supplémentaires contraints apparaissent également pour les personnes qui prennent un deuxième emploi. Dans ce cas, comme pour les biactifs, il est difficile d'adapter la localisation résidentielle aux deux emplois.

Dans tous les cas, ces **déplacements contraints** de longue distance augmentent le budget temps de transport des individus et contribuent à mettre sous pression la catégorie des travailleurs précaires. Des innovations ou adaptations sur les modes de travail ou les manières de se déplacer permettent éventuellement de limiter l'impact de ces déplacements sur les dépenses de transport.

Autres actions ayant un impact plus marginal sur la mobilité transport

Remplacer un déplacement d'achat par davantage de déplacements de plus courte portée

Les modifications du comportement de consommation sont corrélées avec la portée des déplacements. La perte de vitesse des hypermarchés de périphérie au profit des commerces de proximité constatée récemment est à la fois motivée par une recherche de proximité dans ses achats et par une remise en cause d'un mode de consommation de masse. Elle a pour impact une baisse des déplacements vers les quelques grands centres commerciaux ou hypermarchés de périphérie et une augmentation du nombre de petits déplacements pour motif achats localement.

Bertrand « *Plutôt qu'aller à un supermarché où on s'emmerde pour les courses... parce que c'est invivable, parce que c'est à 20 kilomètres, on préfère aller dans une moyenne surface qui est plus près, et avec la différence du coût de transport et des prix on s'y retrouve* ».

La modification des comportements de consommation n'a pas fait l'objet d'une exploitation précise des groupes de discussions. On peut noter que l'évolution vers davantage d'achats de proximité concerne surtout les ménages situés à proximité d'une centralité et moins les ménages résidant dans un territoire plus diffus.

Jacques : « *Ça revient pas forcément plus cher d'aller à côté chez moi au petit marché U plutôt que de dépenser de l'essence plus du parking pour aller effectivement à Carrefour donc je fais plus de la proximité.* »

Réduire ses vacances et partir moins souvent

La population qui part moins en vacances est davantage présente dans sa résidence principale. Cet effet a été noté à l'échelle de la France où l'année 2010 a été une bonne année pour le tourisme en France, les français étant moins partis à l'étranger. De même, la baisse de la mobilité longue distance de vacances va se traduire dans les pôles urbains par une augmentation de la mobilité locale de plus courte distance. Cette considération est une implication des déclarations sur les déplacements de vacances et n'a pas été explicitement identifiée par les participants des Focus groups. Cette tendance peut être renforcée par l'amélioration de la qualité de vie en ville. Des études ont en effet montré la forte corrélation entre la mobilité longue distance de week-end ou de loisir avec le rapport qu'entretiennent les individus à leur environnement (Louvet et Nessi, 2012). La mobilité locale de courte distance peut ainsi être renforcée par la conjonction d'une crise et d'une amélioration du cadre de vie en ville (effet qui n'est pas spécifique à une crise).

4.3.3 Synthèse des effets sur la mobilité quotidienne

Le chapitre précédent a mis en évidence la diversité des effets de la crise sur les comportements et la complexité de leurs interactions. Il est ainsi délicat de dégager une « résultante » claire en matière de mobilité quotidienne. On anticipe cependant une baisse globale de la mobilité VP.

La Figure 11 de la page 61, permet de résumer les effets principaux identifiés, au détriment d'une importante simplification du problème.

On note une **rationalisation** du poste **des déplacements quotidiens** lorsque cela est possible. Les capacités à modifier sa mobilité sont examinées en début de crise (se déplacer moins cher, se déplacer autrement, se déplacer à plusieurs, ne pas se déplacer,...). Les adaptations à la marge des comportements sont mises en œuvre (changement de mode, chaînage des déplacements), **mais les changements plus profonds de mode de vie qui permettraient de réduire plus significativement le coût des transports ne sont pas réalisés en crise moyenne**. Et lorsque les déplacements sont déjà à coût nul (déplacements en modes doux) ou lorsque ceux-ci sont indispensables (travail, courses, démarches...) et contraints à un mode donné (impossibilité d'utiliser les autres modes, ou à un coût généralisé trop élevé), le poste des déplacements du quotidien ne peut être significativement réduit. On note donc une tendance générale à la baisse de la mobilité VP au profit de mobilités modes doux et dans une moindre mesure TC. Mais **cette réduction n'est pas homogène sur la population⁴³ ou selon les motifs⁴⁴**. La résultante reste cependant une baisse globale de la mobilité (suppression de certains déplacements et chaînage plus efficace des déplacements). Tant que les modifications de comportement restent superficielles, la baisse de mobilité est relativement « réversible ». La baisse de la contrainte sur les revenus impliquerait un retour à un niveau de mobilité similaire à celui d'avant-crise.

La mobilité étant souvent perçue comme une capacité essentielle pour « vivre » et parfois même comme un droit, les changements profonds de modes de vie qui permettent de réduire les dépenses de mobilité quotidienne de manière importante sont mises en œuvre plutôt tard dans la crise.

Par ailleurs, d'autres mécanismes et **effets en cascade liés à la crise⁴⁵** peuvent jouer en faveur de davantage de mobilité contrainte (deuxième emploi, activation des solidarités, freins à la mobilité résidentielle).

Si la crise moyenne perdure, si les acteurs anticipent une dégradation, ou si la dégradation se vérifie dans la durée, des choix qui engagent sur le long terme sont mis en œuvre. Ces choix jouent sur le long terme en faveur d'une mobilité plus résiliente. Dans ce cas, **plus la crise dure, plus les effets sur la mobilité s'ancreront sur le long terme⁴⁶**.

⁴³ Cf. § 5.2.2 pour plus de détail sur les spécificités individuelles.

⁴⁴ Une étude de l'INSEE sur l'élasticité des dépenses d'énergie (Clerc, Marcus, 2009) corrobore les résultats des groupes de discussion en montrant que la demande de carburant des ménages est assez sensible à l'évolution prix, sauf pour un motif : les déplacements domicile-travail.

⁴⁵ Cf. § 5.3 pour plus de détails sur les implications systémiques de la crise sur une phase de vie.

⁴⁶ Cf. § 6 pour plus de détail sur le facteur temps.

4.3.4 Modification des déterminants de choix transport en cas de crise

Parmi les déterminants identifiés (cf. §4.3.1), le Tableau 3 permet de mettre en lumière certaines évolutions révélées par les groupes de discussions en période de crise.

Tableau 3 : Evolution des facteurs de choix de mobilité quotidienne

Facteur	Evolution poids facteur	Remarques
Distribution spatiale de l'offre d'activité		
o Forme urbaine et localisation des activités (emploi, commerces, équipements, loisirs,...)	?	Non analysé dans la présente recherche
Facteurs objectifs de performance de l'offre de transport		
o Temps de parcours,	-	
o coût ,	+++	Le coût devient pour beaucoup un facteur déterminant. Son poids augmente avec la crise.
o fiabilité,	-	
o flexibilité,	-	
Facteurs objectifs individuels		
o Compétences savoirs faire, acquis permettant de se déplacer : <ul style="list-style-type: none"> ▪ capacité d'organisation, niveau de maîtrise de la langue ou d'outils technologiques comme internet ou les smart phones 	+	Ces facteurs peuvent devenir discriminants : les recherches d'optimisation des prix ou d'accès à des services de covoiturage par exemple limités pour les personnes n'ayant pas accès à internet ou aux smartphones
▪ connaissance des horaires, des alternatives...	+	Les changements de modes initiés par des considérations financières aboutissent à une meilleure connaissance des modes alternatifs. Ces nouvelles compétences acquises favorisent la diversité modale.
o Accès aux modes		
▪ Motorisation ,	++	La démotorisation partielle ou totale
▪ Revenus,	+	Lié au facteur précédent
▪ Possession d'un vélo,...	?	
o Configuration personnelle impactant le programme d'activité et sa distribution spatiale,		
▪ Localisation résidentielle,	+	Des évolutions lentes mais structurantes sont anticipées
▪ Localisation de l'emploi,...	++	La précarisation de l'emploi implique pour beaucoup une modification régulière du lieu d'emploi
▪ Occupation principale (actif, retraité, au foyer, ...)	+	Augmentation du chômage, choix de rester au foyer en augmentation
▪ Configuration du ménage (présence d'un conjoint, activité du conjoint, nombre et âge d'éventuels enfants, ...).	+	Les contraintes induites par la configuration du ménage jouent sur la capacité d'adaptation face à la crise.

Facteurs subjectifs individuels (que Kaufmann (2005) dénomme « l'appropriation cognitive »)		
o habitude,	--	Les changements de modes initiés par des considérations financières limitent le poids des habitudes. Le poids de l'habitude peut même s'inverser en faveur des autres modes que la voiture.
o valeurs,	-- / +	certaines valeurs peuvent être modifiées par la crise et peuvent marquer durablement les modes de consommer (être économe, épargner ...)
o représentations des normes, modes et modes de vie	-- / +	Evolution de certaines normes et modes de vie dans le cas d'une crise durable
o perception d'une insécurité,...	+	Peut augmenter en cas de crise

Ainsi, en période de crise, trois évolutions de nature différente interviennent :

- Le poids de facteurs comme le coût monétaire augmentent dans les décisions (traduisant une baisse de la valeur du temps notamment). Dans la modélisation, cette évolution se traduirait en une évolution de paramètres de calage (valeur du temps ou coefficients du facteur coût dans une fonction d'utilité).
- La proportion de la population concernée par une caractéristique (chômeur/non, motorisé/non motorisé,...) peut évoluer. Par exemple, les ménages non motorisés sont souvent considérés comme captifs des transports publics et modes doux. L'évolution forte en période de crise de ce segment de la population peut impliquer un biais important dans les résultats de modèles ne prenant pas en compte cette segmentation.
- Enfin, certains facteurs peuvent s'inverser. C'est par exemple le cas du facteur « habitude » qui incite une forte proportion de la population à continuer à utiliser la voiture pour tous les déplacements, même ceux qui pourraient être réalisés avec d'autres modes sans difficulté. La crise, en obligeant les individus à vendre ou laisser au garage leur véhicule et à utiliser d'autres modes, peut développer une habitude de ces autres modes. Le facteur « habitude » va ainsi jouer en faveur des autres modes et plus de la voiture. Ou alors, le poids de ce facteur va diminuer et la personne deviendra un utilisateur de tous les modes, en fonction de leur pertinence et non plus utilisateur d'un mode en particulier par habitude. Les facteurs subjectifs individuels ou de compétences (connaissance des modes alternatifs, des horaires,...) peuvent ainsi évoluer dans ce sens en cas de crise. Ces facteurs, qui se retrouvent souvent dans les constantes et les termes aléatoires des fonctions d'utilité des modèles, peuvent faire dériver certains résultats de modélisations.

Ces évolutions s'inscrivent dans un enchaînement de conséquences décrit sur un exemple au § 5.3.

Les évolutions de la mobilité en période de crise que nous avons esquissées au § 4.3.3 résultent de modifications des facteurs qui déterminent la mobilité. Les déclarations des participants aux groupes de discussion ont permis de synthétiser pourquoi les choix en matière de transport étaient modifiés. Le principal facteur qui évolue est l'importance que prend le coût monétaire dans les choix. Les modifications de configuration personnelles (chômage, motorisation, modification de destination liée à l'emploi) sont également structurantes dans la détermination de la mobilité quotidienne. Enfin, les facteurs subjectifs individuels (habitude, représentation des modes et des valeurs) évoluent avec l'obligation qu'ont les individus à expérimenter d'autres modes. Cette expérimentation peut limiter les biais en faveur de la voiture (habitude, manque de connaissance des autres modes,...)

5 Réflexions autour de l'analyse des groupes de discussion

Ce chapitre regroupe les réflexions élaborées par les auteurs à partir des enseignements tirés des groupes de discussion. Il rapproche les enseignements et hypothèses posées d'autres approches de la littérature.

5.1 Impacts sur la forme urbaine

Plus ou moins de densité ?

Le schéma présenté en Figure 17 présente les forces centrifuges et centripètes qui poussent les ménages à s'éloigner des densités ou à s'en rapprocher et leurs évolutions dans une situation de crise d'intensité progressive.

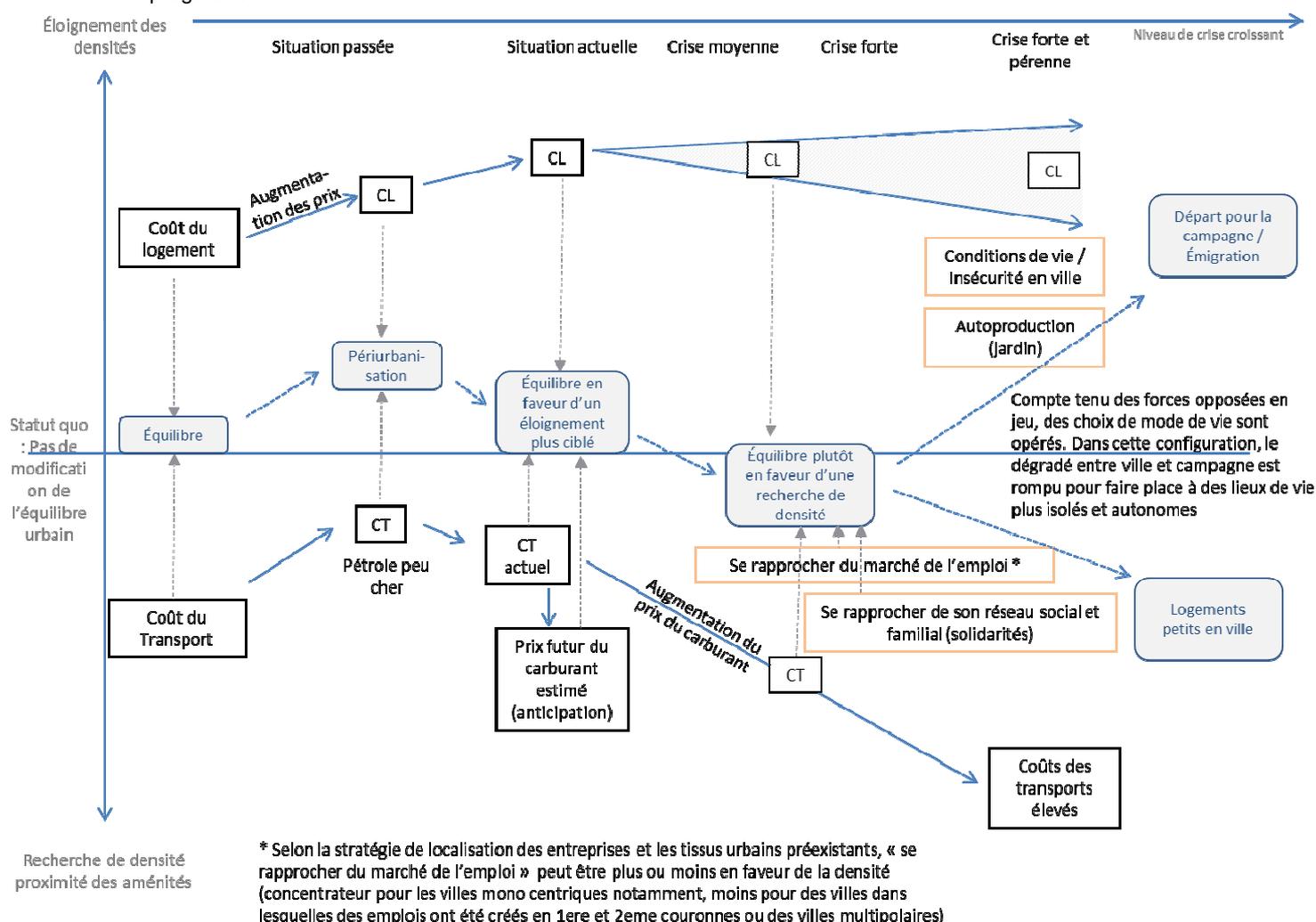


Figure 17 : Evolution de l'équilibre densité-éloignement en période de crise

Dans la période passée de « carburant bon marché », l'équilibre entre le coût généralisé des transports et le prix des logements était plutôt en faveur d'un éloignement des densités, ce qui a conduit à la forte périurbanisation que nous avons connue : à chaque réduction du coût de la mobilité, la ville se disperse un peu plus. « *Les forces qui « agglomèrent » se relâchent et libèrent les tendances centrifuges jusqu'alors contraintes par l'insuffisante disponibilité en temps* » (Wiel, Temps gagné, temps perdu : les pièges de la vitesse, 2002). En situation actuelle, le coût des déplacements renchérit et la perspective d'une hausse plus importante encore ont-elle ralenti le phénomène⁴⁷. Cependant, même l'augmentation brutale du prix du pétrole en 2008 ne s'est pas toujours traduite par des modifications claires des comportements automobiles (Vincent & Kaufmann, 2010).

