

## TOURS 2030 : UNE VIE PAREILLE AUTREMENT...

Etude sociologique sur les conditions d'acceptation  
d'un scénario « Ville post-carbone »

*TOURS 2030 : THE SAME LIFE DIFFERENTLY...*

*Sociological study on the acceptance conditions  
of a scenario « City post-carbon »*

Août 2012

Etude réalisée pour le compte de l'ADEME  
par le CETU ETICS / Université François-Rabelais de Tours



contrat n° 11 10 C 0007

COORDINATION TECHNIQUE

Chantal Derkenne, département économie et sociologie,  
Direction de la Recherche et prospective, ADEME Paris

### L'ADEME en bref

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

### Copyright

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

## Le CETU ETICS



Expertise, Transfert, Ingénierie et Connaissance du Social  
Université François-Rabelais,

3 rue des Tanneurs, 37041 Tours

☎ 02.47.36.68.57

<http://etics.univ-tours.fr>

## Les partenaires



Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

56, avenue Marcel Dassault

37206 Tours

☎ 02.47.71.70.72

<http://www.atu37.org>



Etudes économiques, transport  
et environnement

19 rue Edouard-Vaillant

37000 Tours

☎ 02.47.05.96.96

<http://Beauvais-consultants.com>

## SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Une première étude a permis la production d'un scénario Vivre Post-carbone 2030 pour le périmètre du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération tourangelle<sup>1</sup>. Construit conjointement par l'ATU (Agence Tourangelle d'Urbanisme) et Beauvais Consultant, ce scénario explore quatre pistes « pour un développement urbain guidé par le principe de proximité bien vécue ».

- Un recyclage urbain avec une ville qui se reconstruit sur elle-même en exploitant des espaces devenus obsolètes (zones commerciales, zone d'activités) et en densifiant les espaces habités (démarche Bimby, Built in my Backyard) tout en respectant la mixité fonctionnelle (1/3 habitat, 1/3 activités, 1/3 espaces naturels).
- Des mobilités repensées, des distances raccourcies grâce à la ville des proximités.
- Des surfaces agricoles et naturelles préservées et valorisées à partir du principe « zéro hectare » en extension urbaine pour les nouveaux aménagements, une agriculture périurbaine de proximité constituant un contrepoids à la ville dense.
- Une démarche globale de maîtrise des énergies pour le résidentiel comme pour les activités tertiaires et industrielles, le recours aux énergies renouvelables.

La présente recherche constitue une sorte de « prolongement sociologique » permettant d'accéder à la manière dont les ménages de l'agglomération tourangelle se projettent et s'approprient les différents éléments du scénario Vivre Post carbone 2030. La question des impacts et des coûts sociaux du scénario, plus globalement de sa recevabilité, sa compréhension et son acceptabilité par les habitants des territoires concernés constitue la trame du questionnement.

Une trentaine d'entretiens a été réalisée auprès de ménages résidant dans l'agglomération tourangelle en respectant une répartition par niveau de revenus, âge et composition du foyer et entre habitants de l'hyper-centre ville, du reste de la ville de Tours, de la couronne proche et de la couronne lointaine.

### **Le scénario Vivre post carbone 2030 est lu à l'aune des modes de vie actuels et anticipés**

Les ménages ont éprouvé des difficultés à appréhender le scénario dans sa globalité et sans doute également dans sa complexité. Saisi au travers de thématiques telles que la mobilité, le choix résidentiel, les modes de consommation ou encore le rapport aux énergies, il n'apparaît pas comme un scénario de rupture mais plutôt comme un avenir prévisible auquel il faut s'adapter. Dès lors, les éléments du scénario sont appréhendés au travers du prisme du mode de vie actuel, résultat de multiples contraintes, arbitrages et auquel les ménages sont attachés. Cette lecture est fortement induite par l'ancrage territorial (perception des marges de manœuvre au regard de la trajectoire, des choix résidentiels et des ressources en termes de mobilité) et la position dans l'espace social (capacité à bénéficier des changements induits par le scénario et/ou s'en affranchir si nécessaire). Elle est également structurée par les évolutions prévisibles (enfants qui grandissent, vieillissement, mobilité résidentielle prévue ou souhaitée...) et une certaine lecture du passé permettant d'interpréter les injonctions au changement, plus particulièrement la sobriété énergétique ou encore le réinvestissement des circuits agricoles courts.

