



**HAL**  
open science

# Habitudes pro-automobiles versus pragmatisme : comment les personnes réagissent-elles lorsqu'elles migrent des “ territoires de l'automobile ” vers les lieux dotés en “ alternatives ” ?

Emre Korsu

## ► To cite this version:

Emre Korsu. Habitudes pro-automobiles versus pragmatisme : comment les personnes réagissent-elles lorsqu'elles migrent des “ territoires de l'automobile ” vers les lieux dotés en “ alternatives ” ?. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2022, 2022, 17p. 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2022-01 . hal-03537133

**HAL Id: hal-03537133**

**<https://hal.science/hal-03537133>**

Submitted on 25 Jan 2022

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

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



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

## Habitudes pro-automobiles versus pragmatisme : comment les personnes réagissent-elles lorsqu'elles migrent des « territoires de l'automobile » vers les lieux dotés en « alternatives » ?

Pro-car habits versus pragmatism: how do people react when they leave car-dominated areas for places where alternatives to car use are competitive?

Emre KORSU

© Univ Gustave Eiffel 2022

**Résumé** Un des obstacles, repéré par les sciences sociales, qui détournent certains automobilistes de basculer vers l'usage des alternatives tient dans les « biais cognitifs » : habitudes, réflexes, routines, erreurs de jugement, préférence pour le statu quo, aversion pour le risque et la perte, filtrage des informations, dispositions pro-automobiles sont susceptibles d'empêcher des automobilistes de se convertir aux alternatives même lorsque cela peut être à leur avantage à plus d'un égard. Les freins cognitifs peuvent être particulièrement paralysants lorsque la configuration du quotidien et le contexte d'action sont stables. Mais à notre époque, cette stabilité est chroniquement perturbée par des événements majeurs ou mineurs dans la sphère privée ou professionnelle et/ou par des modifications dans les conditions de mobilité. Que se passe-t-il lorsque les ménages partent des « territoires de l'automobile », où l'automobilité est la condition de base, pour s'installer dans des territoires où les alternatives sont compétitives ou concurrentielles, comme dans Paris ou sa banlieue proche ? Est-ce l'habitude qui l'emporte ou le pragmatisme ? Les gens s'adaptent-ils aux nouvelles conditions de mobilité en adoptant les alternatives ou les « biais cognitifs » entretiennent-ils chez eux une volonté de rester fidèle à l'automobilité ? On a cherché des éléments de réponse empiriques à ces interrogations à travers une recherche fondée sur les données du Recensement.

**Mots-clé** mobilité, automobile, changement de comportement, biais cognitifs, habitudes, déménagement

**Abstract** One of the obstacles, identified by the social sciences, that diverts some car-drivers from switching to the use of alternatives lies in "cognitive biases": habits, reflexes, routines, errors of judgment, preference for the status quo, risk aversion and loss aversion, filtering of information,

pro-car penchants are likely to prevent car-drivers from converting to alternatives even when this may be to their advantage in more than one respect. Cognitive brakes can be particularly crippling when the configuration of daily life and the action context is stable. But in our time, this stability is chronically disrupted by major or minor events in the private or professional sphere and/or by changes in mobility conditions. What happens when households leave the car-dominated territories, where auto-mobility is common sense, to places where alternatives to car use are competitive, as in Paris or its suburbs? Is it the habits that prevail or the pragmatism? Do people adapt to the new conditions of mobility by adopting alternatives or do "cognitive biases" maintain a desire to keep with auto-mobility? We sought empirical answers to these questions through a research based on Census data.

**Keywords** mobility, car-driving, behaviour change, cognitive biases, habits, residential mobility

La transition vers des modes de vie plus sobres en consommation énergétique et à moindre impact environnemental appelle des changements de comportement dans de nombreux domaines, dont celui de la mobilité. On se déplace beaucoup au volant d'une automobile à moteur thermique, seul à bord, et pour un meilleur bilan énergétique et environnemental, il faudrait davantage emprunter les modes moins énergivores et plus « propres », soit les transports en commun ou les modes dits « actifs », comme le vélo ou la marche à pied – ou encore les véhicules électriques. Dans les faits, ce report modal tarde à se produire dans les proportions souhaitées. L'usage de l'automobile<sup>1</sup> se révèle une pratique très résistante : en France, de nos jours, les gens se servent de leur voiture pour encore 63% de leurs déplacements un jour de semaine ordinaire<sup>2</sup>.

Emre KORSU (auteur correspondant) (✉)  
LVMT, Univ Gustave Eiffel, École des Ponts ParisTech  
6-8 Avenue Blaise Pascal - Champs-sur-Marne  
F-77455 Marne-La-Vallée Cedex 2  
courriel : emre.korsu@univ-eiffel.fr

1. On utilisera le terme « automobile » pour désigner les automobiles à moteur thermique, faisant abstraction du cas de la voiture électrique, ce qui est sans conséquence compte tenu du poids encore très limité de l'automobilité électrique dans la sphère de l'automobilité.  
2. Selon l'Enquête Mobilité des Personnes de 2018-2019 – qui prend la suite de l'historique Enquête Nationale Transports Déplacements, dont la dernière édition date de 2008 (cf. [1]).

Les sciences sociales pointent une série de causes à l'origine de la persistance du recours à l'automobile. Figurent dans cette liste des obstacles qu'on puisse dire nichés dans l'univers mental des individus et qui les détournent des alternatives à l'automobile, alors que celles-ci sont parfois disponibles et compétitives. En forçant un peu, on pourrait les ranger tous dans la famille des freins liés à des « biais cognitifs » : erreurs de jugement, tendance à rester sur ses premières impressions, tendance à se contenter des informations facilement disponibles sans chercher plus en avant, à ignorer les informations qui malmènent les certitudes, préférence pour le statu quo, aversion pour la perte et pour le risque, inertie des habitudes et des routines, dispositions pro-automobile incorporées à travers la socialisation. Pour de nombreux spécialistes, si les automobilistes rechignent à prendre leur distance avec l'automobilité, la faute en revient aussi à ces processus mentaux qui, dans l'intériorité de tant d'entre eux, rendent l'option automobile indiscutable [2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10]. En réponse, inspirée notamment par les découvertes de l'économie comportementale et la théorie du « nudge » [11], la panoplie des plans d'action en faveur du report modal s'est enrichie de dispositifs de management de la mobilité opérant via le marketing individualisé des alternatives et l'accompagnement personnalisé [12, 13, 14]. Les organisateurs recrutent des automobilistes volontaires pour participer à une expérimentation dans lequel il s'agit de tester pendant un temps la vie sans voiture ou à moindre automobilité. Les participants bénéficient d'un accompagnement qui leur propose un diagnostic de leur situation, apporte des informations et des savoir-faire, prodigue des conseils, procure des facilités d'accès aux transports en commun sous forme de titres de transport ou abonnement gratuits. La vérification par expérimentation de la viabilité des alternatives, et même de leurs bienfaits, devraient pousser les automobilistes à surmonter les obstacles cognitifs, tel est le pari.

Les freins cognitifs sont sans doute particulièrement puissants lorsque la configuration du quotidien et le contexte d'action sont stables : on a son domicile, son bureau, l'école des enfants, les commerces où on fait ses courses, une organisation quotidienne rodée et efficace, ses petites habitudes, sa petite routine, ses petites astuces, etc. Le schème de mobilité confectionné souvent par tâtonnement mais sur mesure a fait ses preuves, l'expérience montre qu'il marche. Pourquoi changer ? Dans de telles conditions, les biais cognitifs peuvent facilement empêcher de s'embarquer dans l'aventure du changement modal, quand bien même les marges de manœuvre et la conscience des enjeux énergétiques et environnementaux seraient bien réelles. Mais à notre époque, les configurations du quotidien et les contextes d'action restent rarement stables très longtemps. Des événements majeurs ou mineurs, heureux ou contrariants, se produisent avec une certaine cadence : on déménage, on s'engage dans l'accession à la propriété, on change d'employeur, on réoriente sa carrière professionnelle, on se fait licencier, on se marie, on divorce, on se remet en couple, on fait un enfant, un deuxième, les enfants entrent à l'école, au collège, au lycée, prennent leur autonomie, la vie sociale hors domicile s'enrichit ou s'appauvrit, on se met à consommer bio, on se détourne de la grande distribution, la congestion automobile sur le chemin du bureau dépasse le seuil du tolérable, une nouvelle station ou une nouvelle gare est inaugurée à proximité du domicile, etc. De tels événements altèrent l'ordre établi

des choses et peuvent parfois impacter l'organisation et la gestion de la vie quotidienne, en rendant impraticable certaines routines, ou en amoindissant leur efficacité. Les gens se trouvent alors hors de leur « zone de confort » – qui peut d'ailleurs ne pas être si confortable que cela – et placés dans une situation propice à la réflexion : ce qui marchait avant ne marche plus, ou plus aussi bien, et la réorganisation du quotidien doit s'envisager, voire s'imposer. Dans certains cas, les événements modifient la situation au détriment des solutions automobiles – comme, par exemple, lorsque la congestion détériore les temps de trajet au-delà d'un certain point critique ou lorsqu'on déménage dans un secteur où l'automobilité est contrainte. Les penchants pro-automobile sont alors mis au défi : les automobilistes ne peuvent manquer de remarquer que les solutions automobiles se trouvent contrariées et concurrencées. Le pragmatisme<sup>3</sup> est alors susceptible de jouer contre les freins cognitifs : on comprend bien qu'il y a un intérêt à reconsidérer la priorité accordée à l'automobile, même si c'est pénible à reconnaître. Le sens d'un *realpolitik* du quotidien conseille de faire plus de place aux alternatives, voire d'abandonner tout recours à l'automobile. Plusieurs recherches empiriques suggèrent que la modification des conditions de mobilité, suite à différents événements, peut provoquer des changements de comportement, durables ou plus éphémères, en faveur des alternatives à l'automobile ou à l'autosolisme. Parmi les événements qui peuvent déclencher de tels effets, on peut citer l'installation dans une nouvelle ville [15, 16, 17], en particulier riche en alternatives et qui désincite l'usage de l'automobile au quotidien (comme Paris – [18]), d'autres événements biographiques, comme un changement d'emploi ou un divorce [19, 20], le renouvellement de l'offre de transports en commun et l'inauguration d'une politique tarifaire attractive (comme à Dunkerque, avec la gratuité des transports collectifs – [21]), le développement des services d'auto-partage [22], des perturbations exceptionnelles comme l'indisponibilité temporaire d'un axe autoroutier [23], une voiture en panne, un accident qui empêche de conduire, une pénurie de carburants [24, 25], la dégradation des temps de trajet suite à l'intensification de la congestion automobile ([26] – mais exploré sur une base hypothétique, avec des scénarios soumis aux enquêtes) – voir aussi, plus généralement sur les processus de déshabitude, les travaux de Rigal [27].