Dans les différentes situations de crises envisagées, le niveau de contrainte sur le budget des ménages est corrélé au niveau de contrainte sur les déplacements. Ceci aboutit à un statu quo, légèrement en faveur de la densité. Nombre de ménages choisissent de conserver leur logement, soit par impossibilité d'en changer (coût élevé du déménagement, absence d'offres de logement ou de prêts bancaires), soit pour rester proches de leurs réseaux sociaux ou familiaux (précieux pour des questions de solidarité en cas de crise forte). La forme urbaine héritée reste relativement figée, avec une augmentation des prix au mètre carré en ville⁴⁸ ou dans d'autres lieux de densité (centres de pôles secondaires, centres bourgs proches de pôles d'emplois) qui se traduit par une baisse de la surface moyenne par personne. Plus le niveau de crise augmente, plus la tension entre ces forces opposées est importante. Cela se traduit par une dépense proportionnellement de plus en plus élevée : de logement pour les ménages de centre-ville et de déplacements pour les ménages périurbains ou ruraux. Des coupes doivent être réalisées sur les autres postes de dépenses et sur la surface par personne des logements ou la qualité de ceux-ci. Il n'a pas été possible de mettre en évidence à l'aide des groupes, le seuil de rupture à partir duquel les choix de localisation convergeraient dans un sens (éloignement ou recherche de densité). Ceci peut s'expliquer par les limites de l'exercice, les participants n'ayant pas tous les éléments (prix de l'immobilier par quartiers et communes et coûts des déplacements) pour choisir de manière raisonnée entre la centralité et l'éloignement. On peut cependant constater que les facteurs de stabilité de la localisation mis en évidence dans le schéma précédent jouent en faveur d'un statu quo sur la forme de la ville.

En crise forte et durable, la durabilité de la situation de crise et son niveau ne semblent plus compatibles avec une agglomération étendue. Une rupture apparaît entre des personnes qui, en l'absence d'emploi, souhaitent quitter la ville et son insécurité pour vivre « au vert » dans une logique d'autosubsistance, et des personnes qui au contraire souhaitent rester proches des possibilités d'emplois, même précaires, des aménités urbaines (culture, animation), du cercle familial ou du réseau social et donc proches de la centralité. Tous sont très contraints sur les revenus qui limitent leurs possibilités d'adaptation. Cette centralité est celle des courtes distances (marche à pied, vélo, les autres modes étant absents ou trop chers). Les localités offrant suffisamment d'aménités seront privilégiées par rapport aux quartiers résidentiels isolés. Dans cette configuration, le dégradé d'un ensemble fonctionnel unique allant du centre-ville à la campagne est rompu pour faire place à des lieux de vie plus isolés et autonomes.

⁴⁷ La littérature présente encore peu de travaux mettant en évidence ce phénomène mais aborde abondamment la volonté planificatrice de limitation de l'étalement urbain. On peut cependant citer les travaux de l'INSEE Langudoc-Roussillon Document de travail pour l'économie du Langudoc-Roussillon, sept 2007 : « *Le ralentissement de l'étalement urbain, provoqué notamment par le renchérissement du coût des transports, contribue lui aussi au freinage de l'accession à la propriété* ».

⁴⁸ Relativement au pouvoir d'achat

Dans ce niveau de crise, l'émigration est également choisie pour échapper au dilemme ville – campagne. Les groupes de discussion ont en effet montré, que dans une situation trop contrainte, des solutions étaient recherchées à l'extérieur de l'agglomération. Une migration vers les régions les plus dynamiques est envisagée (la région Rhône-Alpes figurant parmi les plus dynamiques, les mouvements migratoires envisagés par les participants des groupes de discussion étaient plutôt orientés vers l'étranger), notamment pour les jeunes cadres supérieurs ou les personnes originaires d'autres régions.

La crise et l'augmentation du coût de la mobilité mettent en tension la forme urbaine sans nécessairement la transformer. L'augmentation parallèle des coûts de la mobilité et des contraintes budgétaires des ménages pour se loger n'orientent pas dans un premier temps la dynamique urbaine vers une densification ou un étalement. **Elle contribue à alourdir le poids du logement et des déplacements quotidiens dans le budget des ménages.**

Face à la crise et à son aggravation, ceux-ci mettent en place des stratégies assurantielles qui limitent leur capacité à se relocaliser, ce qui contribuerait à **figer la forme urbaine** dans sa configuration héritée d'une période de mobilité bon marché.

Dans ce contexte de plus en plus tendu, les ménages qui pourront optimiser leur localisation, chercheront : la proximité des activités de la vie quotidienne (plus que « l'accessibilité tous modes », trop dépendant du prix du carburant et de la disponibilité d'un véhicule⁴⁹ ou de la qualité des transports publics qui seront de plus en plus défaillants par manque de moyens des collectivités) ; du marché de l'emploi ; et des réseaux familiaux et sociaux. Ces multiples contraintes spatiales, souvent contradictoires, ne seront pas toutes satisfaites, aboutissant finalement à des déplacements contraints toujours importants. Elle aboutira également à un **renforcement de l'attractivité de certains quartiers au détriment d'autres** (isolés en périurbain, quartiers peu sûrs, quartiers résidentiels monofonctionnels isolés,...).

Le dégradé d'un ensemble fonctionnel unique allant du centre-ville à la campagne est rompu pour faire place à des lieux de vie plus isolés et autonomes.

5.2 La crise ne touche pas les individus de manière uniforme

Si les synthèses proposées (§ 4.2.4 et 4.3.3) simplifient le message et tendent ainsi à présenter des comportements « moyens », le présent chapitre cherche à mettre en évidence certaines des spécificités en matière de mobilité quotidienne, révélées par le travail mené.

5.2.1 Un impact fortement différencié par type de quartier de résidence

On distingue trois types de lieux de résidences aux capacités de résilience contrastées.

Les **urbains résidant dans les quartiers denses**, connectés, à forte mixité fonctionnelle, présentent une accessibilité de qualité :

- accès au marché de l'emploi
- accès à un réseau de socialisation important
- accès aux équipements, loisirs

⁴⁹ On anticipe une baisse de l'équipement automobile à partir de la crise forte

- accès à des commerces de proximité.

Celle-ci permet d'organiser une vie quotidienne très économe en déplacements, tout en ayant accès à des emplois et en pouvant activer les réseaux de solidarité.

Compte tenu de l'intérêt que représente une telle centralité en situation de crise, le prix du logement au mètre carré sera élevé, réduisant les surfaces accessibles aux moins aisés. Les populations de ces quartiers seront donc, pour simplifier, des ménages aisés résistant bien à la crise et des ménages pauvres dont les conditions de logement se dégraderont fortement, mais qui conserveront une capacité d'adaptation à la crise du fait d'une accessibilité conservée à faible coût.

Le schéma de la Figure 18 récapitule les effets de la crise sur la mobilité et les modes de vie pour un ménage de l'urbain dense.

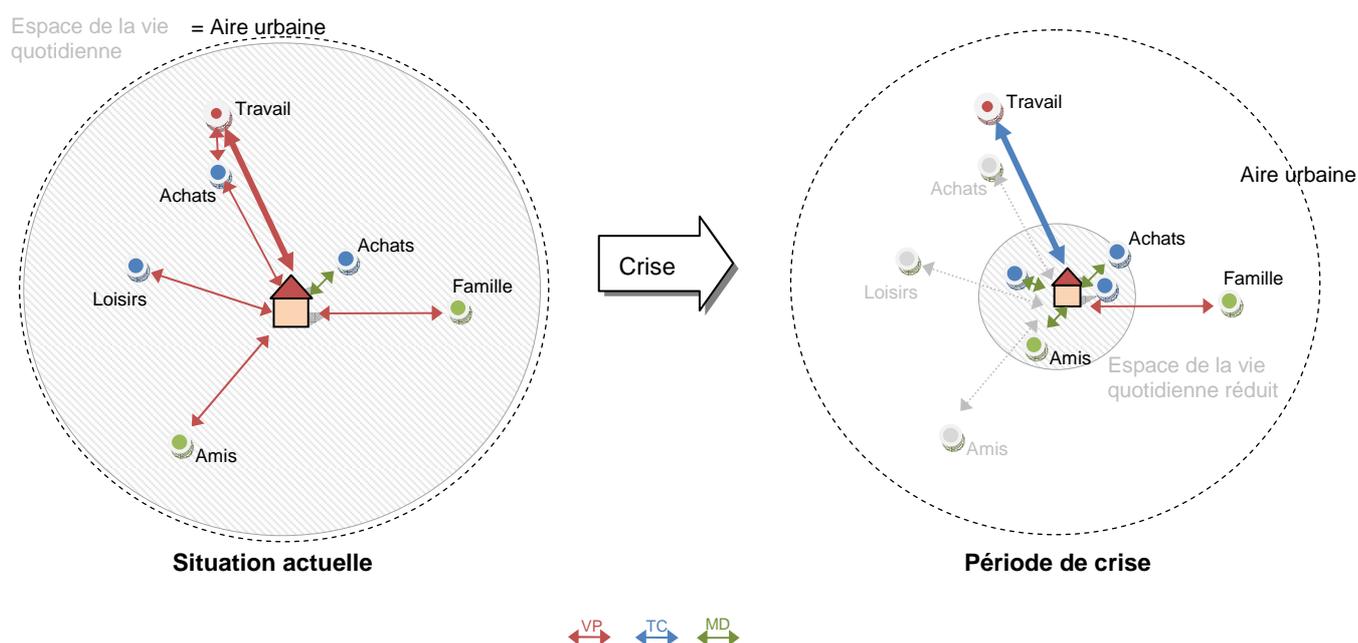


Figure 18 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - quartier urbain dense

La proximité de commerces, loisirs et lieux de socialisation permet de réduire fortement l'espace de la vie quotidienne. Cela se traduit par davantage d'investissement dans le lieu de vie. La mobilité en modes mécanisées est réduite aux déplacements contraints pour le travail ou l'activation de solidarités familiales. La centralité offre la possibilité de se reporter vers les transports en commun. Le budget transport est fortement réduit.

Les modifications de comportement sont faiblement contraignantes

Une configuration doublement résiliente : pour la vie du quotidien mais également pour la capacité à accéder au marché de l'emploi. Cette bonne « résistance » à une augmentation du coût des transports se répercute sur le budget logement, sur la qualité ou la surface des biens.

Les habitants de 1^{ère} ou 2^{ème} couronne résidant dans des centralités secondaires multifonctionnelles (résidence, emploi, commerces) présentent une accessibilité moins bonne mais une capacité à réduire l'espace de vie du quotidien.

Pour ces habitants, il est possible de réduire le rayon de l'espace de la vie quotidienne sans impliquer de diminution contrainte de la mobilité. L'offre d'activité de proximité (commerces, loisirs, équipements, lieux du lien social) permet d'envisager de réduire la portée de la plupart des déplacements dans des distances compatibles avec les modes doux. Même si la crise implique des modifications parfois importantes des modes de vie, l'adaptation est possible et ne limite pas la mobilité (mais la portée du déplacement).

L'accès à l'emploi est par contre plus délicat. Adapté à ceux qui peuvent trouver un emploi localement (métiers de proximité), ce type de localisation est moins adapté à une forte mobilité professionnelle au sein de l'agglomération.

Le coût de la mobilité pour les actifs reste potentiellement contraint et important.



Figure 19 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - centralité secondaire multi-fonctionnelle

La réduction de l'espace de la vie quotidienne se traduit par davantage d'investissement dans le lieu de vie. La mobilité en modes mécanisés est réduite aux déplacements contraints pour le travail ou l'activation de solidarités familiales. L'absence d'alternative efficace en transport public rend la possession et l'utilisation de la voiture indispensables pour conserver une bonne accessibilité au marché de l'emploi. Le budget transport est moyennement réduit.

Les modifications de comportement sont faiblement contraignantes pour la vie quotidienne mais peuvent être fortes pour la mobilité contrainte.

Une configuration résiliente pour la vie du quotidien mais comprenant potentiellement des déplacements contraints longs pour le travail. La mobilité reste un poste de dépenses incontournable. La bi-activité est source de contraintes pour les déplacements.

Les habitants de quartiers résidentiels monofonctionnels de première et deuxième couronne.

L'absence de proximité pour les activités de la vie quotidienne hors travail implique souvent des rayons d'espace de vie importants. L'offre de services (commerces, équipements, ...) étant distante, il n'est pas possible de réduire significativement son aire de la vie quotidienne. Un arbitrage doit être effectué entre une baisse contrainte de mobilité (pouvant aboutir à certaines formes d'isolement) et un coût des transports maintenu, au détriment des autres postes de dépenses.

Par ailleurs, la faible densité d'habitat implique souvent une accessibilité TC aux emplois plus faible et des distances plus importantes. L'absence d'alternative efficace en transport public rend ainsi la possession et l'utilisation de la voiture indispensable pour conserver une bonne accessibilité au marché de l'emploi comme aux autres activités. Le budget transport peut difficilement être réduit.

Des modifications de comportement seraient fortement contraignantes pour la vie quotidienne comme pour la mobilité contrainte.

Dans ce cas de figure, la mobilité de moyenne portée, et notamment la mobilité VP, restent indispensables pour ne pas tomber dans l'isolement. Une démotorisation, même partielle, est rapidement pénalisante pour la réalisation d'activités.

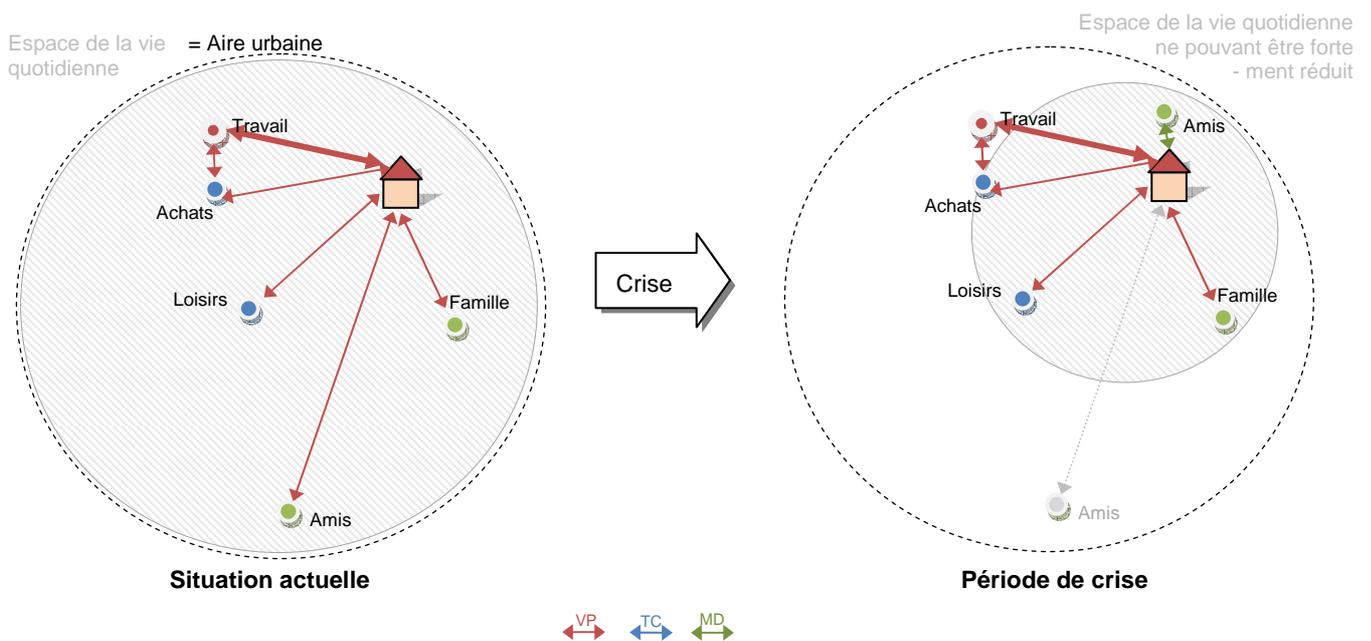


Figure 20 : Evolution des déplacements de la vie quotidienne en période de crise - quartier résidentiel périphérique

Par ailleurs, les propriétaires sont surreprésentés dans ce type d'environnement, contribuant à une rigidité dans la localisation résidentielle.