### **La maîtrise des échelles du changement, une condition d'adhésion au scénario**

Le scénario propose des objectifs à atteindre, identifie les leviers prioritaires du point de vue des collectivités locales, engage une réflexion sur les changements attendus mais donne peu de clés de lecture sur le rôle des habitants, pourtant central. Sans être pessimistes, les interviewés interrogent le scénario sous deux angles complémentaires :

- Les échelles pertinentes de l'action, les territoires concernés et les échéances temporelles,
- Le degré de responsabilité de chacun des acteurs, les marges de manœuvre individuelles et collectives mobilisables pour engager des changements significatifs alors même que certains enjeux échappent partiellement, ou totalement, aux individus (enjeux économiques, stratégies industrielles, investissement d'infrastructure...). De fait, ils interrogent le rapport individu/société et ce que cela engage concrètement du point de vue des organisations collectives, des conditions de contrôle et de régulation sociale.

Les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et désirables qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace appropriables par les individus. Ainsi, c'est l'échelle locale, celle de la proximité qui est plébiscitée (le « quartier, le « village »). La relation au collectif se construit alors

<sup>1</sup> Axes de progrès vers un schéma de cohérence territoriale Facteurs 4. Quels leviers locaux pour une agglomération post-carbone ?, Rapport Final, ATU, Beauvais Consultants, Programme Villes post carbone, ADEME, janvier 2011.

dans une logique électorale. Les rapports sociaux sont maîtrisés, les organisations collectives se déploient sur la base de la réciprocité. La régulation sociale est garantie par l'intériorisation de normes et de valeurs partagées. Cette enquête confirme la difficulté des ménages à appréhender le changement à des échelles de temps, d'espaces et d'action qui engagent un collectif abstrait, et qui renvoient à des niveaux de responsabilité et à des modalités d'action qui échappent à l'individu. Au final, les ménages rencontrés adoptent une attitude plutôt passive face aux changements à venir tout en donnant à voir de multiples stratégies d'adaptation à de nouvelles contraintes et opportunités. On constate que sur de nombreux plans, le mouvement est engagé même s'il se traduit par des expérimentations sans suite (on pense ici par exemple au covoiturage ou à la mutualisation de certains équipements qui ont été largement testés) ou des micro-ajustements qu'il ne faut pas sous-estimer (recours à des modes de déplacement doux, changement dans les modes de consommation, prise de conscience environnementale induisant des comportements plus sobres en énergie...).

### **Le scénario « désirable » : une ville pareille autrement**

L'aspiration à une meilleure qualité de vie constitue le moteur principal du changement vers une ville post-carbone. L'amélioration de la qualité de vie passe d'abord par la maîtrise du temps et de son contenu : les mobilités contraintes sont réinvesties d'un sens positif. Les trajets domicile-travail/école deviennent des temps libérés, les nuisances urbaines sonores et olfactives sont diminuées, les obligations telles que les achats alimentaires ou les démarches administratives sont réduites par la proximité et la possibilité d'en rationaliser la réalisation. Le périurbain devient un espace pertinent de développement, les centres urbains bénéficient d'un accès facilité par des modes de transport adaptés, les interactions ville/campagne sont apaisées.