Que se passe-t-il lorsque les ménages partent de secteurs placés sous hégémonie automobile pour aller vivre dans des environnements où les alternatives offrent des solutions crédibles ? Est-ce le pragmatisme qui l'emporte ou est-ce l'habitude ? Fait-on preuve de sens pratique et de sens de l'adaptation, en développant des comportements de mobilité proches des standards de là où on s'installe, avec un recours plus intense aux alternatives et une moindre automobilité ? Ou conserve-t-on des réflexes pro-automobile comme un héritage du passé résidentiel dans les « territoires de l'automobile » [28] ? Les réponses à ces questions, que nous avons cherchées dans le corpus de données du Recensement, peuvent être interprétées, avec prudence, dans le cadre du débat sur le changement de comportement en matière de mobilité. Elles peuvent contribuer, dans une certaine mesure, à la connaissance quant à l'emprise des « biais cognitifs ». L'enjeu n'est pas sans importance : si le pragmatisme l'emportait sur les habitudes, les dispositions pro-automobile ou d'autres vecteurs cognitifs qui font privilégier l'automobile, on

3. « Pragmatisme » renvoie, dans ce papier, à son sens le plus courant dans le langage ordinaire : attitude de quelqu'un qui cherche l'efficacité, qui se montre adaptatif, qui fait preuve de sens pratique. On ne fait nullement référence au courant philosophique du même nom ou à ses dérivés.

serait tenté de voir dans la conversion aux alternatives un scénario plus probable, à condition de pouvoir créer les conditions dans lesquelles il y aurait un intérêt à sélectionner les alternatives et de pouvoir exposer les automobilistes à ces conditions. La recherche exposée dans cet article est, en un sens, une tentative pour évaluer la puissance des biais cognitifs en tant qu'obstacle à la transition vers moins d'automobilité.

Dans le champ de la mobilité, les biais cognitifs sont étudiés, la plupart du temps, dans la perspective d'une résistance des pratiques d'automobilité aux tentatives de report modal. Une question, peu explorée, mais qui nous intéresse ici, est l'existence de biais cognitifs favorables aux alternatives. De même qu'il existe des automobilistes habitués à se déplacer en automobile et très disposés à le faire, il existe des usagers des modes alternatifs habitués à cette façon de se déplacer et qui ont une préférence pour ces modes. Reste-t-il une trace de ces habitudes et dispositions pro-alternatives lorsque ces usagers déménagent dans des environnements où les alternatives sont beaucoup moins praticables ? Ou le pragmatisme prend-t-il le dessus, amenant ces personnes à adopter les solutions automobiles, comme le font la très grande majorité de leurs nouveaux voisins, même si cela va à l'encontre de leurs habitudes, penchants, préférences ? L'enjeu est ici encore non-négligeable : si les usagers des alternatives se montraient plutôt nombreux à conserver des pratiques pro-alternatives lorsqu'ils migrent dans des cadres où l'automobile est hégémonique, le scénario de l'expansion des alternatives dans ces territoires gagnerait en crédibilité, à condition de réussir à cultiver des « biais cognitifs » favorables aux alternatives – puisque l'expérience de ces personnes qui importent leurs pratiques pro-alternatives avec elles suggérerait l'existence de marges de manœuvre plus importantes pour des solutions non-automobiles dans les territoires pourtant largement acquis à la cause de l'automobile.

## 1. Méthode

La stratégie d'investigation consiste à calculer les parts modales relatives aux déplacements domicile-travail pour trois catégories de personnes :

- (i) Les personnes parties d'un lieu A pour emménager dans un lieu B – groupe (x) (pour groupe expérimental)
- (ii) Les personnes qui habitent le lieu A – groupe (O) (pour origine)
- (iii) Les personnes qui habitent le lieu B – groupe (D) (pour destination)

Les groupes (O) et (D) servent d'étalon pour situer les pratiques modales des personnes en mobilité résidentielle. Si le groupe (x) a des pratiques qui se rapprochent du groupe (D) et s'éloignent du groupe (O), on a affaire à une situation qu'on appellera à coloration « pragmatiste » (ou « adaptative ») : le groupe qui arrive dans le lieu B développe des comportements modaux proches de ce qui se pratique sur place et rompt avec les pratiques en vigueur dans son cadre résidentiel antérieur, le lieu A. Dans le cas contraire, on est dans une situation qu'on dira « inertielle » (ou « conservatrice ») : le groupe (x) importe dans le lieu B des comportements modaux conformes à ce qui se pratique dans le lieu de résidence antérieur, A, sans s'adapter aux « réalités » du territoire d'accueil. Il existe un continuum allant de l'un à l'autre de ces deux pôles (situation « pragmatiste » vs. situation

« inertielle ») et tout groupe (x) peut être situé sur ce segment selon la position de ses pratiques entre les deux extrémités.

Le champ de l'analyse est formé par la quasi-totalité des adultes qui ont un emploi en France (personnes de référence et conjoints). Les données sont extraites du Fichier Détail « MIGCOM » de l'Enquête Annuelle du Recensement millésimé 2016, le plus récent à disposition pour nos recherches – avec, complémentarément, la mobilisation de l'édition 2008 du même fichier, de façon à observer des tendances sur une dizaine d'années. Cette base contient des informations sur le lieu de résidence en 2016 et cinq ans auparavant, c'est-à-dire en 2012, pour un gigantesque échantillon d'individus (plusieurs millions), ce qui permet de tracer les personnes qui ont déménagé entre les deux dates et de connaître leur point de départ et leur destination. De même, l'édition 2008 renseigne sur le lieu de résidence en 2008 et cinq ans auparavant, soit en 2003. Est également renseigné le mode de transport habituellement emprunté pour les déplacements domicile-travail, variable à partir de laquelle on calcule les parts modales pour les trois groupes (x), (O) et (D). Les modalités sont : voiture personnelle, transports en commun, deux-roues, marche à pied, « pas de transport » (on qualifie d'« alternatives » les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied). Les lieux de résidence sont définis suivant le découpage en aires urbaines. En tout, une vingtaine de zones sont distinguées selon que le lieu de résidence est en aire urbaine ou hors aire urbaine, selon la taille de l'aire urbaine et selon le secteur de résidence au sein des aires urbaines (ville-centre, banlieue du pôle urbain, villes isolées dans la couronne périurbaine, zones rurales de la couronne périurbaine). Le groupe (x) réunit les personnes qui habitent en 2016 un autre cadre résidentiel qu'en 2012. Les groupes (O) et (D) se composent de personnes restées dans un même genre de cadre résidentiel sur la période et qui ont donc au moins cinq ans d'ancienneté dans ce genre d'environnement.

Les cas intéressants sont les flux entre zones contrastées quant aux pratiques modales : d'un côté, les déménagements qui conduisent d'un point où l'usage de l'automobile est ultra-dominant vers un autre où les alternatives captent des parts de marché substantielles (soit, par exemple, une trajectoire de type « zones rurales dans la couronne périurbaine de petites villes » >> « ville-centre des grandes agglomérations »), et de l'autre, les déménagements en sens inverse. Le tableau 1 expose les parts modales dans les différents territoires.

**Tableau 1.** Parts modales dans les trajets domicile-travail selon le lieu de résidence - 2016.

Taille de l'aire urbaine	Zone	Voiture personnelle	Transports en commun	Deux-roues	Marche à pied	Pas de transport	Population
Hors Aire urbaine		83	2	2	5	7	100 3 879 634
Aires urbaines de moins de 100 000h.	Ville-centre	75	5	4	11	5	100 1 917 873
	Banlieue	85	3	3	4	4	100 1 031 349
	Ville isolée	79	3	4	9	5	100 772 748
	Rural	89	2	2	3	5	100 955 752
Aires urbaines de 100 000 à 200 000h.	Ville-centre	74	9	4	10	3	100 940 337
	Banlieue	84	6	3	4	3	100 660 086
	Ville isolée	86	3	3	4	4	100 183 859
	Rural	89	2	2	2	5	100 543 966
Aires urbaines de 200 000 à 500 000h.	Ville-centre	67	14	5	10	3	100 1 417 553
	Banlieue	82	7	3	4	3	100 1 367 273
	Ville isolée	86	4	2	4	4	100 311 645
	Rural	89	2	2	3	5	100 775 769
Aires urbaines de plus de 500 000h.	Ville-centre	55	24	8	10	3	100 2 102 079
	Banlieue	77	11	4	5	3	100 3 090 785
	Ville isolée	85	5	2	3	4	100 433 181
	Rural	87	4	2	2	5	100 667 252
Aire urbaine de Paris	Ville-centre	22	57	8	9	5	100 1 320 086
	Banlieue	45	41	4	6	3	100 3 811 698
	Ville isolée	71	18	2	5	4	100 132 867
	Rural	80	11	2	2	5	100 310 327
Ensemble		70	15	4	6	4	100 26 626 118

Source : Enquête annuelle du Recensement 2016

Champ : personnes de référence et conjoints ayant un emploi

Les parts modales des groupes (x), (O) et (D) sont établies sous contrôle des traits sociologiques élémentaires renseignés dans le Recensement, cela afin de s'assurer que les éventuels écarts de comportements modaux repérés entre les groupes (x) et les deux groupes étalons ne soient pas les conséquences de simples écarts de profil sociologique. Les variables de contrôle sont la catégorie socio-professionnelle de la personne, son niveau d'études (d'après le dernier diplôme obtenu déclaré), la stabilité de son emploi, le profil familial de son ménage, sa position dans le ménage (personne de référence ou conjoint), son genre, son âge, le type de logement dans lequel elle vit (maison ou appartement), le statut d'occupation. Par régression logistique, sont estimées des probabilités d'usage de l'automobile et des alternatives, toutes choses égales par ailleurs (dans la limite des variables de contrôle disponibles) (cf. Tableaux A1 à A5 en annexe<sup>4</sup>).