Ce mode de vie et d'habiter implique une double-vulnérabilité du point de vue de la mobilité : une forte dépendance à l'automobile pour la mobilité liée à l'activité principale ainsi que pour les déplacements de la vie quotidienne.

Une compétition territoriale accrue

Les trois exemples développés mettent en évidence un niveau de résilience différent entre quartiers au sein d'une commune et entre territoires au sein d'une aire urbaine. Ceci renforcera le poids de la localisation précise dans les choix résidentiels et accentuera ainsi la compétition entre les territoires et les quartiers. Ces réflexions rejoignent les analyses portant spécifiquement sur le prix du pétrole qui anticipent une polarisation du développement urbain sur les bourgs et les communes desservis par les transports collectifs (Desjardin, 2009). En cas de crise, s'ajouteraient au critère de desserte par les TC, des critères de densité de services et de lieux de vie accessibles en modes doux. La polarisation aurait ainsi lieu préférentiellement sur des bourgs ou des quartiers multifonctionnels des courtes distances, sur des axes de transport en commun. Des lieux éloignés des services de proximité et isolés socialement (pas de lieu de socialisation, configuration des quartiers peu favorables à la rencontre) perdront de l'attractivité. Compte tenu de l'attachement des ménages à leur lieu actuel de résidence, ces quartiers ne connaîtraient probablement pas de désertification mais les prix immobiliers baisseraient et l'afflux de nouveaux ménages serait limité.

5.2.2 Un impact fortement différencié par individus

On distingue quelques facteurs clés qui permettent aux individus de s'adapter plus ou moins bien à une situation de crise.

Des configurations plus ou moins résilientes :

- **propriétaires ayant remboursé leur prêt** : Les propriétaires ayant remboursé leur prêt présentent des dépenses de logement très réduites⁵⁰ et pourront allouer leur budget aux autres postes de dépenses en situation de crise. Posséder sa résidence principale est cependant identifié comme un frein fort à la mobilité résidentielle (notamment en phase de baisse du marché de l'immobilier). Les propriétaires auront donc plus de difficulté à trouver un emploi ou devront potentiellement consentir à réaliser des déplacements longs pour se rendre au travail. Ils pourront ainsi plus difficilement adapter leur logement (taille, localisation), à la configuration familiale (augmentation ou réduction de la taille du ménage) et à l'emploi. Ces observations issues des Focus groups sont confirmées par Munch (Munch & Al., 2008) et Oswald (1996), qui font une revue de divers travaux mettant en évidence le lien entre niveau de chômage et taux de propriétaires occupants. Les CAS dans sa note d'analyse d'octobre 2011 identifie ce risque et propose des mesures pour favoriser les mobilités résidentielles : limiter les droits de mutation et en alléger les charges des locataires-bailleurs.

⁵⁰ Hormis parfois des dépenses de chauffage ou d'entretien non négligeables (comme Chantal, Hafida)

- **Les locataires** : tant que le ménage n'est pas fragilisé financièrement, les locataires présentent une bonne capacité à adapter leur logement au budget et à la configuration de leur ménage (taille, localisation). Ce point est d'autant plus important que ce poste est en général le premier poste de dépenses. Les ménages fragilisés (chômage, revenus très faibles) éprouvent des difficultés à changer de logement (coût du déménagement, bailleurs réticents,...) et sont donc doublement en difficulté (devant conserver un logement sous-optimal).
- **Les accédants à la propriété** : Plus l'endettement est élevé par rapport aux revenus du ménage (en baisse en situation de crise), plus cette catégorie est vulnérable. La difficulté à vendre couplée à la nécessité d'accepter un emploi pour supporter des mensualités élevées engendre une augmentation probable de la mobilité contrainte. La difficulté à adapter le logement au budget ou le coût lié à cette adaptation sont élevés (vente pouvant être consentie avec une moins-value, ou saisie du logement en cas d'incapacité à rembourser le prêt). Ces ménages sont particulièrement vulnérables.
- Certains **métiers** sont plus **porteurs** que d'autres en situation de crise. Ceci est un facteur important soulevé, mais sans implication forte en termes de mobilité transport et résidentielle. Notons que par différentiel par rapport à des ménages précaires, les ménages pouvant faire état d'une bonne stabilité de revenus seront d'autant plus favorisés pour l'accès au logement.
- Les **métiers non géographiquement contraints** (profession médicale libérale, artisan par opposition à employés de l'administration centralisée, métiers à forte spécialisation,...). La capacité à adapter le couple emploi – logement sera d'autant plus facile que le métier est répandu géographiquement sur le territoire. Cette capacité est utile à toutes les phases de la crise et est notamment très importante dans la crise forte et durable où un fonctionnement relativement autonome des territoires est pressenti.
- La **proximité d'un réseau social développé**. Importante pour les familles, mais non négligeable pour les jeunes et les plus vulnérables à la crise, la proximité d'un réseau social développé (souvent la famille) joue un rôle important en cas de coup dur. La solidarité locale est ainsi ressortie comme facteur important de résilience. Notons que la solidarité n'est ni spécifique à un type d'habitat (immeuble – maison) ni spécifique à un type de quartier (urbain dense, rural,...). Elle dépend du mode de vie et d'habiter. Elle est d'autant plus difficile pour les ménages présentant des déplacements contraints longs et peu de lieux de socialisation de proximité.

5.3 Crise, initiateur de changements en cascade sur les modes de vie, de se déplacer, d'habiter.

Une crise, une rupture, peuvent apporter des effets en cascade sur de nombreux plans :

- sur des plans extérieurs au ménage (économique, démographique, cohésion sociale, offre de transport, politiques de la ville,...) ;
- sur la configuration du ménage (perte d'un emploi ou nouvel emploi précaire lointain) ;
- sur les choix de chaque ménage (un déménagement implique de nouveaux choix de destinations, de modes, de motorisation,...).

Dans ces conditions, des facteurs qui ne jouent pas un rôle significatif en situation actuelle peuvent prendre de l'importance et peuvent même devenir des facteurs déterminants en situation de crise. Notons que certains facteurs deviennent déterminants en période de crise sans être eux-mêmes nécessairement liés à celle-ci (un nouvel emploi lointain modifie la distance du déplacement et donc la compétition entre modes. Le facteur déterminant devient le temps de parcours. L'augmentation du temps de parcours n'est pas le fait de la crise mais est une conséquence d'une modification d'origine-destination, elle-même liée à la crise). Ainsi, si la crise peut modifier l'équilibre entre les modes, ce n'est pas uniquement par contrainte économique ou changement de comportement, mais également du fait d'un changement de certaines situations (emploi, localisations,...).

L'Annexe 4 : « Trajectoire de vie » retrace les choix de modes pour les déplacements domicile – travail d'un individu au cours d'une période d'une dizaine d'années pendant laquelle le ménage vit une situation de crise. Elle présente également les facteurs déterminants qui aboutissent aux choix. La mise en parallèle des choix de modes et des différents facteurs explicatifs de ces choix permet de mettre en évidence les implications réciproques entre les différents champs (transport, logement, cycles de vie, environnement économique et forme de la ville). Nous reprenons ici les principaux enseignements illustrés par cet exemple.

Des choix qui font basculer durablement d'un mode à l'autre

Notons certains effets accélérateurs particuliers :

- Le changement de mode initié par la crise implique une modification de la perception de ce mode. Ceci peut agir soit en positif, ce qui **modifiera durablement le curseur d'indifférence entre les deux modes**, soit en négatif et cela jouera comme une force de rappel vers le mode ayant une image positive.
- Il permet également de modifier les choix « par habitude ». L'absence de connaissance des modes alternatifs et la grande habitude d'un mode limitent la compétition entre les modes, pouvant même aboutir à ne pas envisager d'autres modes, même lorsque ceux-ci sont plus intéressants. La crise, en forçant les ménages à comparer les alternatives, peut faire découvrir des solutions plus intéressantes que celle choisie « par habitude ».
- Enfin, la crise et le changement de mode forcent l'individu à **élargir son champ de compétences**. Par une meilleure connaissance des horaires de bus, il permet d'envisager de choisir ce mode pour des déplacements en soirée par exemple.
L'effet de la crise peut ainsi être durable sur un certain nombre de critères subjectifs ou qui relèvent de l'appropriation d'un mode par l'individu. La crise fait ainsi « basculer » certains choix alors que l'offre reste identique.

La démotorisation a des répercussions importantes sur le court et le long terme :

- Sur le court terme, l'absence de véhicule rend les usagers captifs des modes alternatifs
- Les nouvelles localisations ou choix de destination sont réalisées compte tenu des possibilités du ménage à un moment donné. Les choix réalisés à un moment où le couple ne dispose pas de véhicule vont perdurer sur le long terme, même si celui-ci se rééquipe par la suite.

La crise comme accélérateur de changements

La crise incite à reconsidérer de nombreux choix. Elle interroge les personnes sur leur budget, mais également sur leur mode de vie, leurs priorités. C'est ainsi un moment privilégié pour faire évoluer les comportements vers de nouveaux équilibres, peut-être plus résilients qu'aujourd'hui.

Des équilibres actuels précaires

La stratégie menée avec brio par nos contemporains consistant à repousser les vrais choix a abouti à des rythmes de vie accélérés et des espaces de la vie quotidienne élargis et fragmentés. La possibilité offerte de se déplacer vite et loin a par exemple été investie pour concilier le souhait de vivre « au vert », tout en travaillant dans les centres urbains. Kaufmann et Jemelin (2005) mettent ceci en évidence : « *la mobilité devient indispensable pour concilier des sphères d'activités et des projets plus nombreux et spatialement plus fragmentés* », et ils constatent par corollaire, « *un refus des acteurs à s'engager dans des voies irréversibles* ».

L'innovation, l'investissement public et privé vont tous dans le sens d'un élargissement des possibles : télétravail, investissements en infrastructures (routes, trains, fibre optique,...) ou en équipement (internet, outils nomades, ...). Ils permettent de trouver des solutions à des configurations difficiles et facilitent ainsi la poursuite des grands-écarts du quotidien des urbains et périurbains. Cependant, les équilibres atteints sont fragiles et fortement dépendants des outils mis en place (la voiture, le téléphone mobile, internet, le transport public bon marché, ...). Quelle est la résilience de ces modes de vie ? L'équilibre précaire vole-t-il en éclat en cas de bouchon le matin ? De panne de téléphone ? D'explosion du coût de l'énergie ? De coûts des nouvelles technologies qui ne seraient plus supportables pour le plus grand nombre ?

Gérard Brun (2002) met également en exergue la vulnérabilité du système urbain « *structuré et alimenté par des réseaux très divers* » et alerte sur ces fragilités en posant la question « *Peut-on négliger l'hypothèse que l'eau ou l'électricité, [...], viennent à manquer dans les villes, [...] Au-delà de la croyance au salut par la technique ou par les infrastructures, les conditions d'une rupture et d'un changement de paradigme à brève échéance ne sont-elles pas d'ores et déjà réunies ?* »

Pourtant, le pic du prix du baril de pétrole à l'été 2008 a redynamisé les travaux sur la précarité énergétique des ménages, en y développant la composante mobilité. Ces travaux décrivent les déterminants de la précarité / vulnérabilité énergétique et proposent des indicateurs spatialisés (Leroux, 2011 ; Verry, Vanco, 2009), reprenant certains travaux précédents (notamment Raux, Traisnel, *et al*, 2005). Mais ceux-ci ne traitent pas, faute de données, les impacts de ces vulnérabilités sur les comportements en cas d'augmentation du prix de l'énergie.

La rupture dans les comportements, si elle n'est pas apparue en temps de croissance, pourra-t-elle être initiée par une période de crise ?

Dans les périodes de crise, concilier des impératifs ou des opportunités opposés devient de plus en plus difficile, et parfois impossible. Ceci est notamment mis en évidence dans le schéma de la Figure 17 à la page 81. Des choix sont alors posés qui, pour certains, ont des implications non négligeables sur le long terme.

Les périodes de crise ont donc tendance à accélérer les choix même si, nous l'avons vu, certaines décisions sont fortement contraintes (impossibilité de changer de logement par exemple).

La crise oblige à poser des choix, à renoncer à certains biens ou opportunités. Elle oblige ainsi à réduire le temps et l'investissement consenti actuellement pour maintenir des possibles. Elle oblige à reconsidérer la fuite en avant qui accroît les dépendances (aux nouvelles technologies, aux réseaux de transport, à l'automobile...) et à construire des modes de vies plus simples et plus résilients.

La durée de la crise comme facteur d'ancrage des évolutions

La durée tend à stabiliser les comportements.

Qui dit durée dit mise en place d'une **habitude**. Celle-ci est facteur de stabilité des comportements : je continue à utiliser le mode dont j'ai l'habitude.

Les **prises de décisions sont réalisées compte tenu d'un équilibre donné à un moment donné**. Le choix de localisation d'un club de gym est réalisé en fonction de la disponibilité d'un véhicule et en fonction du coût du déplacement. Ce choix oriente pour un an, cinq ans ou plus des déplacements hebdomadaires. Les choix hérités d'une période de carburant bon marché qui rythment et structurent notre quotidien pourront être petit à petit remis en cause et modifiés en période de crise. Ces choix orienteront eux aussi durablement nos modes de vie et ceci, d'autant plus que cette période de contrainte est forte et longue. La démotorisation, même partielle, jouera en faveur d'un ancrage plus local des activités. Cette tendance pourra s'ancrer durablement dans les modes de vie. En effet, une fois la crise passée, les choix posés jouant sur le long terme vont perdurer.

Enfin, les **contraintes fortes** d'un moment donné **entrent durablement dans les schémas de penser** : certaines personnes se disent encore influencées par les habitudes prises par leurs parents ou grands-parents pendant la guerre : « *on a toujours fait attention [à ne pas dépenser trop] dans la famille* » ! Une période de crise vécue jouera un rôle similaire pour la génération concernée, et potentiellement pour leurs enfants. Ceci a des impacts bien au-delà du transport sur les modes de vie et de consommer (et surtout d'épargner !).

Plus la crise sera forte et longue, plus les évolutions initiées s'ancreront dans la durée et transformeront la ville et nos modes de vie.

Pourtant, le travail mené **n'a pas permis d'identifier de réelle rupture dans les comportements** mais un **processus d'ajustement progressif** pour une majorité de la population.

6 Conclusion : Le rôle des ruptures

La durée de la crise et son intensité sont apparues comme deux facteurs qui modifient fortement les comportements sur le long terme. Le diagramme intensité – durée de la crise (Figure 21) permet de résumer certains enseignements de nos travaux.