On voit transparaître une attente forte autour du maintien et/ou de l'amélioration des modes de vie actuels. C'est en ce sens que les interviewés développent une lecture ambivalente des objectifs proposés par le scénario. L'injonction à la sobriété peut par exemple être perçue comme une opportunité de se réapproprier certains leviers d'action tout en inscrivant son mode de vie dans une démarche de responsabilité collective (sortir du caractère captif de la consommation d'énergie par exemple). Dans le même temps, elle peut apparaître comme contraire au maintien d'un standard de confort qui caractérise le mode de vie auquel les ménages ne souhaitent pas renoncer. De la même manière, la densification urbaine est immédiatement comprise comme la possibilité de retravailler les notions de proximité et d'accessibilité tout en renvoyant à l'idée de promiscuité et de réduction des espaces préservés (en particuliers jardins publics et privés).

La ville « désirable » est celle qui permet de concilier les dimensions fonctionnelles associées au territoire et aux politiques publiques et les attentes pratiques et symboliques des habitants en termes de mode de vie.

### **Des risques perçus : concurrence entre territoires et disqualification sociale**

Si pour les interviewés, le scénario renvoie à des changements positifs, il induit aussi un certain nombre de risques sociaux. Ces risques sont appréhendés différemment en fonction des lieux de résidence (urbain/périurbain) et de la perception des marges de manœuvre que chacun peut mobiliser face aux changements induits par un scénario post-carbone.

La ville telle qu'elle est pensée risque d'amplifier les phénomènes de concurrence entre territoires et entre groupes sociaux en exacerbant les oppositions déjà bien réelles entre centre et périphérie. Plus qu'elle ne le résout, le scénario renforce le sentiment de privatisation, de fermeture partielle de la ville aux habitants des périphéries. La « ville des proximités » semble alors ne s'adresser qu'aux urbains, les périurbains et les ruraux en étant écartés ; l'amélioration de l'offre de transport se révélant peu crédible du point de vue des ménages concernés.

Le thème de la centralité reste sans doute le point de crispation principal auquel il faut prêter une attention particulière. La majorité des interviewés évoque, d'une manière ou d'une autre, le risque de voir émerger, en même temps que des figures vertueuses, de nouvelles catégories repoussoirs : les périurbains et les ruraux qui vivent aux marges et sont soumis à de multiples contraintes. Les interviewés qui se considèrent comme les plus contraints et les plus fragiles du fait de leur distance par rapport à la centralité se perçoivent-ils déjà comme les perdants potentiels ?

## SOMMAIRE

SYNTHÈSE DES RESULTATS	P.3
RÉSUMÉ	p.6
INTRODUCTION	p.7
CONTEXTE, OBJECTIF ET PROBLÉMATIQUE DE L'ETUDE	p.9
MÉTHODOLOGIE, POINT SUR LES RECUEILS DE DONNÉES	p.12
1. Echantillon	p.12
2. Caractéristiques, variables retenues	p.14
I - UN SCÉNARIO LU A L'AUNE DES MODES DE VIE ACTUELS ET ANTICIPÉS	p.16
1. Un scénario qui s'inscrit plus dans une logique de continuité que dans une logique de rupture	p.16
2. Une lecture du scénario fortement induite par l'ancrage territorial et par la position dans l'espace social.	p. 17
II - L'ACCEPTABILITÉ DU SCÉNARIO RENVOIE A UNE QUESTION D'ECHELLE	p. 27
1. Les échelles pertinentes de l'action et du changement	p.27
2. Une condition d'adhésion : maîtriser les échelles du changement	p.31
III - VIVRE POST-CARBONE : UN SCÉNARIO DÉSIRABLE ?	p.36
1. Des motivations au changement essentiellement orientées par une aspiration à une meilleure qualité de vie	p.36
2. La sobriété des modes de vie : une notion ambivalente	p.37
3. La densification du territoire du SCoT diversement reçue selon le profil et la localisation résidentielle	p.41
4. Des risques perçus : concurrence entre territoires et disqualification sociale	p.44
CONCLUSION	P.47
BIBLIOGRAPHIE	p.49
VALORISATION	p.51
ANNEXE	p.52
Guide d'entretien	p.53