La variable cruciale qui fait défaut, indisponible dans le Recensement, est le mode de transport habituellement emprunté en 2012, lorsque la personne habitait son ancien

logement. Ce point a des implications méthodologiques importantes. Dans l'absence de cette information, il n'est pas possible d'établir la propension des membres d'un groupe (x) à se montrer pragmatique ou conservatrice en toute rigueur – puisque seule la comparaison des comportements modaux au lieu A en 2012 et au lieu B en 2016 l'autoriserait. La méthode que déploie notre recherche est indirecte et s'appuie sur des macroscopies statistiques : c'est à travers la distribution des pratiques modales chez l'ensemble des membres du groupe (x), en comparaison des deux groupes étalons, que nous essayons, prudemment, de suivre la piste des tendances adaptatives ou inertielles. L'hypothèse est qu'une distribution pour le groupe (x) suggère une tendance adaptative si elle est proche du groupe (D) et une tendance conservatrice si elle est proche du groupe (O). Nous la pensons raisonnable mais dans l'absolu, elle n'est pas infaillible : on ne peut exclure, par exemple, que les membres d'un groupe (x) dont les pratiques modales sont semblables au groupe (D) – ce qu'on interprète comme le signe d'une tendance adaptative – aient pu avoir les mêmes comportements

4. Nous présentons les résultats au complet, y compris les variables de contrôle, pour la première régression testée seulement. Pour les régressions suivantes, seuls les résultats relatifs à la variable qui nous intéresse, la trajectoire résidentielle, sont exposés. La formule mathématique qui sert à calculer les probabilités à partir des coefficients estimés est exposé en bas du tableau A1.



modaux cinq ans auparavant, et qu'ils aient donc eu en vérité tendance à prolonger leurs habitudes et non pas à se montrer adaptative. C'est la raison pour laquelle il convient de prendre les interprétations proposées des résultats avec prudence – même si nous n'accordons pas beaucoup de probabilité au risque soulevé. Le lecteur aura néanmoins compris que c'est par une approche quelque peu détournée que nous tentons d'explorer la question des biais cognitifs comme obstacle au report modal automobile>alternatives.

Pour situer la position du groupe (x) relativement aux deux groupes étalons, nous avons élaboré un indice qui mobilise les rapports de cote (RdC) estimés par régression logistique. L'indice P/I (pragmatisme/inertie) se calcule comme suit :

$$\text{Indice P/I} = (\text{RdC}(x) - 1) / (\text{RdC}(D) - 1)$$

Avec :

RdC(x), RdC(D) : rapports de cote estimés pour les groupes (x) et (D) – le groupe (O) étant le groupe de référence dans la régression logistique.

Un indice proche de 0 suggère que les probabilités d'usage de la voiture et des alternatives pour le groupe (x) sont proches du groupe (O) et loin du groupe (D), soit une situation « inertielle ». Lorsque l'indice est proche de 1, c'est que les probabilités estimées pour le groupe (x) sont, au contraire, proche du groupe (D) et loin du groupe (O), soit une situation de type « adaptative ». Un indice proche d'un des deux pôles mais avec une certaine marge – comme, par exemple, un indice de l'ordre de 0,2 ou de 0,8 – signale un penchant « inertiel » ou « adaptatif » mais qui n'est pas entier – ce qui signifie soit, en cas de situation « inertielle », que les pratiques modales du groupe (x) s'éloignent malgré tout, bien que modestement, des standards propres au point de départ, soit, en cas de situation « adaptative », qu'il reste néanmoins quelque chose des pratiques propres au cadre résidentiel antérieur. Dans une régression logistique, lorsque les probabilités estimées tendent vers les extrêmes (0 ou 1), les rapports de cote augmentent ou diminuent de manière exponentielle. Cette non-linéarité déforme la valeur de l'indice d'une manière contrariante – car dans la proximité des extrêmes, l'indice ne situe plus alors le groupe (x) à mi-chemin des deux groupes étalons, comme il le devrait, lorsque les probabilités estimées sont à mi-distance de celles des groupes (O) et (D). Pour corriger cet effet, on a calculé l'indice à partir des logarithmes des rapports de cote.

$$\text{Indice P/I} = \ln(\text{RdC}(x)) / \ln(\text{RdC}(D))$$

## 2. Le pragmatisme prend souvent le dessus sur les habitudes

Dans toute une partie du pays, principalement les zones rurales, sous influence de l'urbain ou non, et les banlieues des agglomérations de taille petite ou moyenne, l'automobile est le moyen dont on se sert pour se rendre à son travail à plus de 80%. Pratiquement toute personne y est un automobiliste lorsqu'il s'agit de se déplacer pour aller gagner sa vie. L'automobilité est une norme localement, un réflexe, une habitude. Pourtant, les gens

qui partent de ces « territoires de l'automobile » pour élire résidence dans les « territoires des alternatives », soit Paris et sa banlieue, et les centres des autres grandes aires urbaines, se mettent à l'usage des alternatives dans une mesure très en accord avec leur nouvel environnement. À observer leurs pratiques modales, on n'imaginerait pas facilement que ces personnes ont un passé résidentiel dans des lieux où l'automobilité est une condition incontournable. Leur situation penche nettement du côté « pragmatique » et « adaptatif ». C'est particulièrement clair pour les personnes qui s'installent dans la capitale ou sa banlieue. À Paris, leur probabilité de retenir des solutions non-automobiles est de 55,1% dans le cas-type<sup>5</sup>, soit des chances très comparables avec les Parisiens avec plus d'ancienneté (65,8%), et une probabilité qui n'a plus rien à avoir avec les pratiques dans leur territoire d'origine (10,9%) (Figure 1). Situation semblable pour les personnes arrivées en banlieue parisienne, avec une probabilité de recours aux alternatives proche de ce qui se pratique localement par les habitants avec plus de cinq années d'ancienneté. Il n'y a donc pas une grande trace d'habitudes ou de dispositions pro-automobiles qui auraient survécu à l'époque où ces personnes habitaient dans des cadres conquis par l'automobile. Chez les personnes qui ont pris le chemin du centre-ville dans les autres grandes métropoles françaises, la situation penche aussi du côté pragmatique/adaptatif, bien que d'une manière bien moins nette que dans le cas parisien. Leur probabilité de faire appel aux alternatives est de l'ordre de 24% dans le cas-type, ce qui est inférieur de neuf points comparativement aux pratiques locales, mais treize points de plus que ce qui se pratique dans leur territoire d'origine. Les indices calculés confirment que les situations sont plus proches du pôle « pragmatiste/adaptatif » que du pôle « inertiel/conservateur » – avec des indices de l'ordre de 0,84 pour les personnes en déménagement dans Paris ou sa banlieue, et un indice de l'ordre de 0,68 pour celles installées dans les centres des autres grandes métropoles (Tableau 2).

Le penchant pragmatiste était plus net encore dix ans auparavant – ce qui peut s'interpréter comme un gain de terrain des comportements inertiels entre 2008 et 2016. C'est surtout vrai pour les personnes qui s'installent à Paris : elles ont légèrement moins de probabilité d'utiliser les alternatives en 2016 qu'en 2008 (différence de quatre points) alors que dans le même laps de temps, les Parisiens recourraient toujours davantage aux alternatives. Le cas des personnes qui se sont dirigées vers la banlieue de Paris ou vers les centres des grandes aires urbaines est plus complexe : leur probabilité d'utiliser, sur place, les alternatives progresse entre 2008 et 2016 mais moins rapidement que les standards locaux.

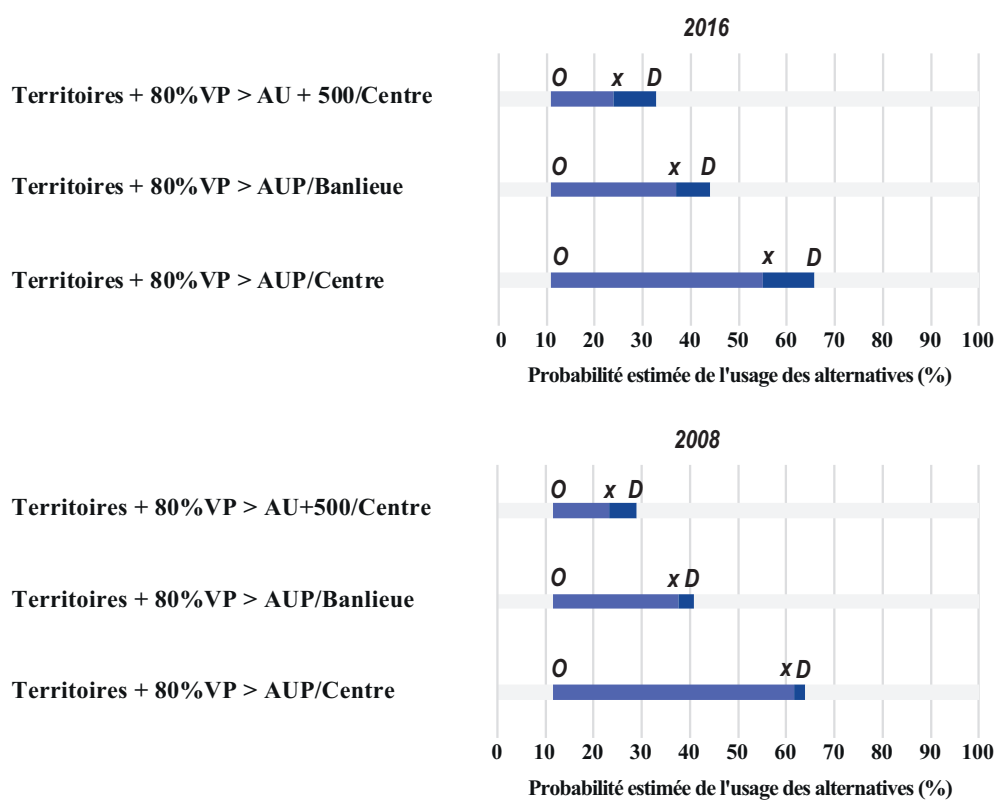
La situation des originaires des campagnes autour de Paris qui s'installent dans la capitale, elle, penche nettement du côté « inertiel/conservateur ». Ces personnes continuent très majoritairement à se mettre au volant de leur automobile pour gagner leur bureau le matin, malgré leur nouvelle position résidentielle dans Paris intra-muros avec son offre puissante d'alternatives. Leur probabilité d'usage de l'automobile s'élève à 73,2% pour le profil-type, ce qui est beaucoup plus proche des standards périurbains que des standards parisiens (Tableau A2). Le contraste entre leur cas et celui des personnes en provenance des territoires à plus de 80% automobile, dans les zones hors aires urbaines ou les banlieues des villes moyennes et petites, est notable.