Diagramme intensité – durée de la crise

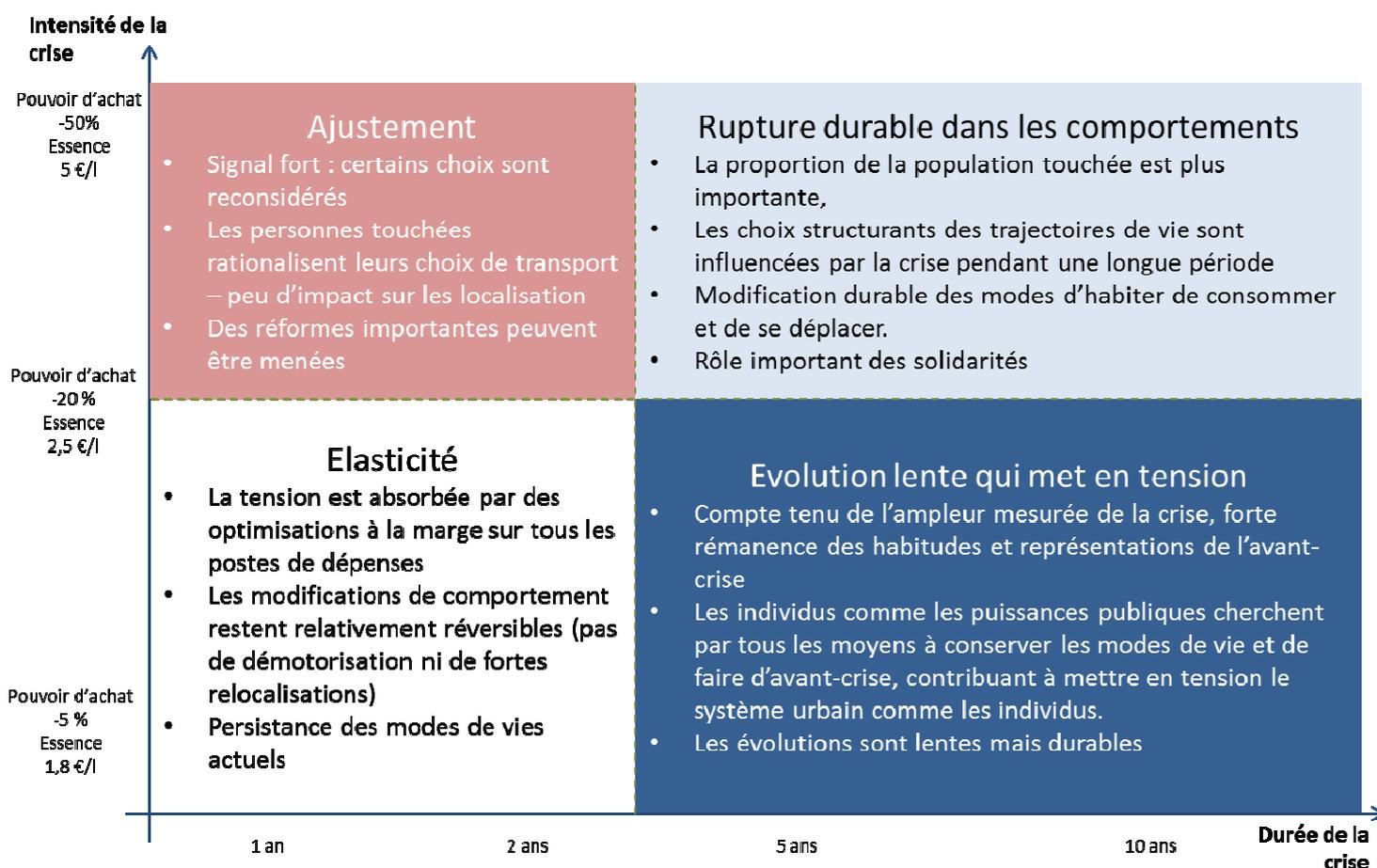


Figure 21 : Synthèse des impacts d'une crise en fonction de son intensité et de sa durée

6.1 Etape 1 : Elasticité (adaptation temporaire des comportements liée à une crise courte)

Cette étape pourrait correspondre à la crise que connaît la France actuellement. Son intensité est encore faible (croissance molle sans récession prolongée). Après un an de crise en 2008-2009, la reprise lente de 2010 – 2011 fait connaître un temps de répit avant le probable ralentissement en 2012 qui se confirme à mi-année. La durée de la crise (au sens de récession) paraît être limitée, ou plutôt nous ne pouvons en être qu'au début.

Dans ces conditions, la mobilité résidentielle est faiblement impactée. La tension sur les budgets des ménages est absorbée par des optimisations à la marge sur tous les postes de dépenses et des

décaissements d'épargne. Les modifications de comportement restent relativement réversibles. Des renoncements ponctuels sont décidés, ne remettant pas en cause le mode de vie, d'habiter ou de se déplacer. La fin de la contrainte (fin de la crise) aboutit à la reprise des comportements d'avant-crise : les comportements s'adaptent car ils le peuvent (épargne personnelle, chômage à des niveaux soutenables, dépense publique encore effective...).

Par analogie avec la mécanique des matériaux, on se situe dans le domaine des déformations élastiques : une déformation liée à une force de tension disparaît dès que la force est relâchée.

6.2 Etape 2 : Ajustement (marqué) des comportements lié à une crise courte assez intense ou mise sous tension liée à crise longue peu intense

Options 1 - la crise perdue, sans rupture en termes d'intensité : Evolution lente qui met en tension

La crise perdue sans signal fort macroéconomique. Il est alors toujours possible d'adapter à la marge les comportements, trouver des solutions pour rester mobiles tout en ne remettant pas en cause les modes de vivre et d'habiter. La tension entre les besoins et les ressources s'accumule sur le ménage (temps de trajets longs, organisation complexe, coûts élevés). L'équilibre trouvé est très instable : au moindre incident, l'équilibre se rompt.

Tant que des solutions existent pour maintenir la mobilité transport ou l'accès à l'emploi, les individus comme la puissance publique ne prennent pas des décisions irréversibles fortes et contribuent ainsi à mettre sous tension le système urbain comme les individus. Cette situation, à la différence de l'étape décrite précédemment peut donc conduire à des ruptures en cas d'incident car les « amortisseurs » peuvent ne plus jouer (tensions fortes sur le marché du travail donc risque de perte d'emploi plus élevé, épargne partiellement bien entamée....)

Options 2 – une crise de plus forte intensité : un élément déclencheur de l'ajustement des comportements

Une crise marquante de forte intensité sur une durée relativement courte déclenche un ajustement des comportements aux contraintes du moment. Tant par son effet réel que par la possibilité qu'un tel événement se reproduise, un événement fort induit des choix. Les personnes touchées rationalisent leurs choix de transport. Mais la mobilité résidentielle étant plutôt liée à des modifications du cycle de la vie ou des mobilités professionnelles, une telle crise a finalement peu d'impact sur les localisations. Par ailleurs, la puissance publique, en l'absence de solutions alternative, doit engager des réformes importantes (ou plutôt des dépenses) assez immédiates.

L'ajustement des comportements diminue par la suite la tension sur les finances publiques comme sur les finances des ménages. Elle permet une adaptation qui augmente la résilience à plus long terme en cas de prolongation de la période de crise.

6.3 Etape 3 : Rupture des comportements liée à une crise forte et durable

Lorsque la crise est intense et qu'elle dure dans le temps, la proportion de la population touchée est plus importante (amortissement de la résilience liée à l'épargne) et l'impact global sur la mobilité transport et résidentielle est également plus fort (effet nombre de personnes touchées).

Les focus group montrent que l'attentisme est souvent privilégié jusqu'au bout. Les choix structurants ne sont pris qu'en dernier recours, même si la situation du ménage est sous-optimale. Ceci explique que ces choix ne sont pas pris dans les étapes précédentes.

Par rapport à l'étape précédente, les choix structurants des trajectoires de vie sont influencés par la crise pendant une longue période. Chaque choix sera ainsi influencé par la crise (facteur coût plus important, proximité et solidarités recherchées,..) et pourrait ainsi aboutir à une modification durable des modes d'habiter de consommer et de se déplacer. C'est ainsi dans la durée que la crise pourrait avoir un impact sur les localisations résidentielles.

La société, les comportements des ménages, la ville, se déforment durablement. En poursuivant l'analogie avec la mécanique des matériaux, on peut parler d'une déformation plastique d'un matériau ductile : la déformation se maintient lorsque la force de tension appliquée au matériau disparaît (la structure atomique du matériau a changé).

6.4 Enseignements

Pour éviter la rupture (au sens d'un objet qui rompt sous l'effet d'un effort excessif, trop prolongé ou d'un choc), la ville, le système de transport et les ménages doivent être capables de ductilité. La ductilité est en mécanique des matériaux, la capacité d'un objet à se déformer durablement sous la contrainte sans se rompre. Comme en mécanique, la ductilité permet d'augmenter sa résilience⁵¹. A l'opposé, toute rigidité est source de fragilité. On peut évoquer plusieurs rigidités identifiées :

- rigidité provenant de règles définies par la puissance publique (la fiscalité du logement⁵², le droit du travail,...),
- rigidité des marchés (marché de l'immobilier, marché de l'emploi, marché des prêts),
- rigidité d'un réseau de transport peu évolutif,
- rigidité familiale et sociale (proximité de la famille, habitudes)
- rigidité de la forme urbaine (la forme urbaine est par nature relativement rigide mais certaines formes urbaines sont davantage capables d'évolution que d'autres : mixité fonctionnelle, courtes distances, densité).
- Rigidité dans la configuration de chaque ménage (capacité d'évolution professionnelle, nombre de personnes dans le ménage, bi-activité, couples séparés avec enfants, propriétaires...).

Les ruptures (dans le sens d'un changement brusque des conditions macroéconomiques), si elles ne sont pas souhaitables peuvent-elles apparaître comme des opportunités pour faire évoluer le système vers de nouveaux équilibres plus résilients dans lesquelles des opportunités pour des politiques publiques de transition peuvent se mettre en place ? Il est difficile de répondre à cette question, mais c'est bien celle qui se pose à l'issue de cette recherche.

Dans la littérature, cette fonction est bien identifiée par le CGPC⁵³ qui considère que les cheminements entre plusieurs équilibres⁵⁴ possibles pourraient être en particulier provoqués par des « réactions

⁵¹ en métallurgie, la résilience désigne l'énergie ou choc que l'objet est capable d'absorber sans se rompre ; lorsque le terme est appliqué à d'autres domaines, il s'agit de la capacité intrinsèque d'un système à retrouver un état d'équilibre - soit son état initial, soit un nouvel équilibre - qui lui permette de fonctionner après un désastre ou en présence d'un stress continu.

⁵² Favoriser la mobilité résidentielle en modifiant la fiscalité du logement, Note d'analyse du CAS d'octobre 2010.

mondiales à des “événements aiguillages”, des crises ou des ruptures dont on ne peut mésestimer la probabilité de survenue ». P. H. Feindt (Feindt, 2010), qui résume un certain nombre de travaux, voit les crises comme des opportunités pour la planification urbaine. La modification de la hiérarchie des modes que peut apporter une crise (prix du pétrole haut rendant les transports en commun plus attractifs par exemple) permet aux politiques publiques d’encourager une évolution plus structurelle vers les modes les plus vertueux. Il note que les discours pour le report modal sont présents depuis plus de vingt ans mais les comportements n’ont pas beaucoup évolué. C’est en période de crise que les comportements sont le plus susceptibles de se modifier réellement.

Faut-il pour autant souhaiter une crise longue et durable ? Ne peut-on pas envisager des politiques publiques qui inciteraient à des modifications structurantes avant que la contrainte n’oblige les ménages à mettre en œuvre des solutions radicales, à un coût humain parfois important ? Pour reprendre le parallèle avec la sidérurgie, les métaux subissent des traitements a priori pour modifier leurs caractéristiques (limite d’élasticité, résilience) afin d’éviter une rupture lorsqu’ils seront mis en tension dans leur utilisation future. La perspective de la crise justifie des solutions radicales à double titre : elles permettent de se préparer à la crise tout en progressant vers les objectifs de développement durable qui seront à atteindre quoi qu’il arrive.

La présente recherche, en abordant de manière systémique les dépenses des ménages, et les relations entre mobilité transport et mobilité résidentielle en période de crise, met en avant le rôle que joue la localisation résidentielle pour les évolutions de la mobilité transport. Facteur important d’inertie dans les comportements transport (qui dépendent des OD pratiquées) qui explique la lenteur des évolutions, la mobilité résidentielle inscrit dans la durée les évolutions de comportements enregistrés pendant une crise. En ce sens, on ne constate pas de rupture nette dans la mobilité transport lors de l’arrivée d’une crise mais une modification du trend, qui est d’autant plus importante que la crise perdure.

L’analyse des réactions des individus des groupes de discussion montre aussi qu’en cas de crise forte et durable, les individus semblent avoir épuisé toutes les possibilités d’adaptation et qu’ils optent pour des comportements de repli/résignation (centrés sur la cellule des connaissances proches) plutôt que pour des comportements de rébellion.

⁵³ « Démarche Prospective transport 2050 », mars 2006, Les rapports du CGPC N°2006-0036-01

⁵⁴ Correspondant aux 4 scénarios envisagés par la démarche prospective.

7 Enseignements : les suites à donner à la présente recherche

Le projet RUPTURES avait comme objectif de mieux comprendre les interrelations entre les choix de mobilité (transport et résidentielle) et les arbitrages économiques des ménages en situation de crise économique ayant une intensité de plus en plus forte.

Bien que le projet de recherche ait globalement atteint cet objectif, il a conduit à de nombreuses questions qui dépassent son ambition première. Le présent paragraphe rappelle la portée des travaux et esquisse une liste de sujets qu'il serait important de poursuivre afin d'éclairer la décision en matière de politiques publiques.

La présente recherche, basée sur une méthode de production de données qualitatives, a permis de mettre en évidence certains grands enseignements. La faiblesse de l'échantillon (36 individus), combinée à la spécificité territoriale (enquête réalisée auprès de ménages de l'aire urbaine lyonnaise) et le choix du groupe cible (les 20-65 ans) ne permet pas une généralisation systématique des enseignements. Des approfondissements seraient donc à mener pour tenir compte de certaines spécificités et ainsi valider/invalides les hypothèses formulées dans ce rapport pour des segments spécifiques. De même, les travaux ne donnent pas de quantification des impacts ou des seuils de modification de comportements. Enfin, les travaux ont soulevé des pistes de mesures d'accompagnement, mais ces pistes n'ont pas pu être testées au cours des groupes de discussions. Elles mériteraient donc d'être développées et évaluées.

Validation des hypothèses avancées et quantification des effets sur la mobilité

Les hypothèses avancées dans ce travail pourraient être validées et quantifiées en les confrontant à des échantillons plus importants, pouvant porter sur des sous-segments de la population. D'autres approches, plus quantitatives, pourraient ainsi être envisagées pour approfondir et infirmer/confirmer le présent travail. Ceci pourrait notamment être réalisé au travers d'enquêtes spécifiques auprès de personnes ayant connu une crise au niveau personnel, permettant ainsi de quantifier les arbitrages sur un échantillon plus important. Ce travail pourrait être mené en France où certaines personnes sont déjà confrontées à des situations financières difficiles. Les conclusions de telles enquêtes permettraient de coller au contexte français. Des analyses pourraient également avoir lieu en Espagne ou en Grèce, pays pour lesquels la crise présente un niveau déjà bien supérieur et pour lesquels des déclarations de comportements révélés seraient pertinentes. Des analyses à un niveau plus macro pourraient également être envisagées pour ces deux pays (statistiques du trafic par mode, évolution des prix immobiliers et des comportements de mobilité résidentielle,...). De telles études nécessiteraient une analyse des différences de contexte entre pays pour en tirer des conclusions valables pour la France. Sans préjuger des méthodes retenues, **des enquêtes quantitatives complémentaires sont nécessaires pour quantifier les seuils et le niveau des impacts identifiés.**

On pressent qu'une différenciation territoriale importante ne serait pas à exclure, notamment sur la question de la mobilité résidentielle longue distance : l'agglomération lyonnaise étant particulièrement attractive, une baisse de la population serait peu probable, mais celle-ci pourrait se produire dans d'autres régions moins dynamiques et moins attractives en termes d'emploi. Ces phénomènes, observés aux Etats-Unis dans des villes comme Détroit ou San Bernardino (CA), Central Falls (RI) (ces dernières totalement en faillite), posent des questions qui n'ont pas été traitées dans la présente recherche. **Une**

déclinaison par type de territoire serait nécessaire pour tenir compte de la spécificité de chacun (taille de ville, rural/urbain, région dynamique ou non, économie résidentielle ou productive...).