## RÉSUMÉ

La présente recherche interroge, sous l'angle sociologique, la réception, par les habitants des territoires concernés, du scénario « Vivre Post-carbone 2030 » pour le périmètre du SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) de l'agglomération tourangelle (37). Une trentaine d'entretiens qualitatifs a été réalisée auprès de ménages tourangeaux d'âges, de niveaux de revenus et de lieux de résidence différents. La question des impacts et des coûts sociaux du scénario, plus globalement de son acceptabilité par les habitants constitue la trame des résultats. Le scénario est, en effet, diversement reçu par les interviewés en fonction de leurs contraintes objectives et de la perception de leurs propres marges de manœuvre. Dans tous les cas, les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et « désirables » qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace appropriables par les individus. Loin d'adopter une position d'objection ou d'hostilité de principe à tout changement, les ménages rappellent que l'enjeu principal pour eux reste le maintien et/ou l'amélioration de leurs cadres et modes de vie.

## MOTS CLÉS :

scénario post-carbone, acceptabilité, changement social, territoire, mode de vie, prospective, déplacements, mobilité

## SUMMARY

The present sociological research questions the reception of the scenario "Live Post-carbon 2030" by the inhabitants of the concerned territories for the SCOT perimeter (Land development plan) of the Tours urban area (37). Approximately thirty qualitative interviews were realized with households from Tours including different ages, levels of income and places of residence. The foundation of the results is related to questions concerning the impacts and the social costs of the scenario and more globally its acceptance by the inhabitants. The scenario is variously received by the interviewees, according to their objective constraints and to the perception / evaluation of their own margins to act. In all cases, the elements of the scenario appear as all the more credible, acceptable and "desirable" as they are situated on scales of time and space appropriable by the individuals. Far from adopting a position of objection or principal hostility to any change, the households recall that their main stake is the preservation and/or the improvement of their living environment and their lifestyles.

## KEY WORDS :

Post-carbon scenario, acceptance, social change, territory, lifestyles, prospective, movements / mobility, levels & barriers

## INTRODUCTION

La recherche « Conditions d'acceptation d'un scénario Vivre Post-Carbone » vise à confronter les éléments du scénario conçu par l'Agence Tourangelle d'Urbanisme (ATU) et Beauvais Consultants dans le cadre de l'appel à projet Ademe « Ville Post-Carbone » aux pratiques et aux représentations des ménages. Il s'agit d'accéder à la perception des impacts potentiels du scénario ainsi qu'aux marges de manœuvre et aux leviers d'actions du point de vue des habitants du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), territoire concerné par le scénario.

Le scénario tourangeau a été conçu autour de quatre axes principaux qui permettent d'appréhender les conditions d'une mutation du territoire (habitat, consommation, pratique des espaces, déplacements...), d'identifier les leviers techniques et les ressources présentes et mobilisables sur le territoire :

- **Evaluer le chemin à parcourir** dans l'aménagement de **l'agglomération tourangelle** pour un facteur 4 en 2050 ;
- Analyser les **freins et les potentialités** (techniques, ressources) pouvant apparaître sur les territoires ;
- **Construire un scénario spatial de transition urbaine** vers une société post-carbone et en **évaluer** les résultats ;
- Permettre aux **acteurs locaux** de se saisir de cette problématique.

La recherche « Conditions d'acceptation d'un scénario Vivre Post-Carbone » constitue le « prolongement sociologique » des réflexions menées dans le cadre de l'étude « Ville Post-carbone ». L'objectif est bien de confronter les pistes explorées à travers le scénario aux pratiques et représentations des ménages et de mettre en évidence la manière dont ils se projettent et s'approprient un scénario qui les invite à reconsidérer leurs modes de vie et leurs modes de consommation actuels. Cette recherche appréhende, dans leur imbrication, la thématique de la mobilité (organisation des déplacements -actuelle et envisageable- au regard du scénario) et celle de l'habitat, du parcours et des choix résidentiels (dimensions réformables ou non au regard du scénario). L'évocation de ces deux thématiques permet également d'aborder les activités, loisirs et achats et d'évaluer ce que le scénario pourrait avoir comme conséquence sur leur gestion et leur évolution.