5. C'est-à-dire pour une personne avec les caractéristiques de référence suivantes : une personne de référence, homme, entre 35 et 45 ans, profession intermédiaire, avec un emploi stable, titulaire d'un diplôme universitaire de premier cycle, en couple dans un ménage de quatre personnes, propriétaire de son logement, habitant un appartement.

Être originaire des marges de la métropole parisienne ou venir des « territoires de l'automobile » plus lointains fait ainsi une différence déterminante quant à la propension à se montrer pragmatique ou conservatrice en matière de choix modal. Cette particularité est stable dans le temps : la probabilité d'usage des alternatives chez les personnes qui ont quitté les marges de la métropole parisienne pour se positionner en son cœur n'a pas beaucoup changé entre 2008 et 2016 (71,5% en 2008, pour le même profil-type). Une explication possible à cette spécificité peut tenir dans le fait que la reconfiguration du quotidien que provoque le déménagement à Paris est sans doute moins radicale pour les originaires du périurbain parisien : on peut conserver son emploi, éventuellement les commerces et services qu'on a l'habitude de pratiquer, on reste dans un cadre qu'on connaît, on a une

meilleure connaissance et une plus grande expérience du système métropolitain, du champ des possibles, de ce qui est faisable ou non, de ce qui est pratique ou non, etc. Ces circonstances peuvent encourager la conservation d'habitudes pro-automobiles ou de la satisfaction donnée à des dispositions pro-automobiles, alors que l'absence de telles circonstances amènerait les originaires de lieux bien plus lointains à rompre plus foncièrement avec des habitudes pro-automobile et à se convertir aux normes parisiennes en matière d'usage des alternatives. L'autre explication possible, plausible au regard du faible nombre de personnes qui migrent des périphéries de la métropole parisienne vers Paris intra-muros, est que cette orientation résidentielle est suivie principalement lorsqu'elle ne compromet pas un mode de vie à base d'automobilité.

**Figure 1.** Probabilités estimées d'usage des alternatives dans les trajets domicile-travail pour le profil type<sup>a</sup> – personnes en déménagement originaires des territoires à plus de 80% automobile<sup>b</sup>.



Source : Enquête annuelle de Recensement 2008 et 2016

Champ : personnes de référence et conjoints ayant un emploi et qui ne travaillent pas à domicile.

D : probabilité estimée pour les résidents « stables » (personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008) à destination (groupe (D)) ; x : probabilité estimée pour les personnes « en déménagement » qui ont changé de zone de résidence entre 2012 (2003) et 2016 (2008) (groupe (x)) ; O : probabilité estimée pour les résidents « stables » à l'origine (groupe (O)).

Groupes (O), (x), (D) : voir texte.

<sup>a</sup> Profil type : personne de référence, homme, entre 35 et 45 ans, profession intermédiaire, avec un emploi stable, titulaire d'un diplôme universitaire de premier cycle, en couple dans un ménage de quatre personnes, propriétaire de son logement, habitant un appartement.

<sup>b</sup> Territoires +80% automobile : catégories de territoires où la part modale de l'automobile dans les trajets domicile-travail est supérieur à 80% (zones hors aires urbaines, couronnes périurbaines (sauf celle de Paris) et banlieues des aires urbaines de moins de 500 000 habitants) ; AUP/Centre : centre de l'aire urbaine de Paris (Paris intra-muros) ; AUP/Banlieue : banlieue du pôle urbain de Paris ; AU+500/Centre : ville-centre d'une aire urbaine de plus de 500 000 habitants.

**Tableau 2.** Rapports de cote selon la zone de résidence et la trajectoire résidentielle et l'indice P/I – personnes en déménagement des territoires à haute intensité automobilistique vers les pôles urbains des grandes agglomérations.

Groupe (O)	Groupe (x)	Rapports de cote - Groupe (x)	Groupe (D)	Rapports de cote - Groupe (D)	Indice P/I
Résidents stables des territoires +80% automobile	En déménagement vers AUP/Centre	0,1 (0,08)	Résidents stables AUP/Centre	0,06 (0,07)	0,84 (0,96)
	En déménagement vers AUP/Banlieue	0,21 (0,22)	Résidents stables AUP/Banlieue	0,16 (0,19)	0,84 (0,92)
	En déménagement vers AU+500/Centre	0,39 (0,43)	Résidents stables AU+500/Centre	0,25 (0,32)	0,68 (0,74)
Résidents stables AUP/Rural	En déménagement vers AUP/Centre	0,63 (0,57)	Résidents stables AUP/Centre	0,12 (0,13)	0,22 (0,27)
	En déménagement vers AUP/Banlieue	0,88 (0,7)	Résidents stables AUP/Banlieue	0,29 (0,33)	0,1 (0,33)
	En déménagement vers AU+500/Centre	0,75 (0,71)	Résidents stables AU+500/Centre	0,48 (0,57)	0,4 (0,61)
Résidents stables AUP/Ville isolée	En déménagement vers AUP/Centre	0,83 (0,72)	Résidents stables AUP/Centre	0,17 (0,2)	0,11 (0,2)
	En déménagement vers AUP/Banlieue	1,01 (0,95)	Résidents stables AUP/Banlieue	0,42 (0,51)	< 0 (0,07)
	En déménagement vers AU+500/Centre	0,75 (0,82)	Résidents stables AU+500/Centre	0,68 (0,88)	0,75 (>1)

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Champ : personnes de référence et conjoints ayant un emploi

Entre parenthèses : les résultats avec les données de l'édition 2008 du Recensement.

Groupes (O), (x), (D), Indice P/I : voir texte.

Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008) ; « En déménagement » : personnes qui ont changé de zone de résidence entre 2012 (2003) et 2016 (2008) ; Territoires +80% automobile : catégories de territoires où la part modale de l'automobile dans les trajets domicile-travail est supérieur à 80% (zones hors aires urbaines, couronnes périurbaines (sauf celle de Paris) et banlieues des aires urbaines de moins de 500 000 habitants) ; AUP/Centre : centre de l'aire urbaine de Paris (Paris intra-muros) ; AUP/Banlieue : banlieue du pôle urbain de Paris ; AU+500/Centre : centre-ville d'une aire urbaine de plus de 500 000 habitants.

Rapports de cote : correspondent à la cote de l'occurrence de l'usage de l'automobile pour un groupe A rapporté à la même cote pour un groupe B. Les « Rapports de cote - groupe (x) » correspondent aux rapports de cote entre le groupe (x) et le groupe (O). Les « Rapports de cote – groupe (D) » correspondent aux rapports de cote entre le groupe (D) et le groupe (O).

Le penchant pragmatiste était plus net encore dix ans auparavant – ce qui peut s'interpréter comme un gain de terrain des comportements inertiels entre 2008 et 2016. C'est surtout vrai pour les personnes qui s'installent à Paris : elles ont légèrement moins de probabilité d'utiliser les alternatives en 2016 qu'en 2008 (différence de quatre points) alors que dans le même laps de temps, les Parisiens recouraient toujours davantage aux alternatives. Le cas des personnes qui se sont dirigées vers la banlieue de Paris ou vers les centres des grandes aires urbaines est plus complexe : leur probabilité d'utiliser, sur place, les alternatives progresse entre 2008 et 2016 mais moins rapidement que les standards locaux.

La situation des originaires des campagnes autour de Paris qui s'installent dans la capitale, elle, penche nettement du côté « inertielle/conservateur ». Ces personnes continuent très majoritairement à se mettre au volant de leur automobile pour gagner leur bureau le matin, malgré leur nouvelle position résidentielle dans Paris intra-muros avec son offre puissante d'alternatives. Leur probabilité d'usage de l'automobile s'élève à 73,2% pour le profil-type, ce qui est beaucoup plus proche des standards périurbains que des standards parisiens

(Tableau A2). Le contraste entre leur cas et celui des personnes en provenance des territoires à plus de 80% automobile, dans les zones hors aires urbaines ou les banlieues des villes moyennes et petites, est notable. Être originaire des marges de la métropole parisienne ou venir des « territoires de l'automobile » plus lointains fait ainsi une différence déterminante quant à la propension à se montrer pragmatique ou conservatrice en matière de choix modal. Cette particularité est stable dans le temps : la probabilité d'usage des alternatives chez les personnes qui ont quitté les marges de la métropole parisienne pour se positionner en son cœur n'a pas beaucoup changé entre 2008 et 2016 (71,5% en 2008, pour le même profil-type). Une explication possible à cette spécificité peut tenir dans le fait que la reconfiguration du quotidien que provoque le déménagement à Paris est sans doute moins radicale pour les originaires du périurbain parisien : on peut conserver son emploi, éventuellement les commerces et services qu'on a l'habitude de pratiquer, on reste dans un cadre qu'on connaît, on a une meilleure connaissance et une plus grande expérience du système métropolitain, du champ des possibles, de ce qui est faisable ou non, de ce qui est pratique ou non, etc. Ces circonstances peuvent encourager la conservation



d'habitudes pro-automobiles ou de la satisfaction donnée à des dispositions pro-automobiles, alors que l'absence de telles circonstances amènerait les originaires de lieux bien plus lointains à rompre plus foncièrement avec des habitudes pro-automobile et à se convertir aux normes parisiennes en matière d'usage des alternatives. L'autre explication possible, plausible au regard du faible nombre de personnes qui migrent des périphéries de la métropole parisienne vers Paris intra-muros, est que cette orientation résidentielle est suivie principalement lorsqu'elle ne compromet pas un mode de vie à base d'automobilité.