Des questions soulevées à approfondir

Quels indicateurs pour évaluer la vulnérabilité des ménages et de la forme urbaine ?

La présente étude a mis en évidence un certain nombre de facteurs de localisation qui induisent une plus ou moins forte vulnérabilité en temps de crise économique. Les indicateurs existants concernant la vulnérabilité énergétique pourraient être complétés par des critères plus spécifiques à la crise. Ces indicateurs seraient un outil précieux pour les décideurs des collectivités afin qu'ils mettent en œuvre des actions ciblées pour renforcer la résilience de leur territoire. De tels indicateurs pourraient également être utiles aux ménages qui n'ont pas toujours les éléments leur permettant d'anticiper la portée de certains de leurs choix. De nombreux outils ont été développés récemment et sont recensés par le projet Morecco⁵⁵. Ceux-ci portent sur une aide à la localisation combinant les coûts de transport et de logement notamment. L'intégration d'une dimension « risque prospectif » dans ce type d'outils pourrait aider les ménages à éviter de se retrouver dans des situations de précarité en cas de changement de certains paramètres (prix des transports, baisse du prix de l'immobilier, chute de revenus).

Intensification des compétitions territoriales

L'évolution des critères de choix d'un logement en situation de crise : plus de poids accordé à la proximité des activités du quotidien, à la proximité du marché du travail devrait accentuer la compétition entre les territoires. Cet aspect n'a pas été spécifiquement analysé dans ce travail mais pourrait faire l'objet d'approfondissements. Quels territoires tireraient leur épingle du jeu ? Quels seraient les quartiers qui risqueraient de se déprécier fortement ? Enfin, de quels outils disposent les différents acteurs pour atténuer des phénomènes source de rente ou de destruction de patrimoine ? Il serait ainsi possible de définir des facteurs de résilience des territoires face à la crise à partir des enseignements des groupes de discussion. Une segmentation plus fine des territoires et des quartiers pourrait ainsi être réalisée sur ces critères⁵⁶. Pour chaque type de quartier, des recommandations spécifiques pourraient être développées.

Des vulnérabilités sur le logement et la mobilité transport

Des situations de vulnérabilité ont été identifiées :

- Logement (difficulté à se loger, à se relocaliser, à adapter son logement à son budget,...)
- Transport (des déplacements contraints renforcés par la précarité de l'emploi, la rigidité du marché du logement et des modes de vie hérités d'une période d'énergie bon marché).

Faut-il favoriser les changements structurels (relocalisation, limitation de la dépendance automobile) ou aider les ménages à subsister dans des situations de tension encore accrue ? Des approfondissements spécifiques à chaque question posée devront être réalisés.

Ces questions qui relèvent de la politique à mener en période de crise n'ont pas été traitées dans ce travail.

Vers des politiques d'accompagnement du changement en amont pour augmenter la résilience ?

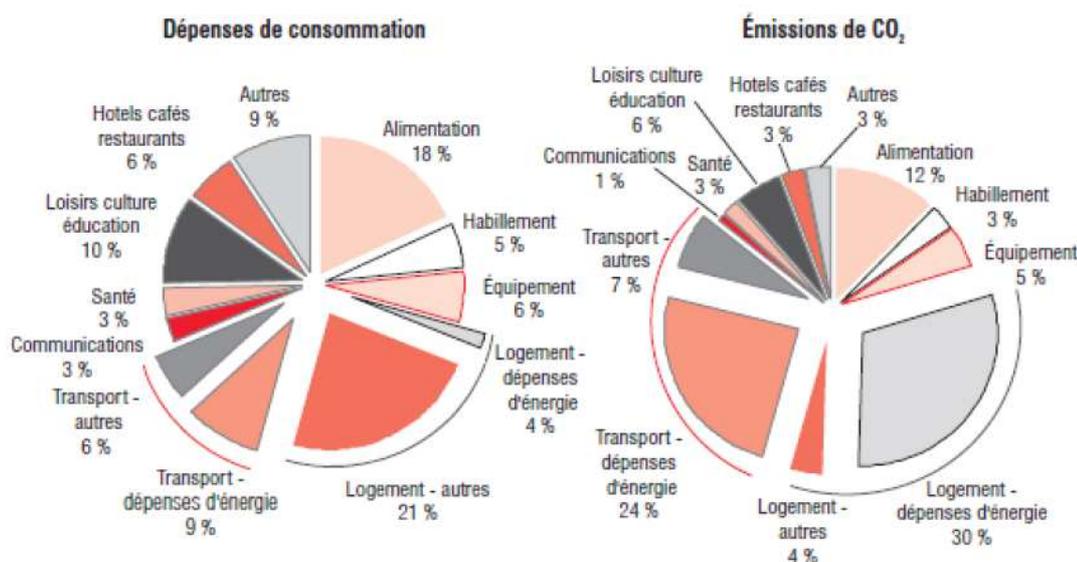
Il apparaît nécessaire de se préparer à la crise (ménages, puissance publique), puisque certains choix qu'il est encore possible de prendre avant la crise permettraient de traverser celle-ci avec agilité alors que d'autres choix aboutissent à des réels pièges. Il semble donc important d'identifier les choix des ménages et des collectivités qui jouent en faveur de la résilience et ceux qui vont dans le sens contraire. Certains de

⁵⁵ Projet européen dans lequel la Région Rhône Alpes est impliquée. <http://www.moreco-project.eu/>

⁵⁶ Cf. point précédent : utilité de disposer d'indicateurs de la vulnérabilité à la crise.

ces choix sont des évolutions qui seront impératives à long terme (changement climatique,...). La prise de décision rapide sur ces questions aboutira à une situation doublement gagnante. Une bonne illustration de ces deux dimensions est donnée par le graphique de la Figure 22 qui présente la répartition des postes de consommation des ménages par dépense monétaire d'une part, et par consommation de CO₂ d'autre part. Si le logement et les transports pèsent 36% dans le budget des ménages, ces mêmes postes pèsent 65% dans leur consommation de CO₂. Préparer les ménages à optimiser le budget logement et transport permet dans le même temps une action efficace pour la lutte contre le changement climatique.

Un travail systématique de classement des décisions en faveur d'une plus forte résilience à la crise pourrait être réalisé. Les décisions pourraient être classées selon qu'elles sont spécifiques à la crise ou qu'elles impactent à la fois la crise et le développement durable ; selon leur niveau de complexité de mise en œuvre, leur coût et selon leur acceptabilité. D'autres critères seraient à définir pour une hiérarchisation des priorités d'action. Ces propositions n'ont de sens que si les pouvoirs publics ont les moyens de réaliser ces politiques. Or, un des facteurs principal de la crise actuelle est le surendettement public (central et local), le système pourrait donc entrer en contrainte financière forte limitant toute action politique. Les actions à moindre coût qui peuvent être anticipées (avant un blocage de toute action publique) seront particulièrement à mettre en avant.



La nomenclature utilisée est celle de la consommation Individuelle par fonction (COICOP - Classification of Individual Consumption by Purpose).

Figure 22 : Répartition des postes dans la consommation des ménages par dépenses monétaires et par émission de CO₂ (TEC, 2012) Source : (Lenglart, Lesieur et al. 2010).

Tout au moins, les analyses multicritères de projets et décisions à prendre dans ces années d'incertitudes devraient comprendre des critères sur les impacts en cas de crise (vers plus ou moins de résilience ?).

Les groupes de discussion comme outil de sensibilisation ?

Il est apparu que les groupes de discussions ont été l'occasion pour les participants d'une réflexion prospective personnelle approfondie. Confrontés à la présentation d'enjeux généraux et leurs implications concrètes dans leur quotidien, les participants ont également pu échanger en groupe sur certains sujets et se forger par eux-mêmes une opinion. Ils ont également été invités à se positionner personnellement sur des choix de vie qui, à mesure que le niveau de crise augmentait, se recentraient sur les besoins basiques

(logement, socialisation, solidarité, travail). Cette expérience a eu un impact concret sur des choix individuels posés depuis le groupe de discussion.

Ne pourrait-on pas imaginer des mises en situation similaires pour sensibiliser les individus et les décideurs sur des thématiques particulières (rationalisation des choix de déplacements et de localisation) ? Les forces de la démarche étant une mise en contexte active et une implication personnelle au travers de décisions concrètes prises pendant le groupe de discussion. Si la mise en œuvre sur les ménages semble difficile dans de tels comités restreints, cette technique ne pourrait-elle pas être utilement mise en œuvre pour des responsables politiques ou des techniciens de collectivités locales ?

Ce type de technique est fréquemment utilisé pour tirer des enseignements de groupes d'experts. Ce qui est envisagé ici ne correspond pas tout à fait au traditionnel « workshop », en ce sens qu'il ne serait pas tant attendu un résultat, un rapport, mais une sensibilisation aux enjeux de crise.

8 A retenir

1. Une rupture dans l'environnement macroéconomique global n'induit pas de rupture rapide dans les comportements de mobilité résidentielle, dans les modes de vie et de déplacements. Les changements s'opèrent au travers de processus d'ajustement longs (cf. §6.4 p94). Il en résulte une inversion de tendance dans les comportements mais pas forcément de rupture nette.
2. Face à une crise, les ménages ajustent progressivement leur poste « transports » (changement de mode, organisation, chaînage de déplacements) impliquant un glissement de la voiture vers le covoiturage et les transports collectifs puis de ces derniers vers les modes doux. Mais tant que des choix plus structurants ne sont pas réalisés, les changements en matière de mobilité sont peu durables. La démotorisation, même partielle, est un choix structurant qui a une portée de moyen terme et intervient essentiellement en cas de crise forte (cf. § 4.3.2). Des relocalisations résidentielles et d'activité correspondent à des choix structurants sur le long terme. La crise n'est qu'à la marge un déclencheur de relocalisation mais joue un rôle important dans les choix de relocalisation lorsque celle-ci est motivée par d'autres déterminants (modification de la taille du ménage : accueil d'un enfant,...).
3. Mis à part une partie de la population mobile et sans attaches (jeunes, locataires, célibataires), les changements structurants sur le mode de vie et d'habiter sont faibles, même en cas de crise. Les ménages font preuve d'une grande capacité d'adaptation (organisationnelle, concessions sur des postes d'autres dépenses et sur le temps disponible) dont l'objectif est de conserver, même partiellement, leur mode de vie et leur habitat. Cette capacité **aboutit à des mises sous tension fortes des individus**.
4. A l'inverse, des choix de vie structurants qui permettraient une rationalisation importante des postes de dépenses « logement » et « transport » sont peu mises en œuvre. Une grande partie de la population n'est en effet plus en mesure de faire ces choix du fait de nombreuses rigidités : rigidités réglementaires (notamment pour les propriétaires), liées au ménage, rigidités des marchés immobilier ou de l'emploi, rigidités dans la forme urbaine et l'offre de logements ou de transports ; du fait de contraintes supplémentaires liées à une période de crise (précarisation de l'emploi) ; et du fait d'une aversion au changement. Cette dernière est visiblement importante chez les personnes des focus group.
5. Il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner ce changement. La conduite de réformes facilitant les mutations nécessaires à l'atténuation de ces rigidités permettrait de réduire les tensions sur les budgets des ménages comme ceux des collectivités. L'anticipation de ces réformes avant que la situation économique ne soit trop tendue permet d'augmenter la résilience des ménages face à la crise. Plus les actions tardent à être mises en œuvre, moins la puissance publique disposera de moyens pour mener les actions.

Bibliographie

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, pp. 50, 179-211.
- Bamberg, S., Rölle, D., & Weber, C. (2003). Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? *Transportation* 30, pp. pp 97-108.
- Beauvais, J.-M., PACTS, & ETiCS. (2010). *Impact d'un déménagement du périurbain au centre ville sur les consommations de carburants des ménages*. ADEME, DRI, PREDIT.
- Brun, G. (2002, décembre - janvier). La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche. *Economie & Humanisme*(n° 359), 10-15.
- CAS. (oct 2010). *Favoriser la mobilité résidentielle en modifiant la fiscalité du logement*. Note d'Analyse Economie - Finance.
- Cavailhès, J. (2012, mars). Le choix de la localisation résidentielle des ménages obéit à de bonnes raisons économiques. *La Revue du CGEDD*, pp. 67-71.
- CGPC. (2006). *Démarche Prospective transport 2050*. Les rapports du CGPC.
- Clerc, M., & Marcus, V. (septembre 2009). *Élasticités-prix des consommations énergétiques des ménages*. INSEE, Direction des Études et Synthèses Économiques, Document de travail.
- Crozet, Y. (2012, février). Interview prospective évaluation des projets de transport. (B. C. Nova7, Intervieweur)
- Crozet, Y., Orfeuill, J.-P., Massot, M.-H., & Batz, e. c. (2001). *Mobilités urbaines : cinq scénarios pour un débat*. notes du CPVS.
- Debrand Jérôme, T. C. (2005). Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20 ans. *Economie et statistique n°381-382*, pp. 125-146.
- Desjardin, X. (2009, février). Peut-on habiter au vert quand le pétrole devient cher ? *Revue "Pour"*, n(n°199), pp. pp. 116-123.
- Feindt, P. H. (Août 2010). The Great Recession – a transformative moment for planning. *Cardiff University, International planning studies*, pp. vol15 N03, 169-174,.
- Forward, S. (1998). BEHAVIOURAL FACTORS AFFECTING MODAL CHOICE. *ITRD*, p. 95p.
- Gärling, T., Gärling, A., & Johansson, A. (2000). Household choices of car-use reduction. *Transportation Research*, pp. A, 34, 309 – 320.
- Kaufmann, V. (2005). Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? *Cahiers internationaux de sociologie n°118*, pp. 119-135.
- Kaufmann, V., & Jemelin, C. (2004, octobre 21-22). La motilité, une forme de capital permettant d'éviter des irréversibilités socio-spatiales ? *Espaces et sociétés aujourd'hui*, (p. 10 p.). Rennes.
- Leroux, B. (2011). *Budget énergétique des ménages : atlas des territoires vulnérables*. Certu, Collection Dossiers.
- LET, Enerdata, Crozet, Y., Chateau, B., Lopez-Ruis, H., & Bagard, V. (2008). *De la modélisation à la prospective : ruptures et transitions dans les scénarios de mobilité durable (personnes et marchandises) à l'horizon 2050*. PREDIT 3.
- Louvet, N., & Nessi, H. (2012). *Incidences du rapport au cadre de vie et du contexte sur la mobilité de loisir*. PUCA / PREDIT / DREIA.
- Munch, J., & Al., e. (2008). Home ownership, job durationn, and wages. *Journal of urban economics*, p 130-145.
- Olvera, D., Plat, & Pochet. (2007). Mobilité quotidienne en temps de crise. *Belgeo - revue Belge de géographie n°2*, pp. 173-187.
- Orfeuill, J.-P. (2008). *Une approche Laïque de la mobilité*. Descartes et Cie.