La recherche s'est structurée autour de la question des impacts et des coûts sociaux du scénario, plus globalement de sa recevabilité, sa compréhension et son acceptabilité.

Il s'agit d'identifier les changements socialement acceptables, de repérer et de donner du sens aux obstacles et aux freins, repérés ou exprimés. Invitant les interviewés à se livrer à un exercice de projection, la recherche vise à identifier les leviers sur lesquels s'appuyer pour dépasser ces obstacles et ces freins, au regard du scénario construit. Les éclairages apportés permettront aux acteurs et décideurs politiques de penser des outils et des actions favorables à une adhésion pérenne.

Evaluer la manière dont se construit le point de vue sur la thématique « durable, environnementale, énergétique » est un préalable nécessaire pour saisir l'intérêt ou les réserves à l'égard des messages et canaux d'information existants : campagnes publicitaires, héritage / transmission générationnels, aspect économique (coût du carburant, plus généralement des énergies), aspect législatif (normes de construction, émissions, niveau de consommation). Comment ces messages agissent ou pourraient agir sur les comportements ?

De même, saisir finement les leviers d'actions possibles renseigne sur l'appropriation du scénario, sur la projection possible. Comment la modification des comportements peut-elle se traduire concrètement ? Les changements envisagés se situent-ils au niveau résidentiel, modal, des activités ou professionnel ? Dans l'imbrication de ces diverses dimensions ? A quelles temporalités : court, moyen ou long terme ?

L'impact carbone ne se réduit pas uniquement à la dimension « mobilité » mais intègre également la dimension « bâtiment ». Pour comprendre les réformes possibles, les enjeux énergétiques doivent être appréhendés dans la transversalité et l'imbrication de ces dimensions. Nous avons tenté de comprendre comment les ménages raisonnent et si, dans leurs perceptions, projections et arbitrages, ils distinguent les impacts carbone « bâtiment » et les impacts carbone « mobilité ». Autrement dit, cloisonnent-ils et prennent-ils des mesures dans un domaine ou un autre ou estiment-ils devoir agir dans les deux ? Redoutent-ils d'agir

sur l'un, par conscience ou crainte que l'autre soit inévitablement impacté ? Il s'agit notamment d'évaluer les risques d'effets rebonds directement liés à des changements, plus globalement à la confrontation des différentes rationalités et « paradoxes » de l'efficacité énergétique.<sup>2</sup>

Pour saisir ces interactions, nous nous sommes attachés à repérer les « **micro-ajustements** ». Souvent analysés comme des réponses partielles et de faible portée par l'observateur extérieur, ils correspondent pourtant, du point de vue des ménages, à de profonds changements voire à des ruptures. Ils interrogent ce qui relève des initiatives possibles et envisageables, tout autant à l'échelle individuelle et de la sphère privée qu'à l'échelle sociale et collective. Ces niveaux d'échelle permettent de saisir des formes d'interaction, d'implication et de mutualisation sur lesquelles les individus et foyers interrogés se projettent diversement et pour lesquelles ils disposent de marges de manœuvre inégales.

A partir d'un angle sciences humaines et sociales, nous proposons une évaluation des impacts, directs et indirects, du scénario conçu, ainsi que des marges de manœuvre et des leviers d'action qu'il offre. L'évaluation du niveau d'acceptabilité sociale et de compréhension des dimensions humaines constitue un enjeu majeur pour accéder aux points de vue et répondre au mieux aux attentes d'individus qui vivent et pratiquent les territoires concernés par les transformations, en cours ou à venir.