### 3. Des anciens de Paris pragmatiques mais avec parfois une réminiscence de penchant pour les alternatives

Habitué à mobiliser les alternatives dans des proportions uniques dans tout le pays, les Parisiens et les banlieusards de Paris font néanmoins preuve de pragmatisme lorsqu'ils s'en vont dans les territoires de l'automobile et adoptent l'automobilité. Chez les ex-Parisiens qui ont déménagé dans des territoires à plus de 80% automobile, la probabilité d'usage de l'automobile s'élève à 66,8% pour le profil-type, ce qui n'a plus rien de commun avec les 34,4% propre aux Parisiens à Paris (Tableau A3). Mais on ne peut pour autant dire que les ex-Parisiens fondent dans le décor de leur environnement à destination, en s'appropriant pleinement les standards locaux. Ils ont une position qu'on puisse dire « mi-pragmatique mi-inertielle », ainsi que le suggère l'indice « pragmatisme/inertie » (0,49 – Tableau 3). Leur tendance à utiliser la voiture reste bien en deçà de ce qui se fait sur place, par les habitants avec au moins cinq années d'ancienneté (89% de probabilité), et inversement, leur probabilité de se servir des alternatives demeure significativement supérieure (33,2% contre 11% pour les locaux). Les ex-Parisiens se font donc remarquer par une tendance à conserver des habitudes importées de la capitale. Subsiste une réminiscence d'un passé résidentiel dans un de ces rares lieux où les alternatives incarnent la norme. L'expérience de ces ex-parisiens suggèrent d'une certaine manière qu'il existe des marges dans les territoires à haute intensité automobilistique pour un plus grand recours aux alternatives : ces personnes, riches d'une expérience résidentielle dans ce qu'on peut appeler « la capitale française des transports en commun », se débrouillent, dans un cas sur trois, pour développer, au cœur même des territoires les plus automobiles de France, un mode de vie où le chemin du travail se fait avec les alternatives. On peut faire des commentaires semblables dans le cas des habitants de la banlieue parisienne qui ont suivi le même parcours résidentiel – avec un écart à la norme à destination plus limité (11 points-pourcentage). Les originaires des centres-villes des autres grandes métropoles se montrent adaptatifs dans une mesure plus entière : la probabilité de recourir à l'usage de l'automobile est, dans leur cas, très proche de celle des habitants en place dans les territoires à plus de 80% automobile, toutes choses égales par ailleurs. Il transparaît une légère survivance d'habitudes pro-alternatives contractées à l'époque où on résidait au cœur des grandes agglomération ou de dispositions pro-alternatives incorporées mais elle est très mineure – ce qui est somme toute cohérente, peut-être, avec le fait que les alternatives n'ont pas une grande emprise dans ces cœurs des grandes agglomérations, où leur part dans le marché de la mobilité DT plafonne à un niveau très inférieur en comparaison de Paris ou de sa banlieue (Tableau A5).

Le penchant « inertiel » s'est considérablement affirmé entre 2008 et 2016. Les originaires de Paris et de sa banlieue qui se sont installés dans les territoires à plus de 80% automobile entre 2003 et 2008 se sont montrés beaucoup plus pragmatiques, en adoptant la conduite automobile de manière beaucoup plus proche des standards locaux. Chez les ex-Parisiens, par exemple, la probabilité d'usage de l'automobile montait à 83% en 2008, soit 16 points de plus que ce qu'on observe en 2016. En l'espace de dix ans, on est donc passé d'une situation qui penchait très nettement vers le pragmatisme, avec une adoption de l'automobilité dans des proportions très proches des standards locaux, à une situation plus partagée, où la tendance à emporter avec soi des pratiques modales qui rappellent les territoires d'origine est considérable. Il est tentant d'interpréter cette tendance comme le signe de l'élargissement des marges de manœuvre favorables aux alternatives dans les « territoires de l'automobile », d'une plus grande persévérance chez les originaires de Paris ou de sa banlieue pour trouver des solutions non-automobiles à destination, ou d'une plus grande capacité à construire sur place des configurations quotidiennes compatibles avec les alternatives.

Les ex-parisiens qui se sont excentrés au sein de la métropole parisienne, en se repositionnant dans les marges de la métropole, montrent une tendance adaptative qui place le curseur de leurs pratiques modales très proche de ce qui se fait à destination. La probabilité de se servir de l'automobile pour le profil-type s'élève à 82% chez ceux qui ont déménagé dans les zones rurales de la couronne périurbaine parisienne, ce qui est parfaitement en ligne avec les standards locaux (Tableau A3). On retrouve le même pragmatisme chez les anciens habitants de la proche banlieue parisienne qui ont transféré leur domicile dans les banlieues périurbaines.

Dans le cas des ex-Parisiens, on ne peut manquer de relever la différence entre ceux qui ont migré vers la périphérie parisienne et ceux qui ont pris la direction des « territoires de l'automobile » plus lointains, en dehors de la métropole parisienne. Les premiers se montrent beaucoup plus pragmatiques que les seconds, en adoptant beaucoup plus souvent des solutions automobiles à destination. Tout se passe donc comme si, du point de vue des pratiques modales, les ex-parisiens se convertissaient pleinement au mode de vie périurbain lorsqu'ils migrent vers la périphérie parisienne, alors qu'en cas de déménagement dans les « territoires de l'automobile » ailleurs, ils tendent plus souvent à reconstruire un mode de vie qui rappelle leur passé résidentiel au cœur de la métropole parisienne.

**Tableau 3.** Rapports de cote selon la zone de résidence et la trajectoire résidentielle et l'indice P/I – personnes en déménagement des pôles urbains des grandes agglomérations vers des territoires à haute intensité automobilistique.

Groupe (O)	Groupe (x)	Rapports de cote - Groupe (x)	Groupe (D)	Rapports de cote - Groupe (D)	Indice P/I
Résidents stables AUP/Centre	En déménagement vers territoires +80% automobile	3,8 (7,6)	Résidents stables territoires +80% automobile	15,5 (13,0)	0,49 (0,79)
	En déménagement vers AUP/Rural	8,7 (8,3)	Résidents stables AUP/Rural	8,3 (7,7)	>1 (>1)
	En déménagement vers AUP/Ville isolée	6,1 (5,8)	Résidents stables AUP/Ville isolée	5,8 (5,0)	>1 (>1)
Résidents stables AUP/Banlieue	En déménagement vers territoires +80% automobile	2,7 (3,8)	Résidents stables territoires +80% automobile	6,4 (5,0)	0,54 (0,82)
	En déménagement vers AUP/Rural	3,1 (2,5)	Résidents stables AUP/Rural	3,4 (3,0)	0,94 (0,85)
	En déménagement vers AUP/Ville isolée	2,6 (2,1)	Résidents stables AUP/Ville isolée	2,4 (1,9)	>1 (>1)
Résidents stables AU+500/Centre	En déménagement vers territoires +80% automobile	3,0 (3,4)	Résidents stables territoires +80% automobile	3,9 (3,0)	0,81 (>1)
	En déménagement vers AUP/Rural	2,2 (2,0)	Résidents stables AUP/Rural	2,1 (1,8)	>1 (>1)
	En déménagement vers AUP/Ville isolée	2,5 (1,2)	Résidents stables AUP/Ville isolée	1,5 (1,1)	>1 (>1)

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Champ : personnes de référence et conjoints ayant un emploi

Entre parenthèses : rapports de cote et l'indice P/I avec les données de l'édition 2008 du Recensement.

Groupes (O), (x), (D), Indice P/I : voir texte.

Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire 2012(2003) et en 2016(2008) ; « En déménagement » : personnes qui ont changé de zone de résidence entre 2012(2003) et en 2016(2008) ; Territoires +80% automobile : catégories de territoires où la part modale de l'automobile dans les trajets domicile-travail est supérieur à 80% (zones hors aires urbaines, couronnes périurbaines (sauf celle de Paris) et banlieues des aires urbaines de moins de 500 000 habitants) ; AUP/Centre : centre de l'aire urbaine de Paris (Paris intra-muros) ; AUP/Banlieue : banlieue du pôle urbain de Paris ; AU+500/Centre : centre-ville d'une aire urbaine de plus de 500 000 habitants.

Rapports de cote : correspondent à la cote de l'occurrence de l'usage de l'automobile pour un groupe A rapporté à la même cote pour un groupe B. Les « Rapports de cote - groupe (x) » correspondent aux rapports de cote entre le groupe (x) et le groupe (O). Les « Rapports de cote – groupe (D) » correspondent aux rapports de cote entre le groupe (D) et le groupe (O).

#### 4. Lorsque le contexte du quotidien change suite à un déménagement, les gens tendent à s'adapter

Cyril est un jeune homme de 28 ans (au moment où se déroulent les faits), employé dans une banque, et qui est venu s'installer à Paris. C'est un passionné de l'automobile comme objet et la conduite automobile est pour lui un plaisir. Voici ce que Rocci (2007), qui l'a rencontré dans le cadre d'une enquête sociologique, reporte à son propos : « Pour Cyril, « c'est la ville » concrètement qui lui a fait changer de mode de transport. Quand cet enquêté a voulu venir vivre à Paris, il s'est dit qu'il allait utiliser les transports en commun « comme les Parisiens » » (p.64). D'autres personnes rencontrées par Rocci racontent une histoire semblable : on adore l'automobile mais en s'installant à Paris, on se met aux alternatives, « comme les Parisiens », car l'automobile au quotidien à Paris, ce n'est pas pratique – on la réserve à des excursions pour le plaisir pendant le week-end ou

en soirée. Ces morceaux de récits biographiques sont comme des personnifications de certains de nos constats macrosociologiques. L'expérience des personnes en déménagement entre territoires contrastés sur le plan des transports suggère que lorsque les conditions de déplacement au quotidien changent en profondeur, les gens, bien souvent, tendent à faire preuve de pragmatisme : ils adoptent, majoritairement, les pratiques modales les plus adaptées à leur nouvel environnement, peu importe leurs pratiques antérieures datant de l'époque où ils habitaient d'autres lieux avec d'autres mœurs modales. Dit autrement, après un déménagement, les gens tendent à faire, plus ou moins parfaitement, comme leurs nouveaux voisins, et non plus comme leurs voisins d'avant. Une sorte de *realpolitik* du quotidien impose sa loi : « si c'est plus pratique ainsi, c'est ainsi que nous ferons » semblent dire la plupart des gens. Les habitudes ou réflexes contractées lors des étapes résidentielles antérieures, les routines, les penchants, les préférences, les a priori, semblent céder le pas devant un sens de l'adaptation. C'est comme si les « biais cognitifs »,

capables d'empêcher les personnes de réformer leurs pratiques modales tant que la configuration du quotidien et le contexte d'action restent stables, manquaient de puissance pour freiner les changements de comportement dès l'instant où une rupture dans la stabilité du quotidien modifie les conditions de mobilité – comme ici à la suite d'un déménagement. C'est ainsi que des personnes originaires des « territoires de l'automobile » (à l'exception de ceux de la couronne périurbaine de la métropole parisienne – nous y reviendrons) se mettent massivement aux alternatives lorsqu'ils se trouvent à vivre à Paris ou dans sa banlieue. Et c'est ainsi que des anciens de Paris ou de sa banlieue se mettent à conduire une automobile lorsqu'ils s'installent dans les territoires à plus de 80% automobile. Les pratiques modales après déménagement se démarquent parfois légèrement des standards locaux à destination, comme s'il restait un très modeste héritage du passé dans des lieux avec d'autres normes modales, mais cette tendance reste souvent modérée.