- Orfeuill, J.-P., & Massot, M.-H. (2005, septembre). Penser les mobilités de demain - Essai de clairvoyance prospective. *Revue du CERAP, "Les futurs, Science politique, société : de quoi demain sera-t-il fait?"*(n°22), pp. pp 269-290.
- Orfeuill, J.-P., Massot, M.-H., & Korsue, E. (2009). *Le concept de ville cohérente : réponse aux débats entre ville étalée et ville compacte*. PREDIT, G01.
- Oswald, A. (1996). A conjecture on the explanation for high unemployment in the industrialized nations. *The Warwick Economic research papers series*.
- Pissarides, C., & Wadsworth, J. (1989). Unemployment and the Inter-Regional Mobility of Labour. *The Economic Journal*, 739-755.
- Raux, C., Traisnel, J.-P., Nisolas, J.-P., Maiza, M., & Delvert, K. (2005). *Bilans énergétiques transport-habitat et méthodologie*. Lyon: BETEL, ETHEL, rapport R2, action concertée CNRS/ministère de la Recherche, LET.
- Rupert, P., & Wasmer, E. (2009). Housing and the labour market : Time to move and aggregate unemployment. *IZA DP*(n° 4172).
- Svidén, O. (1983). Automobile usage in a future information society. *FUTURES*, 478-490.
- TEC. (2012). *Le budget carbone individuel, de la théorie à la pratique*. Programme GICC- Troisième Appel à proposition de recherche (2008) « Adaptation, atténuation et régionalisation".
- Thomas, M.-P., Pattaroni, L., & Kaufmann, V. (2011). *Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles : quelles relations avec les choix résidentiels ?* Presses Universitaires de Rennes Ed S Carpentier et P Gerber.
- Verplanken, B., Aarts, H., & van Knippenberg, A. (1994). Attitude versus general habit. *Journal of Applied Social Psychology*, pp. 24, 285-300.
- Verplanken, B., & A.I, e. (2003). Reflections on Past Behavior: A Self-Report Index of Habit Strength. *Journal of Applied Social Psychology*, pp. 33,1313-1330.
- Verry, D., & Vanco, F. (2009). La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française. *colloque Eurocities datta 8-9 janvier 2009*. Namur.
- Vincent, S., & Kaufmann, V. (2010). Choix résidentiels et mobilité quotidienne : Perspectives sur l'impact de l'augmentation des coûts du pétrole en Suisse. Dans *Pétrole, mobilité, CO2 : les politiques publiques et l'automobilité face à la variation des prix du pétrole* (pp. 133-154). PREDIT.
- Wiel, M. (2002, janvier). Temps gagné, temps perdu : les pièges de la vitesse. (n°359), pp. 50-54.
- Wiel, M. (2009, avril). L'organisation de nos Villes peut-elle devenir plus économe en déplacements automobiles ? *revue Etudes Foncières n°138 Mars-Avril 2009*(138).

Annexe 1 Questionnaire préalable



Bonjour,

Nous vous remercions pour votre participation à ce travail de recherche dont la première étape est le présent questionnaire.

Vous avez à tout moment la possibilité de revenir en arrière à l'aide des flèches en bas de la page.

Si certaines questions vous semblent imprécises ou ne pas correspondre à votre cas, vous aurez l'occasion de nous le préciser au cours du groupe de discussion à venir.

Bien cordialement,
L'équipe de recherche

Pensez à valider à la fin du questionnaire, sinon vos réponses seront perdues!



Combien de fois vous rendez-vous au travail au cours d'une semaine ?

Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous HABITUELLEMENT pour vous rendre au travail ?

Vous arrive-t-il occasionnellement d'utiliser un autre mode de transport que celui que vous utilisez habituellement pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple



Combien de fois vous rendez-vous sur le lieu de vos études au cours d'une semaine ?

Quel mode de transport utilisez-vous HABITUELLEMENT pour vous rendre sur le lieu de vos études ?

Utilisez-vous de manière OCCASIONNELLE un autre mode pour ce vous rendre sur le lieu de vos études ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple



Combien faites-vous de déplacements par semaine pour vos achats alimentaires ?

en supermarché ou supérette (en centre-ville)	<input type="text" value="1/sem"/>
en grande surface (en périphérie)	<input type="text" value="moins de 1/mois"/>
commerces de proximité (boulangerie, boucherie...)	<input type="text" value="3/sem"/>
au marché	<input type="text" value="2/mois"/>
pas de déplacement, je me fais livrer	<input type="text" value="moins de 1/mois"/>

1 aller retour = 1 déplacement

Quel mode de déplacement utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur les lieux de vos achats alimentaires ?

Utilisez-vous de manière OCCASIONNELLE un autre mode pour vos achats alimentaires ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple pour le déplacement choisi (le plus éloigné)



Déplacements

Cochez les motifs de tous les déplacements que vous effectuez au cours d'une semaine

Motif du déplacement

- me rendre au travail
- études
- achats (alimentaires)
- achats (équipement, habillement)
- loisirs (activité culturelle, sportive, associative, restaurant...)
- promenade, lèche-vitrine
- accompagnement de quelqu'un d'autre
- autres (précisez)

Si vous effectuez des déplacements pour un autre motif, précisez ce motif.



Combien de déplacements faites-vous pour effectuer des achats d'équipement ou d'habillement ?

en grande surface (en zone périphérique)	jamais
en grande surface (en centre-ville)	jamais
en magasin spécialisé (en zone périphérique)	jamais
en magasin spécialisé (en centre-ville)	2 déplacements par mois
en centre-commercial (en zone périphérique)	jamais
en centre-commercial (en centre-ville)	1 déplacement tous les 2 mois

ex : Un aller-retour = 1 déplacement

Quel mode de déplacement utilisez-vous habituellement pour vos achats d'équipement ou d'habillement ?

Transport en commun (métro, tramway, bus)

Utilisez-vous de manière OCCASIONNELLE un autre mode pour vous rendre sur le lieu de vos achats d'équipement ou d'habillement ?

voiture (c'est moi qui conduit)

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

25

Temps de parcours pour un aller simple de votre déplacement d'achat d'équipement / habillement le plus fréquent



Combien de fois vous rendez-vous sur le lieu de vos loisirs au cours d'une semaine ? (activité culturelle, sportive, associative, restaurant ...) ? 1 par semaine

Attention : indiquez le restaurant uniquement en soirée et le weekend

Quel mode de déplacement utilisez-vous HABITUELLEMENT pour vous rendre sur le lieu de vos loisirs ?

voiture (c'est moi qui conduit)

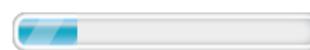
Utilisez-vous de manière occasionnelle un autre mode pour vous rendre sur le lieu de vos loisirs ?

Vélo

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

10

choisir le déplacement le plus éloigné parmi vos déplacements de loisir



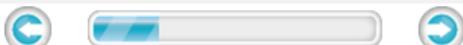
Combien de fois vous déplacez-vous pour aller vous promener ou faire du lèche-vitrine au cours d'une semaine ?

Quel mode de déplacement utilisez-vous HABITUELLEMENT pour vous rendre sur le lieu vos promenades et/ou lèche-vitrine ?

Utilisez-vous de manière OCCASIONNELLE un autre mode pour vous rendre sur le lieu de vos promenades ou sur le lieu où vous faites du lèche-vitrine ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple n'incluant pas le temps de promenade



Combien de fois vous déplacez-vous pour accompagner quelqu'un au cours d'une semaine ?

exemple : 1 aller-retour d'accompagnement = une fois

Quel mode de déplacement utilisez-vous HABITUELLEMENT pour accompagner quelqu'un ?

Utilisez-vous de manière occasionnelle un autre mode pour accompagner quelqu'un ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple



Au début du questionnaire, vous avez indiqué vous déplacer pour un motif autre que ceux proposés. Combien faites-vous de déplacements par semaine pour ce motif ?

NB : un aller-retour pour ce motif = 1 déplacement

Quel mode de déplacement utilisez-vous pour ce motif ?

Utilisez-vous de manière OCCASIONNELLE un autre mode pour ce déplacement ?

Combien de temps en moyenne dure ce déplacement (en minutes) ?

Temps de parcours pour un aller simple



Est ce que ce/ces modes change(nt) selon la saison ?

oui

non



Indiquez le niveau d'importance que vous apportez de manière générale aux éléments suivants pour le choix de vos modes de déplacement. Utilisez l'échelle de 1 à 5, où 1 signifie que la raison indiquée n'est pas du tout importante pour vous, 4 signifie que la raison est très importante pour vous et 5 correspond à un critère qui peut justifier à lui seul votre choix.

	1 peu important	2	3	4 très important	5 déterminant
J'aime choisir un mode dont j'ai l'habitude	<input type="radio"/>				
sécurité (accidents)	<input type="radio"/>				
sûreté (agressions)	<input type="radio"/>				
coût / prix	<input type="radio"/>				
rapidité	<input type="radio"/>				
régularité	<input type="radio"/>				
propreté intérieure du mode	<input type="radio"/>				
confort	<input type="radio"/>				
tranquillité, pas de promiscuité	<input type="radio"/>				
stress de la conduite	<input type="radio"/>				
plaisir (j'aime un mode)	<input type="radio"/>				
flexibilité et indépendance	<input type="radio"/>				
j'ai peur de me perdre	<input type="radio"/>				
je n'ai pas assez d'information sur les autres modes	<input type="radio"/>				
j'aime choisir un mode qui demande peu d'organisation	<input type="radio"/>				
je n'ai pas accès aux autres modes	<input type="radio"/>				
mode écologique	<input type="radio"/>				
possibilité de transporter des personnes ou des objets	<input type="radio"/>				
autre raison importante pour vous (précisez à la question suivante)	<input type="radio"/>				

Seriez-vous prêt à vous déplacer en partageant votre voiture avec d'autres personnes avec lesquelles vous pourriez partager les dépenses ?

- je préférerais éviter
- oui, si je connais directement la/les personne(s)
- oui, même avec des inconnus s'ils m'ont été recommandés par quelqu'un que je connais
- oui, même si la mise en relation est réalisée par un service de covoiturage partagé



Quels sont les freins à l'utilisation du covoiturage pour vous ? (Utilisez l'échelle de 1 à 4, où 1 signifie que le frein est pas important, et 4 le frein est très important).

	1	2	3	4
sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
contrainte d'organisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
je veux être seul dans ma voiture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
augmente trop mon temps de parcours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vous arrive-t-il régulièrement de louer des véhicules ?

- oui
- non

Vous arrive-t-il d'utiliser une offre d'autopartage (Autolib, Car2Go, entre particuliers) ?

- oui
- non

Vous arrive-t-il d'utiliser le taxi à titre personnel ?

- moins d'une fois par an
- moins d'une fois par mois
- plusieurs fois par mois



Attitudes et style de vie

Dans mon quartier (les mêmes questions vous seront posées à la page suivante pour vos activités à l'extérieur de votre quartier)

Les activités des personnes de mon ménage pendant le temps libre (moi-même, conjoint(e), enfant(s))

	Jamais	Moins d'une fois par mois	Entre 1 et 4 fois par mois	1 fois par semaine et plus
rencontrer des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rencontrer des membres de la famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
faire du sport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aller au cinéma/au théâtre/à des concerts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
être engagé dans des associations (organisation ou participation)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
autres (précisez)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

"Jamais" = aucune personne de mon ménage ne réalise cette activité

En dehors de mon quartier

Les activités des personnes de mon ménage pendant le temps libre (moi-même, conjoint(e), enfant(s))

	Jamais	Moins d'une fois par mois	Entre 1 et 4 fois par mois	1 fois par semaine et plus
rencontrer des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rencontrer des membres de la famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
faire du sport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aller au cinéma/au théâtre/à des concerts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
être engagé dans des associations (organisation ou participation)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
autres (précisez)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

"Jamais" = aucune personne de mon ménage ne réalise cette activité



Indiquez l'importance des dépenses de votre ménage (vous, conjoint, enfants) sur les postes de dépense suivants

	1 pas de dépenses	2	3	4	5	6	7 dépenses importantes
Alimentation	<input type="radio"/>						
Habillement et service à la personnes	<input type="radio"/>						
Logement (achat/location + charge)	<input type="radio"/>						
Chauffage, électricité, eau	<input type="radio"/>						
Déplacements quotidiens (véhicule, transports)	<input type="radio"/>						
Vacances, voyages, déplacements longs	<input type="radio"/>						
Loisirs (activités sportives, culture, restaurant)	<input type="radio"/>						
Equipement	<input type="radio"/>						
Téléphonie/internet	<input type="radio"/>						
Santé	<input type="radio"/>						
Epargne	<input type="radio"/>						
Garde d'enfants	<input type="radio"/>						
Autres	<input type="radio"/>						

Pour vous aider, vous pouvez attribuer une valeur en € à chaque niveau :

Ex1 : 0€, 50€, 100€, 150€, 200€, 250€, 300€/mois

Ex2 : 0€, 50€, 100€, 200€, 300€, 500€, 800€/mois

Ex3 : 0€, 100€, 200€, 400€, 600€, 1000€, 2000€/mois

Autres (précisez)

←

→

Ces dépenses incluent elles du superflu ?

Alimentation	un peu, je pourrais réduire ces dépenses
Habillement et service à la personnes	un peu, je pourrais réduire ces dépenses
Logement (achat/location + charge)	un peu, je pourrais réduire ces dépenses
Chauffage, électricité, eau	beaucoup, je pourrais nettement réduire ces dépenses
Déplacements quotidiens (transport, véhicule)	non, je dépense le strict minimum
Vacances, voyages, déplacements longs	beaucoup, je pourrais nettement réduire ces dépenses
Loisirs (activités sportives, culture, restaurant)	un peu, je pourrais réduire ces dépenses
Equipement	non, je dépense le strict minimum
Téléphonie/internet	beaucoup, je pourrais nettement réduire ces dépenses
Santé	non, je dépense le strict minimum
Epargne	non, je dépense le strict minimum
Garde d'enfants	non, je dépense le strict minimum
Autres	non, je dépense le strict minimum

Autres (précisez)



Pour les produits suivants, précisez votre niveau de maîtrise :

	j'utilise régulièrement	je n'utilise pas, mais je saurais m'en servir sans problème	j'utilise mais ça me paraît compliqué et je ne me sens pas à l'aise	je n'utilise pas et ça me paraît très compliqué
Radio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Télévision	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ordinateur - internet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Téléphone portable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Smartphone (téléphone sophistiqué)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
GPS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quel est votre rythme de vie actuellement ?

- Je cours sans cesse et je n'ai jamais le temps de me poser
- J'ai une vie bien remplie mais ça me convient
- Je mène une vie paisible
- Je manque d'activités et cela me pèse



Vous considérez actuellement que votre niveau de vie est :

- très insatisfaisant, je ne peux pas assouvir certains besoins élémentaires
- insatisfaisant, j'assure les besoins élémentaires mais je ne peux pas me permettre d'extras
- à peu près satisfaisant, j'ai ce qu'il faut mais je souhaiterais être un peu plus à l'aise financièrement
- satisfaisant, j'ai ce qu'il faut, il ne m'en faut pas plus, pas moins
- très satisfaisant, j'ai plus qu'il ne m'en faut mais ça me convient
- très satisfaisant, j'ai plus qu'il ne m'en faut, je pourrais en avoir moins

Vers quelles destinations êtes-vous partis en vacances ou en weekend cette année (indiquez le nombre de jours pour chaque destination au cours des 12 derniers mois)

En France

à l'étranger (et hors France métropolitaine)



Quel(s) type(s) d'hébergement avez-vous utilisé (plusieurs choix possible) ?

- résidence secondaire qui m'appartient personnellement
- chez ma famille/chez des amis
- en camping
- en chambre d'hôtes/gîte...
- à l'hôtel

Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous préférentiellement pour vous rendre sur votre lieu de vacances (plusieurs choix possible) ?