---

<sup>2</sup> 2008, DUJIN (A), MARESCA (B), **La température du logement ne dépend pas de la sensibilité écologique**, CREDOC revue « consommation et modes de vie », n°227 (mars). « La facilité plus grande à maintenir à un niveau élevé la température des pièces du logement, du fait d'une isolation et d'une ventilation plus performantes, pousse les usagers à accroître leur niveau de confort. (...) La rationalité économique des entreprises et des gestionnaires d'immeubles, (...) atteint plus difficilement son but pour les ménages car elle ne correspond pas à leur logique d'arbitrage, qui ne va pas spontanément vers la recherche d'économies financières. ».

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

La recherche « Axes de progrès pour un SCoT Facteur 4 : Quels leviers locaux pour une agglomération post-carbone ? » réalisée par l'Agence Tourangelle d'Urbanisme (ATU) et Beauvais Consultants a porté sur les conditions d'une transformation en profondeur des structures et du fonctionnement des villes et d'une transition vers des villes post-carbone. Villes dont l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de pétrole ou de gaz est considérable. À travers la diversité des fonctions urbaines (habitat, commerces, services, loisirs, emploi, etc.), la ville des proximités et le modèle de la ville dense - compacte sont au cœur des réflexions sur l'autonomie énergétique du territoire. L'objectif de cette recherche est de définir le chemin à parcourir pour atteindre le Facteur 4 en 2050, en utilisant comme principal levier l'aménagement de l'espace et en bâtissant un scénario situé à un horizon intermédiaire, celui de 2020 -2030.

*Partir du scénario conçu...*

### Axes de progrès pour un SCOT Facteur 4

### Quels leviers locaux pour une agglomération post-carbone ?

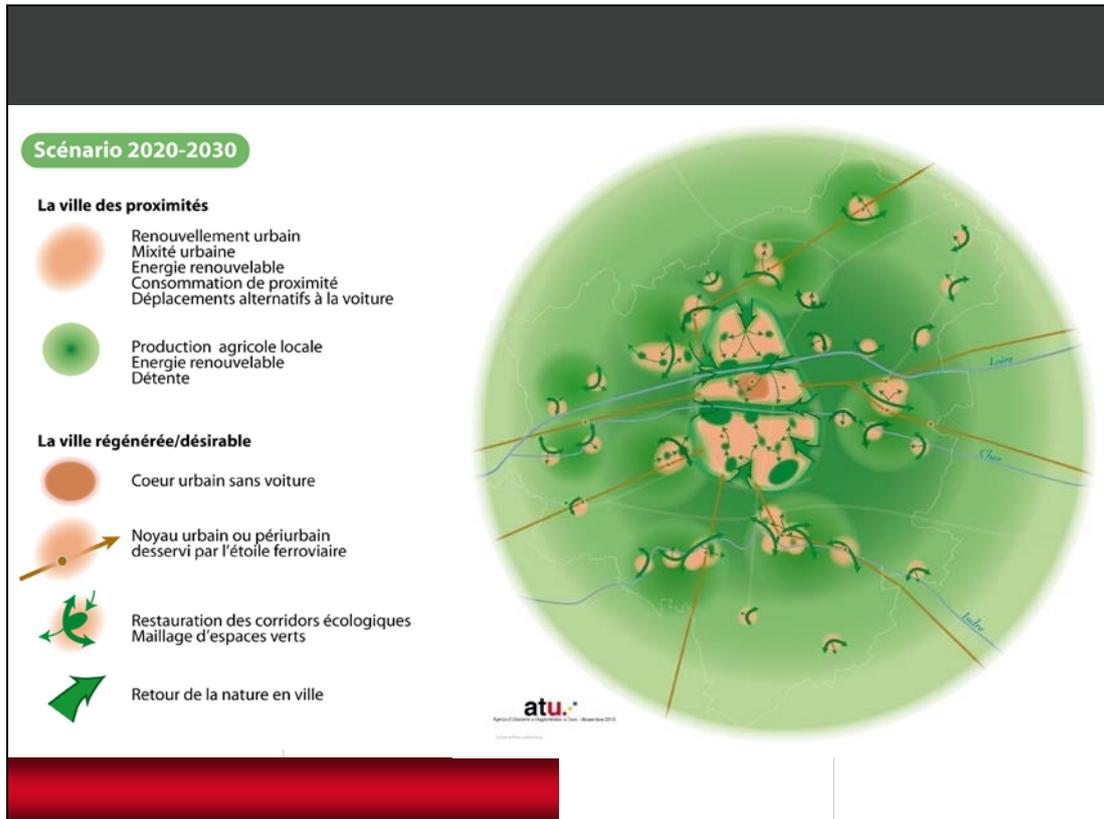
atu.