Ce pragmatisme et sens de l'adaptation impliquent que les « biais cognitifs », qui peuvent verrouiller les pratiques modales à l'avantage de l'automobile et au détriment des alternatives, sont surmontables à condition de modifier les configurations du quotidien et les contextes d'action suffisamment en profondeur pour que le rapport de concurrence entre modes s'altère – ce qui peut passer notamment par une reconfiguration de la géographie des points fixes du quotidien, notamment des lieux de résidence et de travail, ou par une modification substantielle et durable des conditions de mobilité, à l'avantage des modes alternatifs et au détriment de l'automobilité. Si cette condition était remplie, les « biais cognitifs » ne résisteraient pas car nos contemporains ont une grande aptitude au pragmatisme – c'est le message que semblent contenir les résultats de nos recherches. Les habitudes, réflexes, penchants, préférences, dispositions pro-automobiles sont une réalité, établie par de nombreuses enquêtes sociologiques, mais leur emprise n'est peut-être pas aussi totale que ce qu'on imagine. Placés dans des situations qui donnent aux alternatives un avantage impossible à ne pas relever, beaucoup d'automobilistes convaincus feraient une place aux alternatives dans l'organisation de leur quotidien, en dépit d'habitudes ou penchants pro-automobile, pour la simple raison que le penchant pour ce qui est simple, pratique, confortable, peu onéreux, etc., prend, à un certain point, le dessus sur les habitudes, routines, dispositions favorables à un mode de transport en particulier. Les enquêtes sociologiques qualitatives confirment que les cas conformes à cette proposition existent (cf. Rocci, 2007, supra). Nos investigations statistiques suggèrent que ces cas pourraient même être la norme et non pas l'exception. Si on va au bout du raisonnement, voici ce qu'on serait tenté de dire : les politiques de développement des alternatives, de désincitation à l'usage de l'automobile, d'incitation à habiter dans les territoires où les alternatives sont performantes, ou les politiques d'urbanisme et d'urbanisation conformes au modèle de la ville compatible avec les alternatives, en tant que moyens de favoriser le report modal, ne sont pas condamnés à l'échec, comme on a tendance parfois à le penser, face à l'adversité des « biais cognitifs » pro-automobile – en tout cas, cela ne nous paraît pas certain, au regard de ce qui précède. La question est plutôt de savoir si ces politiques ont une chance de réussir leur pari et modifier le rapport de force entre les alternatives et l'automobile à l'avantage des premiers et/ou à amener les ménages à privilégier les environnements résidentiels où les alternatives sont compétitives. Si elles pouvaient

réussir, le pragmatisme de nombre de nos contemporains pourrait bien se charger du reste.

Il y a pourtant une ombre au tableau : le cas des anciens de la couronne périurbaine de la métropole parisienne qui se recentrent, en emménageant dans Paris ou sa banlieue. Ces personnes, à la différence des contingents qui proviennent des « territoires de l'automobile » plus lointains, restent majoritairement fidèles à l'automobilité, en dépit de leur repositionnement dans des endroits où les alternatives sont en position de force. Elles s'adaptent elles aussi, en vérité – en recourant davantage aux alternatives qu'à leur point d'origine – mais à la marge. Le cas de ces personnes suggère, d'une certaine manière, que les « biais cognitifs » restent un adversaire coriace et résistant. La différence entre ces personnes originaires des marges de la métropole parisienne et celles en provenance des « territoires de l'automobile » plus lointains tient dans le fait que chez les seconds, la reconfiguration du quotidien et la modification du contexte d'action suite au déménagement à Paris ou sa banlieue sont plus radicales – puisque tout change, toute la géographie des points fixes du quotidien est refaite (à l'exception des rares cas où on conserve son emploi dans le territoire de résidence antérieur). Les premiers, eux, en s'installant à Paris, peuvent maintenir un certain statu quo dans leur vie quotidienne, perpétuer certaines pratiques, garder leur emploi, continuer à fréquenter certains lieux où ils ont leurs habitudes, comme des commerces et services, des lieux de loisirs, des lieux de rencontre avec les membres du réseau social, etc. Leur automobilité, qui reste bien au-dessus des standards locaux à Paris ou dans sa banlieue, n'est sans doute pas étrangère à la possibilité d'une plus grande continuité dans l'organisation de la vie quotidienne avant et après déménagement. L'expérience de ces deux groupes d'anciens des « territoires de l'automobile », l'une qui penche vers la situation « adaptative », l'autre vers la situation « inertielle », incite à penser que le pragmatisme et le sens de l'adaptation ont des chances de prendre le dessus sur les « biais cognitifs » surtout lorsque la rupture dans la stabilité de l'ordre établi de la vie quotidienne est radicale.

## Références

1. Armoogum J, Hubert J-P, Roux S, Le Jeannic T (2010) Introduction : plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. In : Commissariat Général au Développement Durable, La mobilité des Français. La Revue du CGDD, pp 5-24
2. Goodwin P (1985) Changes in transport users' motivations for modal choice: passenger transport. Report of the 68th Round table on Transport economics, European Conference of Ministers of Transport, OECD, Paris
3. Verplanken, B, Aarts, H, van Knippenberg, A, van Knippenberg C (1994) Attitude versus general habit: Antecedents of travel mode choice. *Journal of Applied Social Psychology* 24:285–300
4. Kaufmann V (2003) Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. *Revue d'Économie Régionale et urbaine* 1:39-58
5. Baslington H (2008) Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior. *International Journal of Sustainable Transportation* 2:91-114

6. Hausteijn S, Klöckner C, Blöbaum A (2009) Car use of young adults : the role of travel socialization. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 12:168- 178
7. Brisbois X (2010) Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs. Thèse de doctorat en psychologie, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II
8. Buhler T (2012) Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Institut National des Sciences Appliquées, Lyon
9. Simsekoglu Ö, Nordfjaern T, Rundmo T (2015) The role of attitudes, transport priorities, and car use habit for travel mode use and intentions to use public transportation in an urban Norwegian. *Public Transport Policy* 42:113-120
10. ADEME (2016) *Changer les comportements de mobilité, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité.* ADEME éditions, Paris
11. Thaler R, Sunstein C (2008) *Nudge: Improving decisions about health, wealth, and happiness.* Yale University Press, New Haven
12. CERTU, Socialdata (2002) *Management de la mobilité par le marketing individualisé, une approche innovante pour changer durablement les comportements dans les déplacements quotidiens.* Rapports d'étude du CERTU
13. Rocci A (2009) *Changer les comportements de mobilité : exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation aux changements de comportement volontaires.* Rapport de recherche, INRETS / MEEDDAT-DGITM
14. Rocci A (2015) *Comment rompre avec les habitudes ?* Espaces Populations Sociétés 1-2
15. Rölle D, Weber C, Bamberg S (2002) *Vom Auto zum Autobus Der Umzug als Einstieg zum Umstieg [From car to bus Moving as a start to change travel modes].* *Gaia* 11:134- 138
16. Bamberg S, Rolle D, Weber C (2003) *Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode?* *Transportation* 30:97-108
17. Stanbridge K, Lyons G, Farthing, S (2004) *Travel behaviour and residential relocation.* Papier présenté à la 3ème Conférence Internationale Traffic et Psychologie, Nottingham, Royaume-Uni
18. Rocci A (2007) *De l'automobilité à la multimodalité ? : analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale.* Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris 5, Paris
19. Van der Waerden P, Timmermanns H, Borgers A (2003) *The influence of key events and critical incidents on transport mode choice switching behaviour: A descriptive analyses.* Papier présenté à la 10ème Conférence Internationale sur la Recherche en comportement de mobilité, Lucerne, Suisse
20. Kloeckner C (2004) *How single events change travel mode choice – a life span perspective.* Papier présenté à la 4ème Conférence Internationale Traffic et Psychologie, Nottingham, Royaume-Uni
21. VIGS (2019) *Les changements de comportement de mobilité des usagers du nouveau réseau de transport gratuit.* Rapport pour l'Agence d'urbanisme Flandres-Dunkerque
22. Godillon S, Louvet N (2013) *L'autopartage, déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière.* *Transports urbains* 2:3-9
23. Fujii S, Gärling T, Kitamura R (2001) *Changes in Drivers' Perceptions and Use of Public Transport During a Freeway Closure: Effects of Temporary Structural Change on Cooperation in a Real-Life Social Dilemma.* *Environment and Behavior* 33:796-808
24. Vincent S (2010) *Etre ou ne pas être « altermobile » ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture.* In : Maksim H, Vincent S, Gallez C, Kaufmann V (éds.), *L'action publique face à la mobilité,* L'harmattan, Paris, pp 75-92
25. Meissonnier J, Richer C (2020) *Les routines automobiles à l'épreuve des perturbations. Comprendre les résistances au changement à partir de récits d'usagers dans la métropole lilloise.* *Flux* 1:25-40
26. Lesteven G (2015) *La congestion automobile perturbe-t-elle la routine des ménages motorisés ?* *Espace populations sociétés* 1-2
27. Rigal A (2020) *Habitudes en mouvement.* Métis Presses, Genève
28. Dupuy G (1995) *Les territoires de l'automobile.* Economica, Paris



**Tableau A1.** Régression logistique – Estimation de la probabilité d’usage de l’automobile dans les trajets domicile-travail – Personnes en déménagement originaire des territoires à plus de 80% automobile<sup>b</sup>.