- voiture personnelle
- voiture louée
- covoiturage
- car
- train
- avion
- autre (préciser)

Caractéristiques socio-économiques

Vous êtes

- femme homme

Avez-vous un conjoint ?

- oui non

Quel âge avez-vous ?

Quel âge a votre conjoint ?

Qui loge dans votre résidence principale en plus de vous-même ?

- personne
 des membres de mon ménage (conjoint, enfants)
 un/des membre(s) de ma famille éloignée (parents, grands-parents, oncles, neveux) ou proches hébergés
 un/des co-locataire(s)
 un/des locataires

Avez-vous des enfants vivant en permanence au foyer ?

- oui non

Enfants encore au foyer

		Permis de conduire valable	Abonnement aux transports en commun
âge du 1er enfant encore au foyer	<input type="text"/>	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
âge du 2e enfant encore au foyer (selon le nombre d'enfants)	<input type="text"/>	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
âge du 3e enfant encore au foyer (selon le nombre d'enfants)	<input type="text"/>	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
âge du 4e enfant encore au foyer (selon le nombre d'enfants)	<input type="text"/>	4 <input type="text"/>	4 <input type="text"/>
âge du 5e enfant encore au foyer (selon le nombre d'enfants)	<input type="text"/>	5 <input type="text"/>	5 <input type="text"/>
âge du 6e enfant encore au foyer (selon le nombre d'enfants)	<input type="text"/>	6 <input type="text"/>	6 <input type="text"/>

ex : si votre enfant a 12 ans et a un abonnement de transport en commun, indiquer "12" et "oui" dans la colonne "abonnement transport en commun".



Quel est le revenu mensuel de votre ménage (vous et conjoint) avant impôts (en incluant les aides, les pensions...)?

- moins de 800 euros
- de 800 à 1500 euros
- entre 1500 et 3000 euros
- entre 3000 et 5000 euros
- plus de 5000 euros

Disposez vous d'une épargne (et si oui, de quel niveau)

	non	peu	moyen	beaucoup
épargne à rendement fixe (livret A, Codevi...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
épargne en actions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Disposez-vous d'un patrimoine immobilier (hors résidence principale) ?

- oui
- non

Avez-vous des emprunts ou crédits en cours (hors emprunt de la résidence principale) ?

- oui
- non



Dernier établissement scolaire que vous avez fréquenté à temps plein

- pas d'études
- primaire
- secondaire (de la 6e à la 3e, CAP)
- secondaire (de la seconde à la terminale, BEP)
- supérieur jusqu'au BAC+2
- supérieur BAC+3 et BAC+4
- supérieur BAC+5 et plus

Vous êtes

- travail à temps plein ou temps partiel
- apprentissage, formation, stage
- étudiant
- scolaire jusqu'au BAC
- chômeur, recherche un emploi
- retraité
- reste au foyer
- autre

Si vous êtes actif ou étudiant qui travaille, quelle est votre profession ?

- chef d'entreprise
- artisan, commerçant
- cadre, profession intellectuelle
- profession artistique
- profession libérale
- profession intermédiaire
- employé
- ouvrier



Logement

Dans quelle commune habitez-vous ? (Si Lyon, précisez l'arrondissement. Exemple : Lyon 9)

Dans quelle rue habitez-vous ?

Au sein de votre commune, dans quel type de quartier se situe votre logement ?

- centre-ville
- quartier résidentiel
- rural
- autre (précisez)
- autre

Dans quel type de logement habitez-vous ?

- appartement
- appartement avec jardin
- maison sans jardin
- maison avec jardin

Autre (précisez)

Quelle est la surface de votre logement (en m²) ?

Indiquez le niveau d'importance que vous attribuez aux différents facteurs de choix proposés. Indiquez "1" le facteur n'est pas important du tout pour vous, "2" si le facteur compte mais n'est pas primordial, "3" si le facteur est important et "4" si le facteur est très important et 5 si le facteur est déterminant (je ne pourrais pas m'en passer).

	1 pas important	2	3	4 très important	5 déterminant
jardin	<input type="radio"/>				
grande surface	<input type="radio"/>				
prix du logement	<input type="radio"/>				
possibilité de parking	<input type="radio"/>				
standing	<input type="radio"/>				
neuf	<input type="radio"/>				
bon état	<input type="radio"/>				
cachet du bien	<input type="radio"/>				
proximité du lieu de travail (ou activité principale)	<input type="radio"/>				
proximité école/collège/lycée	<input type="radio"/>				
proximité petits commerces/marché	<input type="radio"/>				
proximité supermarché/hypermarché	<input type="radio"/>				
proximité amis/famille	<input type="radio"/>				
proximité espaces verts de qualité	<input type="radio"/>				
proximité station de métro - TER - tramway	<input type="radio"/>				
proximité arrêt de bus	<input type="radio"/>				
quartier sûr	<input type="radio"/>				
quartier de bonne réputation	<input type="radio"/>				
environnement calme	<input type="radio"/>				
prix des déplacements vers le travail / activité principale	<input type="radio"/>				
autres (précisez)	<input type="radio"/>				

Précisez le facteur



Êtes-vous locataire ou propriétaire de votre résidence principale ?

- locataire propriétaire

Avez-vous un prêt immobilier en cours ?

- oui non

Dans combien d'années aurez-vous terminé le remboursement du prêt ?

Depuis combien de temps habitez-vous dans votre logement actuel (années) ?

Possédez-vous personnellement une/des résidence(s) secondaire(s) ?

- non
 en urbain, appartement
 en urbain, maison sans jardin
 en urbain, maison avec jardin
 en station de ski
 en station balnéaire
 à la campagne sans jardin
 en rural avec jardin

Votre famille proche (parents, frères, soeurs) possède-t-elle une/des résidence(s) secondaire(s) ?

- non
 en urbain, appartement
 en urbain, maison sans jardin
 en urbain, maison avec jardin
 en station de ski
 en station balnéaire
 à la campagne sans jardin
 en rural avec jardin



Quelles étaient les caractéristiques de votre logement lorsque vous y avez emménagé ?

- jardin
- grande surface
- prix du logement limité
- possibilité de parking
- neuf
- standing
- bon état
- cachet du bien
- proximité de mon travail (ou activité principale)
- proximité du travail (ou activité principale) de mon conjoint
- prix des déplacements vers le travail (ou activité principale) limités
- proximité école/collège/lycée
- présence de commerces de proximité
- proximité de grandes surfaces
- proximité amis/famille
- proximité espaces verts de qualité
- proximité arrêt de métro - TER - tramway
- proximité arrêt de bus
- quartier sûr
- quartier de bonne réputation
- environnement calme
- autre (précisez)

Autre caractéristique particulière

Si vous ne disposez pas de voiture au sein du ménage, passez à la page suivante.
Si vous disposez d'une voiture, renseignez la ligne "1ere voiture".
Si vous disposez de plusieurs voitures indiquez en premier la voiture la plus utilisée, et en dernier la moins utilisée.

Année d'immatriculation	Carburant	Puissance (chevaux fiscaux)
1ere voiture 2001 1	diesel	1 entre 5 et 7
2e voiture		2
3e voiture		3
4e voiture		4

Années d'immatriculation de la/des moto(s) ou scooter(s)

1ere moto/scooter	
2e moto/scooter	
3e moto/scooter	
4e moto/scooter	

Combien votre ménage dépense-t-il (en €) par mois pour

carburant	
péages	
stationnement payant	



Coût des déplacements et motorisation

Combien dépensez-vous personnellement chaque mois pour vos déplacements en transport en commun ? (en €)

Si vous utilisez un abonnement pour les transports en commun, précisez le type d'abonnement (mensuel, annuel)

- je n'utilise pas d'abonnement
 j'utilise un abonnement mensuel
 j'utilise un abonnement annuel

Votre ménage dispose-t-il d'une ou plusieurs voiture(s) (indiquez combien) ?

Votre ménage dispose-t-il d'une ou plusieurs moto(s) (ou scooter(s)) (indiquez combien) ?



Prénom

E-mail

N'oubliez pas de valider !

Merci !



Annexe 2 Trame des groupes de discussion

La trame suivie pendant les Focus groups est récapitulée dans les paragraphes suivants.

A/ tour de table

Présentation personnelle : prénom, lieu de résidence, d'emploi, ménage, mode(s) privilégié(s).

B/ Expérience de moments de crise et modifications de comportements réels

Avez-vous déjà vécu des situations de difficulté financière où vous avez été amené à limiter vos dépenses ?

Dans ces moments-là ou plus récemment avec les effets de la crise :

- Avez-vous déjà renoncé à certains biens et services ? lesquels – exemples concrets.
- Transport : Avez-vous changé vos habitudes de transport ?
 - Mode de transport ?
 - Lieux (plus près, plus loin ?)
 - Ne plus se déplacer ?
- Logement :
 - Diminuer les frais de logement ?
 - Changer de logement pour se rapprocher du lieu et travail et ainsi diminuer les frais de transport ?

NB : dans les phases A et B, lorsque des sujets particuliers apparaissaient (aversion forte aux transports en commun, utilisation du covoiturage, ressenti sur le prix de la voiture ou du carburant...), un approfondissement de ces questions a été réalisé sur le moment.

NB2 : dans la mesure du possible, les questions ont été posées de manière la plus large possible pour limiter l'influence des questions sur les réponses.

C/ Présentation du contexte de crise

Après une présentation de deux reportages sur la crise en Grèce, description du contexte qui pourrait amener un scénario similaire en France. L'objectif est de rendre crédible le scénario pour que les participants se sentent réellement concernés et se plongent réellement dans les scénarios (Cf. paragraphe 2.3 pour l'explicitation de cette présentation de contexte et des scénarios).

Tour de table : « la crise touche-t-elle ou peut-elle toucher votre entreprise, votre secteur d'activité ? Celui de votre conjoint »⁵⁷.

D/ Comportements dans les scénarios de crise

D.1 / appropriation personnelle du scénario par la description d'une situation concrète

D.2 / comportements déclarés dans les scénarios de crise

NB : les questions suivantes n'ont pas été posées une à une. L'animateur s'assurait néanmoins que chacune avait pu être abordée ou évoquée par les participants.

⁵⁷ Objectif de comprendre à quel degré l'exercice de se projeter dans une situation de crise est « réaliste » pour le participant.

Global : budget

Dans ce cadre :

1. Quels sont / seraient les biens / services auxquels vous renonceriez (ou dont vous réduiriez la consommation) ?
2. Quels seraient les biens / services auxquels vous ne renonceriez pas ?
3. Quels sont les biens que vous vendriez le plus rapidement pour gagner de l'argent ?

Transport

1. Modifieriez-vous vos comportements de déplacement pour économiser sur vos dépenses ?
2. Changeriez-vous votre mode de transport habituel ?
 - a. changer de destination ? explorer les motifs à destination contrainte et ceux destination non contrainte.
 - b. Vendre votre véhicule si vous en avez un ?
3. Pourriez-vous être amenés à ne plus vous déplacer (ou moins) pour certaines choses ? chercher aussi à comprendre si cette baisse de mobilité contrainte est pénalisante ou pas.

Logement

1. Voyez-vous des solutions pour économiser sur votre budget logement ?
 - a. colocation ou de la sous-location
 - i. avec de la famille ou des amis ?
 - ii. avec des inconnus ?
 - b. Déménagement pour économiser sur vos frais de logement ? Chercher un logement plus petit, moins confortable ?

E/ Réflexions, opinions et débats

Ces questions ont en général été abordées au cours de la discussion dans les parties précédentes.

1. Quelles solutions voyez-vous pour pouvoir continuer à vous déplacer en cas de crise forte ?
2. Voyez-vous des **changements possibles dans votre mode de vie** :
 - a. Changement volontaire de travail,
 - b. de rythme (+ ou -), temps partiel...
 - c. de mode de vie (ville/campagne – types de loisirs - ...)
 - d. taille du ménage (enfants->parents ou grands-parents, autres membres de la famille, amis)
3. Est-ce que vous pensez que les périodes de crise peuvent devenir des **opportunités** ? quels éléments du tableau peuvent finalement être positifs ?
4. Pensez-vous que les périodes de crise amènent à développer **un sens de la communauté** plus fort ou plutôt un certain individualisme ?
5. **Covoiturage**
 - a. Avez-vous déjà testé ? si non pourquoi ?
 - b. Présentation du covoiturage dynamique. Smartphone, en temps réel, participation aux frais.
 - i. Seriez-vous prêt à utiliser le système en tant que passager ou conducteur :
 1. pour votre trajet domicile-travail ?
 2. pour d'autres déplacements ?
 - ii. quels freins ?
 - iii. seriez-vous prêt à prendre n'importe qui si bien noté par le système ?
 - iv. est-ce que ce système serait une solution alternative crédible et durable selon vous ?

Annexe 3 Annexes relatives au chapitre « Analyses »

Classement et poids des postes de dépenses

Tableau 4 : Position des "déplacements quotidiens" dans le classement des postes de dépenses

Nb de participants Zone de résidence	Position des déplacements quotidiens dans le classement des postes de dépense												Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	NR		
1ere couronne		1	4	2	1	1	1	1	1					12
2eme couronne	1	1	1	1	1	1			1			1		8
LV		1	1	1	2	1	4	2	1	2	1			16
Total général	1	3	6	4	4	3	5	3	3	2	1	1		36

Lecture : « 1 » correspond au plus gros poste de dépenses.

NB : le critère de classement des postes de dépenses a été préféré au poids accordé par les participants dans la mesure où certains ont noté de 1 à 4 et d'autres de 3 à 7.

Tableau 5 : Position du poste "logement" dans le classement des postes de dépenses

Nb de participants	Position du poste « logement » hors chauffage électricité dans le classement des postes de dépense										Total
	1	2	3	4	6	9	10	11	NR		
locataire	9	1	2	1	1		1		1		16
propriétaire	11		2	4	1	1		1			20
Sans prêt	1			2							3
Remboursant un prêt (vide)	10		2	2	1						15
						1		1			2
Total général	20	1	4	5	2	1	1	1	1	1	36

NB : le propriétaire sans prêt classant les dépenses de logement en 1 a globalement peu de dépenses et a probablement confondu le poste « logement » et le poste « chauffage – électricité... ».