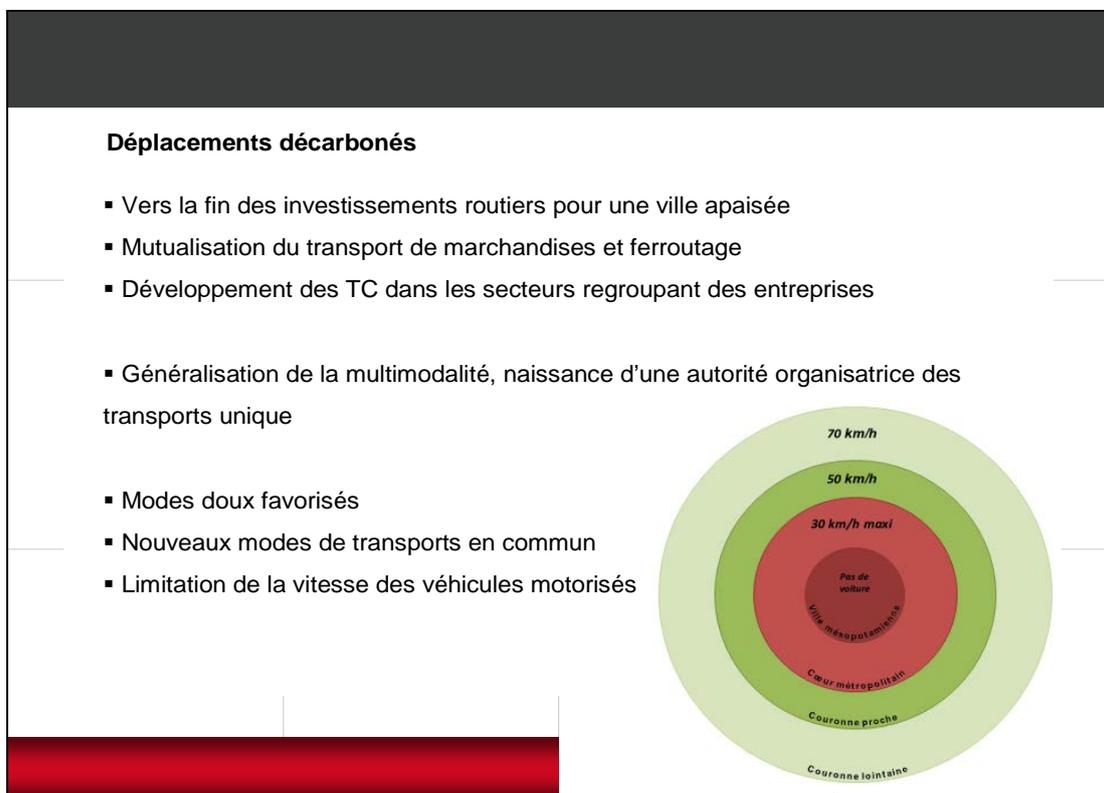
BEAUVAIS CONSULTANTS  
études économiques - transport et environnement