	<i>Coefficient</i>	<i>Significativité</i>	<i>Probabilité estimée d’usage de l’automobile (%)</i>	<i>Rapports de cote</i>	<i>Flux estimés</i>
<b>Position dans le ménage</b>					
Personne de référence - femme	-0,0386	***	88,7	0,962	
<i>Personne de référence - homme</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Conjoint	0,0182	***	89,3	1,018	
<b>Âge</b>					
Moins de 35 ans	-0,1013	***	88,1	0,904	
Entre 35 et 45 ans		<i>Ref.</i>	89,1		
Entre 45 et 55 ans	-0,1118	***	88,0	0,894	
Plus de 55 ans	-0,2112	***	86,9	0,810	
<b>Catégorie socio-professionnelle</b>					
Agriculteur exploitant	-1,3792	***	67,3	0,252	
Artisan, commerçant ou chef d’entreprise	0,2389	***	91,2	1,270	
Cadre ou profession intellectuelle supérieure	-0,3222	***	85,6	0,725	
<i>Profession intermédiaire</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Employé	-0,3572	***	85,1	0,700	
Ouvrier	0,1088	***	90,1	1,115	
<b>Niveau d’études</b>					
Aucun diplôme ou au mieux BEPC, brevet des collèges ou DNB	-0,4162	***	84,4	0,660	
CAP, BEP	-0,4162	***	84,4	0,660	
<i>Baccalauréat (général, technologique, professionnel)</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Diplôme d’études supérieures	-0,1265	***	87,8	0,881	
<b>Stabilité de l’emploi</b>					
Emploi salarié précaire	-0,5158	***	83,0	0,597	
<i>Emploi salarié stable</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Non-salarié	0,1165	***	90,2	1,124	
<b>Profil familial du ménage</b>					
Personne seule	-0,1955	***	87,1	0,822	
Famille monoparentale - 2 personnes	-0,1043	***	88,1	0,901	
Famille monoparentale - 3 personnes	-0,1279	***	87,8	0,880	
Famille monoparentale - 4 personnes ou plus	-0,4342	***	84,1	0,648	
Couple - 2 personnes	-0,0567	***	88,5	0,945	
Couple - 3 personnes	0,00267	ns.	89,1	1,003	
<i>Couple - 4 personnes</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Couple - 5 personnes ou plus	-0,1191	***	87,9	0,888	
<b>Statut d’occupation du logement</b>					
<i>Propriétaire</i>		<i>Ref.</i>			
Locataire dans le secteur privé	-0,1886	***	87,1	0,828	
Locataire dans le secteur social	-0,1742	***	87,3	0,840	
Lacataire d’un meublé ou d’une chambre d’hôtel	-0,527	***	82,8	0,590	
Logé gratuitement	-0,3831	***	84,8	0,682	
<b>Type de logement</b>					
Maison	0,7427	***	94,5	2,102	
<i>Appartement</i>		<i>Ref.</i>	89,1		
Autre logement	-0,7381	***	79,6	0,478	



Trajectoire résidentielle/Zone de résidence					
Territoires +80VP > AUP/Centre	-2,3072	***	44,9 (38,2)	0,100	6 248
Territoires +80VP > AUP/Banlieue	-1,5643	***	63,1 (62,3)	0,209	11 665
Territoires +80VP > AUP/Rural	0,1726	ns.	90,7 (89)	1,188	2 009
Territoires +80VP > AUP/Ville/Ville isolée	-0,405	**	84,5 (84,2)	0,667	747
Territoires +80VP > AU+500/Centre	-0,9408	***	76,1 (76,8)	0,390	34 430
Territoires +80VP > AU+500/Banlieue	-0,0919	***	88,2 (87,1)	0,912	41 125
Territoires +80VP > AU+200/Centre	-0,4014	***	84,6 (84,2)	0,669	61 013
Territoires +80VP > AU+100/Centre	-0,1629	***	87,4 (86,1)	0,850	36 482
Territoires +80VP > AU-100/Centre	-0,1127	***	88 (86,6)	0,893	85 639
Résidents stables AUP/Centre	-2,7558	***	34,2 (36)	0,064	1 183 580
Résidents stables AUP/Banlieue	-1,8666	***	55,8 (59,1)	0,155	3 595 867
Résidents stables AUP/Rural	-0,6393	***	81,2 (81,3)	0,528	276 033
Résidents stables AUP/Ville isolée	-0,9969	***	75,1 (73,8)	0,369	116 553
Résidents stables AU+500/Centre	-1,3871	***	67,1 (71,1)	0,250	1 902 879
Résidents stables AU+500/Banlieue	-0,5403	***	82,7 (83,7)	0,583	2 841 471
Résidents stables AU+200/Centre	-0,8499	***	77,8 (78,2)	0,427	1 270 032
Résidents stables AU+100/Centre	-0,5867	***	82 (81,8)	0,556	843 662
Résidents stables AU-100/Centre	-0,5099	***	83,1 (82,5)	0,601	1 695 940
<i>Résidents stables Territoires +80VP</i>		<i>Ref.</i>	<i>89,1 (88,5)</i>		<i>10 563 812</i>
Constante	2,1442	<.0001			

Variable à expliquer (VAE) Utilisation de l'automobile comme mode de transport habituel sur les trajets domicile-travail

Champ Personnes de référence et conjoints qui ont un emploi - résidents « stables<sup>a</sup> » ou résidant en 2012 dans les territoires à plus de 80% automobile<sup>b</sup> - et qui ne travaillent pas à domicile

Nombre d'observations lues 6 774 053

VAE = 1 4 814 534

#### Statistiques d'ajustement du modèle

Critère	Constante uniquement	Constante et covariables
AIC	8091710.9	6721567.5
SC	8091724.6	6722267.7
-2 Log	8091708.9	6721465.5

#### Association des probabilités prédites et des réponses observées

Pourcentage concordant	77.1	D de Somers	0.544
Pourcentage discordant	22.7	Gamma	0.546
Pourcentage lié	0.3	Tau-a	0.224
Paires	9.4341708E12	c	0.772

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Les probabilités entre parenthèses sont celles estimées avec les données de l'édition 2008 du Recensement.

\*\*\* : Significatif au seuil de 0,1% de risque d'erreur ; \*\* : Significatif au seuil de 1% de risque d'erreur ; \* : Significatif au seuil de 5% de risque d'erreur ; ns. : non-significatif au seuil de 5% de risque d'erreur.

<sup>a</sup> Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008)

<sup>b</sup> Territoires +80%VP : catégories de territoires où la part modale de l'automobile dans les trajets domicile-travail est supérieur à 80% (zones hors aires urbaines, couronnes périurbaines (sauf celle de Paris) et banlieues des aires urbaines de moins de 500 000 habitants) ; AUP/Centre : centre de l'aire urbaine de Paris (Paris intra-muros) ; AUP/Banlieue : banlieue du pôle urbain de Paris ; AUP/Rural : zones rurales de la couronne périurbaine de l'Aire Urbaine de Paris ; AUP/Rural : villes isolées de la couronne périurbaine de l'Aire Urbaine de Paris ; AU+500 : Aire urbaine de plus de 500 000 habitants ; AU+200 : Aire urbaine avec entre 200 000 et 500 000 habitants ; AU+100 : Aire urbaine avec entre 100 000 et 200 000 habitants ; AU-100 : Aire urbaine de moins de 100 000 habitants.

**Tableau A2.** Régression logistique – Estimation de la probabilité d’usage de l’automobile dans les trajets domicile-travail – Personnes en déménagement originaire des zones rurales de la couronne périurbaine de l’aire urbaine de Paris.

	<i>Coefficient</i>	<i>Significativité</i>	<i>Probabilité estimée d’usage de l’automobile (%)</i>	<i>Rapports de cote</i>	<i>Flux estimés</i>
<b>Trajectoire résidentielle/Zone de résidence</b>					
AUP/Rural > AUP/Centre	-0,4634	***	73,2 (71,5)	0,629	3 523
AUP/Rural > AUP/Banlieue	-0,1255	*	79,3 (75,2)	0,882	5 244
AUP/Rural > AUP/Ville isolée	0,4204	***	86,8 (84,5)	1,523	1 711
AUP/Rural > AU+500/Centre	-0,294	ns.	76,3 (75,6)	0,745	271
AUP/Rural > AU+500/Banlieue	0,5666	*	88,4 (88,5)	1,762	444
AUP/Rural > AU+200/Centre	0,1081	ns.	82,8 (78,9)	1,114	259
AUP/Rural > AU+100/Centre	0,6657	ns.	89,4 (81,5)	1,946	294
AUP/Rural > AU-100/Centre	0,2272	ns.	84,5 (82,7)	1,255	939
AUP/Rural > Territoires +80VP	0,5772	***	88,5 (89,5)	1,781	3 251
Résidents stables AUP/Centre	-2,1125	***	34,4 (36,3)	0,121	1 183 580
Résidents stables AUP/Banlieue	-1,2251	***	56 (59,3)	0,294	3 595 867
<i>Résidents stables AUP/Rural</i>		<i>Réf.</i>	<i>81,2 (81,4)</i>		<i>276 033</i>
Résidents stables AUP/Ville isolée	-0,3563	***	75,2 (74)	0,7	116 553
Résidents stables AU+500/Centre	-0,7431	***	67,3 (71,4)	0,476	1 902 879
Résidents stables AU+500/Banlieue	0,1018	***	82,7 (83,9)	1,107	2 841 471
Résidents stables AU+200/Centre	-0,2061	***	77,9 (78,5)	0,814	1 270 032
Résidents stables AU+100/Centre	0,0562	***	82,1 (81,9)	1,058	843 662
Résidents stables AU-100/Centre	0,1325	***	83,2 (82,6)	1,142	1 695 940
Résidents stables Territoires +80VP	0,6265	***	89 (88,1)	1,871	10 258 972
Constante	1,4658	***			

Variable à expliquer (VAE)

Utilisation de l’automobile comme mode de transport habituel sur les trajets domicile-travail

Champ

Personnes de référence et conjoints - résidents « stables<sup>a</sup> » ou résidant en 2012 dans les zones rurales de la couronne périurbaine parisienne - et qui ne travaillent pas à domicile

Nombre d’observations lues

7 038 528

VAE = 1

4 870 624

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Les probabilités entre parenthèses sont celles estimées avec les données de l’édition 2008 du Recensement.

\*\*\* : Significatif au seuil de 0,1% de risque d’erreur ; \*\* : Significatif au seuil de 1% de risque d’erreur ; \* : Significatif au seuil de 5% de risque d’erreur ; ns. : non-significatif au seuil de 5% de risque d’erreur.