Tableau 6 : Importance des dépenses du ménage sur les postes de dépenses

Indiquez l'importance des dépenses de votre ménage sur les postes de dépense suivants

	1 ; 2 ; 3	4 ; 5	6 ; 7	Vide	Total
Alimentation	2	15	18	1	36
Habillement	17	13	5	1	36
Logement	4	9	23	0	36
chauffage, eau, elec	13	15	8	0	36
Déplacements	13	15	8	0	36
Déplacements longs	18	11	7	0	36
Loisirs	13	19	4	0	36
Equipement	23	11	2	0	36
Téléphonie, interne	23	6	7	0	36
Santé	20	9	7	0	36
Epargne	20	12	4	0	36
Garde enfants	32	2	2	0	36

Possibilité de réduire les dépenses sur différents postes

Tableau 7 : Possibilité de réduire les dépenses sur le poste "déplacements quotidiens"

Possibilité de réduire les dépenses de déplacements (quotidien)	
Beaucoup, je pourrais nettement réduire ces dépenses	2
Non, je dépense le strict minimum	17
Un peu, je pourrais réduire ces dépenses	17
Total	36

2 personnes déclarent pouvoir nettement réduire leurs dépenses de déplacements :

- 1 jeune amateur de voiture et avec une situation financière confortable
- 1 femme qui habite un quartier non desservi par les TC

17 personnes déclarent ne pas pouvoir réduire :

- 4 se déplacent à pied ou en vélo pour aller au travail
- 4 se déplacent en voiture ? dont :
 - o la moitié avec de fortes dépenses pour leurs déplacements : résident en 2^e couronne mais 1 réside à proximité d'une station de transport collectif (TCU ou TER)
 - o La moitié avec des dépenses moyennes pour leurs déplacements : résident dans l'agglomération ou la 1^{ère} couronne de l'agglomération

Critères dans le choix du logement

Tableau 8 : Niveau d'importance des facteurs de choix d'un logement

Importance des facteurs pris en compte dans le choix d'un logement (tableau regroupé)
(1 pas important à 5 déterminant)

	1 ; 2	3	4 ; 5	Vides	Total
176-facteurs_jardin	16	4	16	0	36
177-facteurs_surface_habitation	14	2	20	0	36
178-facteurs_prix_logement	0	4	32	0	36
179-facteurs_place_parking	6	6	24	0	36
180-facteurs_standing	16	15	5	0	36
181-facteurs_neuf	29	3	2	2	36
182-facteurs_bon_état	6	11	18	1	36
183-facteurs_cachet_bien	10	10	14	2	36
184-facteurs_proximité_travail	5	13	17	1	36
185-facteurs_proximité_école	15	7	14	0	36
186-facteurs_proximité_commerces	6	16	14	0	36
187-facteurs_proximité_supermarché	9	15	12	0	36
188-facteurs_prox_famille/amis	24	2	10	0	36
189-facteurs_prox_esp_verts	14	11	10	1	36
190-proximité station de transport du réseau	15	6	15	0	36
191-facteurs_proximité_bus	9	10	17	0	36
192-facteurs_quartier_réputation	2	8	26	0	36
193-facteurs_environnement_calme	5	10	21	0	36
194-facteurs_prix_deplmt_travail	1	8	26	1	36
195-facteurs_autres	7	16	13	0	36

Source : enquête préalable aux FG

Critères dans le choix de mode de transport

Tableau 9 : Niveau d'importance des critères de choix d'un mode de transport

	(vide)	1 peu important	2	3	4 très important	5 déterminant	Total
47-Transp_sécurité	6	3	1	10	12	4	36
48-Transp_sureté	1	6	1	9	12	7	36
49-Transp_coût	0	1	3	14	12	6	36
50-Transp_rapidité	0	0	0	4	14	18	36
51-Transp_régularité	1	0	3	2	19	11	36
57-Transp_flexibilité	0	0	2	3	18	13	36
61-Transp_pas_accès_autres_modes	1	11	10	6	6	2	36
63-Transp_transporter_personnes	0	3	1	10	11	11	36
52-Transp_propreté_intérieure	1	1	4	13	10	7	36
53-Transp_confort	2	1	5	11	11	6	36
54-Transp_tranquilité	1	2	5	12	9	7	36
55-Transp_stress_conduite	1	9	3	13	7	3	36
56-Transp_plaisir_conduite	2	1	3	9	16	5	36
46-Transp_habitude	5	2	3	6	12	8	36
58-Transp_peur_de_se_perdre	3	15	8	5	3	2	36
59-Transp_pas_assez_info_sur_autres_modes	1	14	10	9	2	0	36
60-Transp_mode_peu_organisation	0	2	3	11	12	8	36
62-Transp_écologique	2	6	7	11	8	2	36

Source : enquête préalable aux FG

Modifications de comportement en période de crise

Nombre de citations par type de réaction à la crise

	Crise vécue	situation actuelle	Crise actuelle renforcée	Crise moyenne	Crise Forte	Crise forte et pérenne
5_7_1: changer mode de transport	2	8	5	10	3	3
5_6_2: déménagement pour économiser sur les frais de logement	6	3	2	6	8	1
5_10_1: partir à l'étranger / émigrer	0	0	1	2	11	1
5_6_1: colocation ou sous-location	0	4	2	1	6	0
5_7_4: se déplacer moins ou ne plus se déplacer	1	4	2	6	0	0
5_7_6: mieux organiser ses déplacements / optimiser	0	6	1	6	0	0
5_7_3: changer véhicule	1	5	1	3	1	0
5_8: augmentation de l'autoproduction (alimentation & habillement)	1	1	0	1	4	1
5_7_5 mieux organiser ses déplacements	4	0	0	1	0	0
5_7_2: changer destination	1	1	0	0	0	1
5_6_3: déménagement pour économiser sur les frais de déplacement	0	0	0	1	0	0

Tableau 10 : Nombre de citations par type de réaction à la crise

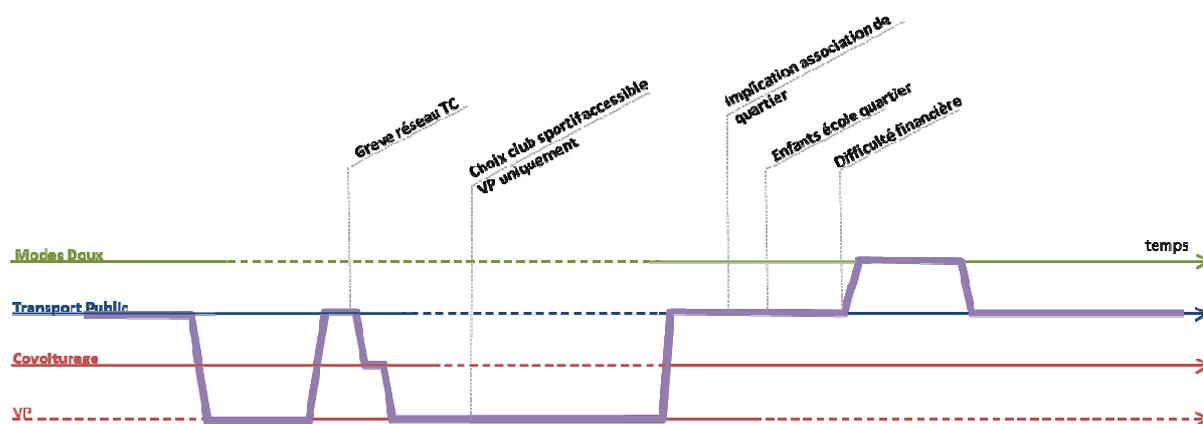
Nota : Le nombre de citations dans les discussions d'une stratégie doit être analysé avec précaution. Un certain effet de groupe peut être décelé : un sujet peut être évoqué par une personne et repris par d'autres alors qu'il n'aurait pas été cité spontanément. Notons qu'il ne s'agit pas nécessairement d'un effet d'influence d'opinion. En effet, le groupe permet également de limiter les omissions : les déclarations des autres participants font envisager des choix qui s'appliquent mais auxquels les participants n'auraient pas pensé seuls.

Annexe 4 Trajectoire de vie

Exemple d'une trajectoire de vie pour illustrer les effets de la crise sur les facteurs de choix de mobilité quotidienne

Le schéma de la Figure 23, réalisé par les auteurs, retrace les choix de modes pour les déplacements domicile – travail d'un individu au cours d'une période d'une dizaine d'années pendant laquelle le ménage vit une situation de crise. Il présente également les facteurs déterminants qui aboutissent aux choix. La mise en parallèle des choix de modes et des différents facteurs explicatifs de ces choix permet de mettre en évidence les implications réciproques entre les différents champs (transport, logement, cycles de vie, environnement économique et forme de la ville). La prise en compte de la durée, représentée par l'axe horizontal, est importante pour comprendre certaines rétroactions de long terme.

L'exemple qui suit ne correspond pas à un participant en particulier mais est inspiré des témoignages de plusieurs participants recueillis lors des Focus groups.



Facteurs subjectifs Individuels	Mauvaise image des TC	Habits de VP		
Facteurs objectifs Individuels			Connnaissance des horaires TC	
Compétences	Achat VP		Démotorisation VP	
Accès aux modes				
Configuration personnelle	Achat néo-urbain		Relocalisation en urbain dense	
	Conjoint qui travaille	Enfant bas âge (accompagnement)	Conjoint retravaillé	Nouveau travail plus loin
Performance des offres de transport	Augmentation carburant	fiabilité	Critère temps	Augmentation carburant
Arbitrage coût, temps, confort		Flexibilité		Critère coût
Distribution spatiale de l'offre de logement, d'emploi, et d'activités		Loisirs accessibles VP		

Figure 23 : Evolution dans le temps des déterminants de la mobilité et des choix de modes

Source : réalisé par l'auteur

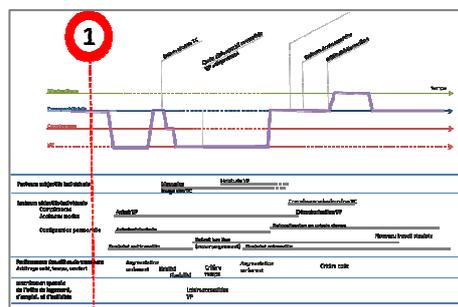
Expliquons pas à pas ce schéma. Les vignettes permettent de suivre à quelle étape correspond la description

1. David : célibataire résidant un studio en centre-ville

- En l'absence de véhicule,
- Compte tenu d'un revenu modeste,
- et en l'absence de contraintes de temps importantes,

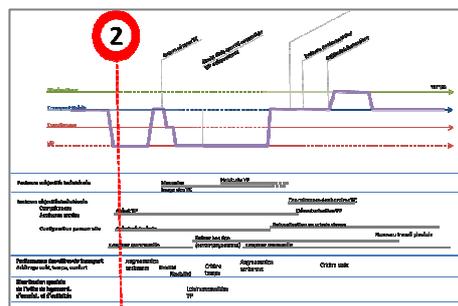
David loue un studio proche de son travail et se déplace en transports publics

NB : tous les modes en dehors de la voiture lui sont possibles



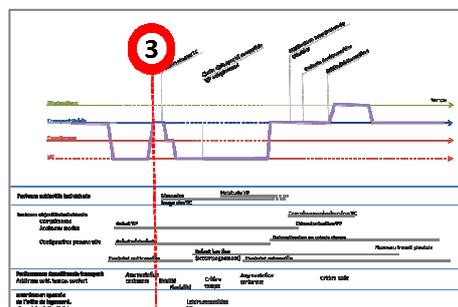
2. Une fois en couple, David et son épouse choisissent de louer un grand appartement à 10 km du centre, en adéquation avec leur budget. Ils s'équipent alors d'un véhicule.

- Compte tenu des performances relatives de la voiture par rapport aux transports en commun (temps de parcours),
 - et pour préserver la liberté de rentrer tard, David se déplace en voiture
- La marche à pied ou le vélo ne sont plus envisagés, compte tenu des distances.



3. Augmentation du prix du carburant.

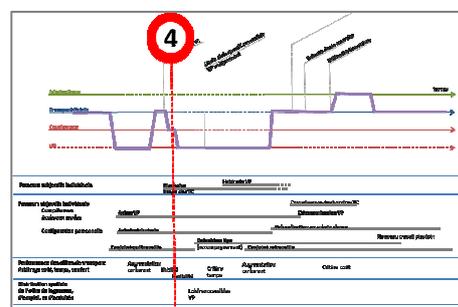
- On parle beaucoup aux informations de l'augmentation du prix du carburant qui a pris 20c€ en 2 mois, David fait le calcul de ce que lui coûteraient les transports en commun et constate qu'avec la prise en charge de l'abonnement par l'employeur, l'abonnement mensuel couterait deux fois moins cher que le carburant mis chaque mois.
 - Bien que David aime conduire et qu'il perde 15 minutes par trajet,
- Il décide d'essayer les transports publics



4. Une expérience ratée des transports publics :

- Au bout d'un mois, une grève paralyse le réseau. David subit la grève et ses perturbations (retards, promiscuité,...). Ayant payé un abonnement, il ne reprend pas la voiture tant que son abonnement est encore valide.
 - Dès le mois suivant, pour garantir une meilleure fiabilité pour ses trajets tout en limitant leur coût,
- il décide de covoiturer avec son collègue.

Son expérience des TC lui laisse durablement une image d'un mode peu fiable et peu confortable qui va peser longtemps dans ses choix.

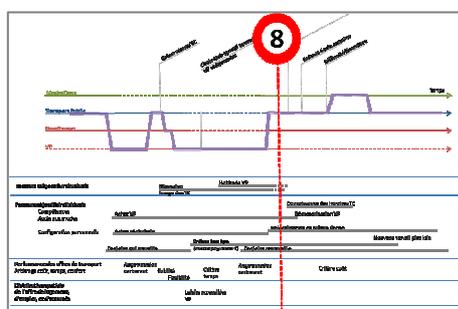


- Le contexte économique se tend et l'entreprise de David propose à ses employés de passer à temps partiel pour conserver leur poste. Le ménage perd 20% de revenus, ce qui l'oblige à modifier en profondeur leur mode de vie. L'épouse de David cherche à retravailler. Mais compte tenu du contexte, elle met du temps et finit par trouver à l'autre bout de l'agglomération. Compte tenu du marché de l'emploi, elle accepte le poste.
- Compte tenu de leurs moyens limités, ils ne peuvent pas acheter et entretenir un second véhicule. Par ailleurs, l'emploi étant à durée déterminée, ils préfèrent ne pas déménager pour se rapprocher de leurs emplois, d'autant qu'ils ont tissé de nombreuses connaissances dans le quartier et que les enfants y ont de bons amis. L'épouse de David se rend donc au travail en transports publics mais met 1h de transport matin et soir.

La localisation raisonnée à un moment donné est maintenant loin d'être optimum pour les déplacements contraints, mais de nombreux freins à la relocalisation (emploi précaire, liens affectifs au quartier,...) résultent en une stabilité résidentielle.

8. La crise se renforce

- La crise se renforce, et notamment le coût des carburants. Le salaire de David est encore réduit et son poste est menacé à court terme. L'emploi de Son épouse est par contre par chance pérennisé. Etant locataire, **le ménage choisit de se relocaliser plus près de l'emploi** de L'épouse de David. A cause de l'incertitude sur l'évolution du coût des carburants et pour que David ait le plus de chances de trouver un nouvel emploi accessible, ils choisissent un quartier bien desservi par les transports en commun. Ils se localisent ainsi à mi-chemin entre l'emploi de L'épouse et le domicile des parents de David qui pourront garder les enfants plus régulièrement. Compte tenu de leurs revenus modestes, ils ne peuvent pas acheter. Ils ont des difficultés à trouver un bailleur qui accepte leur dossier compte tenu de la situation professionnelle de David. Ils finissent pas trouver, mais perdent beaucoup en surface.
- Cette nouvelle localisation modifie en profondeur les habitudes du ménage. David se déplace en métro. Il s'abonne également au service de vélos en libre-service. Il quitte à regret son club de sport pour en retrouver un proche de son nouveau domicile. Les achats sont réalisés à pied dans les commerces de proximité. Le véhicule ne sert plus qu'une à deux fois par mois pour des grosses courses ou des sorties à la campagne mais son stationnement est un problème.
- Titulaire d'un abonnement TC, il se déplace préférentiellement en TC et de plus en plus en modes doux. Il connaît les horaires, les lignes de bus et de métro les plus efficaces.



Le changement de localisation n'est pas uniquement lié à la crise mais avant tout à une pérennisation d'un emploi. La crise joue ensuite sur les critères de la nouvelle localisation.

Une modification de la localisation change en profondeur les habitudes, dont les habitudes de déplacement

Le changement de mode qui modifie les perceptions subjectives des modes et la connaissance de ceux-ci fait basculer la tendance naturelle à choisir un mode vers les TC.

Epilogue

La crise a joué, parfois par petites touches, sur les choix du ménage. Sans initier à proprement parler de déménagement (c'est un nouvel emploi qui a décidé le déménagement), la crise a accéléré certaines décisions, joué en faveur d'un mode de vie de proximité, a favorisé la modification de l'image des modes, a cassé certaines habitudes.

Cet exemple est bien entendu très particulier : les groupes de discussion ont montré 36 participants aux trajectoires toutes différentes. Il permet cependant de mettre en évidence que les choix de mode sont basés sur des critères objectifs et subjectifs qui évoluent en période de crise. L'évolution des comportements est d'autant plus ancrée sur le long terme que la crise dure.