<sup>a</sup> Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2003 (2012) et en 2008.

**Tableau A3.** Régression logistique – Estimation de la probabilité d’usage de l’automobile dans les trajets domicile-travail – Personnes en déménagement originaire de Paris intra-muros.

	<i>Coefficient</i>	<i>Significativité</i>	<i>Probabilité estimée d’usage de l’automobile (%)</i>	<i>Rapports de cote</i>	<i>Flux estimés</i>
<b>Trajectoire résidentielle/Zone de résidence</b>					
AUP/Centre > AUP/Banlieue	0,1046	***	36,8 (45,5)	1,11	50 408
AUP/Centre > AUP/Rural	2,1631	***	82 (82,5)	8,698	4 098
AUP/Centre > AUP/Ville isolée	1,8111	***	76,2 (76,8)	6,117	1 808
AUP/Centre > AU+500/Centre	0,4614	***	45,4 (59,6)	1,586	8 149
AUP/Centre > AU+500/Banlieue	1,2034	***	63,6 (77,6)	3,331	3 239
AUP/Centre > AU+200/Centre	1,1548	***	62,4 (68,6)	3,173	3 165
AUP/Centre > AU+100/Centre	1,7381	***	74,9 (75,2)	5,687	1 888
AUP/Centre > AU-100/Centre	1,3959	***	67,9 (74)	4,038	2 950
AUP/Centre > Territoires +80VP	1,3469	***	66,8 (81,3)	3,846	8 342
<i>Résidents stables AUP/Centre</i>		<i>Réf.</i>	<i>34,4 (36,2)</i>		<i>1 183 580</i>
Résidents stables AUP/Banlieue	0,8876	***	56 (59,2)	2,429	3 595 867
Résidents stables AUP/Rural	2,1131	***	81,2 (81,3)	8,274	276 033
Résidents stables AUP/Ville isolée	1,7565	***	75,2 (73,9)	5,792	116 553
Résidents stables AU+500/Centre	1,3692	***	67,3 (71,3)	3,932	1 902 879
Résidents stables AU+500/Banlieue	2,2144	***	82,7 (83,8)	9,156	2 841 471
Résidents stables AU+200/Centre	1,9062	***	77,9 (78,4)	6,728	1 270 032
Résidents stables AU+100/Centre	2,1684	***	82,1 (81,9)	8,745	843 662
Résidents stables AU-100/Centre	2,2448	***	83,2 (82,6)	9,439	1 695 940
Résidents stables Territoires +80VP	2,7392	***	89 (88,1)	15,475	10 258 972
Constante	-0,6474	***			

Variable à expliquer (VAE)	Utilisation de l’automobile comme mode de transport habituel sur les trajets domicile-travail
Champ	Personnes de référence et conjoints - résidents « stables <sup>a</sup> » ou résidant en 2012 dans Paris intra-muros - et qui ne travaillent pas à domicile
Nombre d’observations lues	7 063 712
VAE = 1	4 877 336

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Les probabilités entre parenthèses sont celles estimées avec les données de l’édition 2008 du Recensement.

\*\*\* : Significatif au seuil de 0,1% de risque d’erreur ; \*\* : Significatif au seuil de 1% de risque d’erreur ; \* : Significatif au seuil de 5% de risque d’erreur ; ns. : non-significatif au seuil de 5% de risque d’erreur.

<sup>a</sup> Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008).

**Tableau A4.** Régression logistique – Estimation de la probabilité d’usage de l’automobile dans les trajets domicile-travail – Personnes en déménagement originaire de la banlieue du pôle urbain de Paris.

	<i>Coefficient</i>	<i>Significativité</i>	<i>Probabilité estimée d’usage de l’automobile (%)</i>	<i>Rapports de cote</i>	<i>Flux estimés</i>
<b>Trajectoire résidentielle/Zone de résidence</b>					
AUP/Banlieue > AUP/Centre	-0,662	***	39,6 (42,1)	0,516	13 956
AUP/Banlieue > AUP/Rural	1,1469	***	80 (78,6)	3,148	2 116
AUP/Banlieue > AUP/Ville isolée	0,9386	***	76,5 (75,5)	2,556	1 598
AUP/Banlieue > AU+500/Centre	0,0285	ns.	56,7 (67)	1,029	3 752
AUP/Banlieue > AU+500/Banlieue	0,8447	***	74,8 (81,4)	2,327	2 728
AUP/Banlieue > AU+200/Centre	0,6129	***	70,1 (73,3)	1,846	1 946
AUP/Banlieue > AU+100/Centre	0,9166	***	76,1 (77,4)	2,501	1 302
AUP/Banlieue > AU-100/Centre	0,7729	***	73,4 (77,3)	2,166	1 941
AUP/Banlieue > Territoires +80VP	0,9968	***	77,5 (84,5)	2,71	4 479
Résidents stables AUP/Centre	-0,8872	***	34,4 (36,3)	0,412	430 662
<i>Résidents stables AUP/Banlieue</i>		<i>Réf.</i>	56 (59,2)		1 305 402
Résidents stables AUP/Rural	1,2249	***	81,2 (81,2)	3,404	55 262
Résidents stables AUP/Ville isolée	0,8686	***	75,2 (73,8)	2,383	30 134
Résidents stables AU+500/Centre	0,4818	***	67,3 (71,3)	1,619	684 846
Résidents stables AU+500/Banlieue	1,3267	***	82,7 (83,8)	3,769	884 659
Résidents stables AU+200/Centre	1,0188	***	77,9 (78,4)	2,77	455 849
Résidents stables AU+100/Centre	1,2809	***	82,1 (81,9)	3,6	316 136
Résidents stables AU-100/Centre	1,3571	***	83,2 (82,5)	3,885	567 551
Résidents stables Territoires +80VP	1,8511	***	89 (88)	6,367	2 303 209
Constante	0,2409	***			

Variable à expliquer (VAE)	Utilisation de l’automobile comme mode de transport habituel sur les trajets domicile-travail
Champ	Personnes de référence et conjoints - résidents « stables <sup>a</sup> » ou résidant en 2012 dans la banlieue du pôle urbain de Paris - et qui ne travaillent pas à domicile
Nombre d’observations lues	7 067 528
VAE = 1	4 882 614

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

Les probabilités entre parenthèses sont celles estimées avec les données de l’édition 2008 du Recensement.

La formule mathématique utilisée pour estimer les probabilités à partir des coefficients est :

Probabilité (VAE=1) =  $\text{Exp}(aX_1+bX_2+\dots+nX_n + \text{constante}) / (\text{Exp}(aX_1+bX_2+\dots+nX_n + \text{constante}) + 1)$

Avec :

a,b,...n : coefficients estimés

X<sub>1</sub>,X<sub>2</sub>,...X<sub>n</sub> : variables explicatives

\*\*\* : Significatif au seuil de 0,1% de risque d’erreur ; \*\* : Significatif au seuil de 1% de risque d’erreur ; \* : Significatif au seuil de 5% de risque d’erreur ; ns. : non-significatif au seuil de 5% de risque d’erreur.

<sup>a</sup> Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008).

**Tableau A5.** Régression logistique – Estimation de la probabilité d’usage de l’automobile dans les trajets domicile-travail – Personnes en déménagement originaire des villes-centres des aires urbaines de plus de 500 000 habitants.

	<i>Coefficient</i>	<i>Significativité</i>	<i>Probabilité estimée d’usage de l’automobile (%)</i>	<i>Rapports de cote</i>	<i>Flux estimés</i>
Trajectoire résidentielle/Zone de résidence					
AU+500/Centre > AUP/Centre	-2,2597	***	17,7 (20,7)	0,106	10 604
AU+500/Centre > AUP/Banlieue	-0,912	***	45,2 (53,6)	0,466	10 306
AU+500/Centre > AUP/Rural	0,7874	*	81,9 (83,1)	1,985	174
AU+500/Centre > AUP/Ville isolée	0,9155	**	83,7 (75,4)	1,239	202
AU+500/Centre > AU+500/Banlieue	0,5831	***	78,6 (83)	1,976	71 996
AU+500/Centre > AU+200/Centre	0,3749	***	74,9 (78,5)	1,479	8 831
AU+500/Centre > AU+100/Centre	0,6194	***	79,3 (80,7)	1,691	5 586
AU+500/Centre > AU-100/Centre	0,755	***	81,4 (82,2)	1,87	9 704
AU+500/Centre > Territoires +80VP	1,1047	***	86,1 (89,4)	3,409	44 519
Résidents stables AUP/Centre	-1,3693	***	34,3 (36,1)	0,228	1 183 580
Résidents stables AUP/Banlieue	-0,4812	***	56 (59,2)	0,586	3 595 867
Résidents stables AUP/Rural	0,7448	***	81,2 (81,3)	1,755	276032.9
Résidents stables AUP/Ville isolée	0,388	***	75,2 (73,9)	1,141	116552.9
<i>Résidents stables AU+500/Centre</i>		<i>Réf.</i>	<i>67,3 (73,4)</i>		<i>1 902 879</i>
Résidents stables AU+500/Banlieue	0,8456	***	82,7 (83,8)	2,089	2 841 471
Résidents stables AU+200/Centre	0,5371	***	77,9 (78,4)	1,462	1 270 032
Résidents stables AU+100/Centre	0,7995	***	82,1 (81,9)	1,822	843662.2
Résidents stables AU-100/Centre	0,8759	***	83,2 (82,5)	1,908	1 695 940
Résidents stables Territoires +80VP	1,3706	***	89 (88)	2,97	10 258 972
Constante	0,7208	***			

Variable à expliquer (VAE)	Utilisation de l’automobile comme mode de transport habituel sur les trajets domicile-travail
Champ	Personnes de référence et conjoints - résidents « stables <sup>a</sup> » ou résidant en 2012 dans le centre d’une aire urbaine de plus de 500 000h. - et qui ne travaillent pas à domicile
Nombre d’observations lues	7 086 299
VAE = 1	4 900 086

Source : Enquête annuelle du Recensement 2008 et 2016

\*\*\* : Significatif au seuil de 0,1% de risque d’erreur ; \*\* : Significatif au seuil de 1% de risque d’erreur ; \* : Significatif au seuil de 5% de risque d’erreur ; ns. : non-significatif au seuil de 5% de risque d’erreur.

<sup>a</sup> Résidents « stables » : personnes habitant une même catégorie de territoire en 2012 (2003) et en 2016 (2008).