Dans le cadre du programme de recherche Villes post-carbone

## Ville des proximités – Ville désirable...



## Des organisations modales redéfinies...



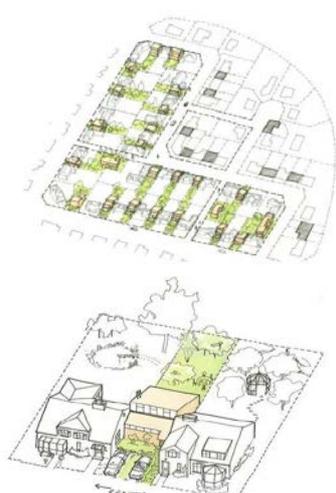
## Des territoires d'habitat repensés... :

## Secteur de l'habitat

### Aménagement

- **Accueil des nouveaux habitants** (cœur métropolitain ; 3 pôles-relais ; rayon de 1000m autour des gares et 500 m autour des centre-bourgs).
- **Délimitation de segments** (logements sociaux et copro.) et de **périphéries prioritaires à réhabiliter** : OPATB et coordination avec PLH et PCET
- **Incitation à l'acquisition foncière pour renouvellement urbain**, déconstruction des épaves thermiques
- **Diversification et densification du tissu résidentiel** (BIMBY)
- **Incitation à l'utilisation d'Enr** : secteur de dépassement de COS, obligation de raccordement dans les secteurs desservis par un réseau de chaleur alimenté par EnR
- **Incitation à la création de bâtiments collectifs** pour mise en commun d'équipements électroménagers (maîtrise des conso d'NRJ)

**BIMBY : un projet de recherche ("Build in My Back Yard") pour faire émerger la ville durable des tissus pavillonnaires existants**



*Les espaces laissés libres entre les maisons des lotissements des dernières décennies peuvent offrir de nombreuses possibilités de densification à l'échelle de la parcelle.*

*Une nouvelle maison entre deux maisons, créant un front de rue et préservant l'intimité des parcelles existantes.*

*Dans des tissus bien situés en agglomération, la somme de la valeur du terrain créé par division parcellaire et de la maison amputée de ce terrain est supérieure à la valeur de la maison initiale.*

## Des territoires tertiaires et d'activités repensés... :

## Secteur du tertiaire

### Un exemple de réhabilitation d'une zone commerciale et d'intégration de la nature en ville



**L'état actuel...**

**Et la version 2030**

- Réhabilitation des zones d'activité tertiaire anciennes (mixité, réhabilitation thermique)
- Accompagnement technique et financier de la collectivité
- Fin de l'urbanisme de zone
- Evolution du mix énergétique avec abandon du fioul et utilisation de 50% d'Enr thermique.
- Construction selon la réglementation thermique 2020 (15 kWh /an/m<sup>2</sup>).

## MÉTHODOLOGIE

### 1. Echantillon

Les recueils de données ont été effectués auprès de 30 ménages résidant dans les quatre grandes zones du périmètre du SCoT. Ces quatre zones renvoient à autant de situations résidentielles, de modes de vie et d'organisations modales :

- Des ménages du cœur métropolitain de la ville centre (mésopotamie, entre Loire et Cher) ;
- Des ménages du reste du cœur métropolitain et du Noyau Urbain (Centre – Reste Noyau Urbain) ;
- Des ménages de périphérie (couronne proche) ;
- Des ménages de périphérie (couronne lointaine)<sup>3</sup>.

A chaque fois que ceci a été possible, la collecte des données a été effectuée auprès du ménage. Plutôt que de recueillir le point de vue d'un individu, nous avons raisonné à l'échelle du foyer afin d'accéder à l'impact potentiel du scénario sur ses différents membres. Les transformations inscrites dans le scénario « Ville Post-Carbone » agissent sur les organisations familiales en tant qu'entité, tout autant que sur les individus qui la composent. Les modalités d'implantation territoriale et de gestion des déplacements se construisent sur des représentations et occasionnent des négociations pour lesquelles il est pertinent de recueillir la perception du couple et, quand cela est possible, celle des autres membres du foyer.

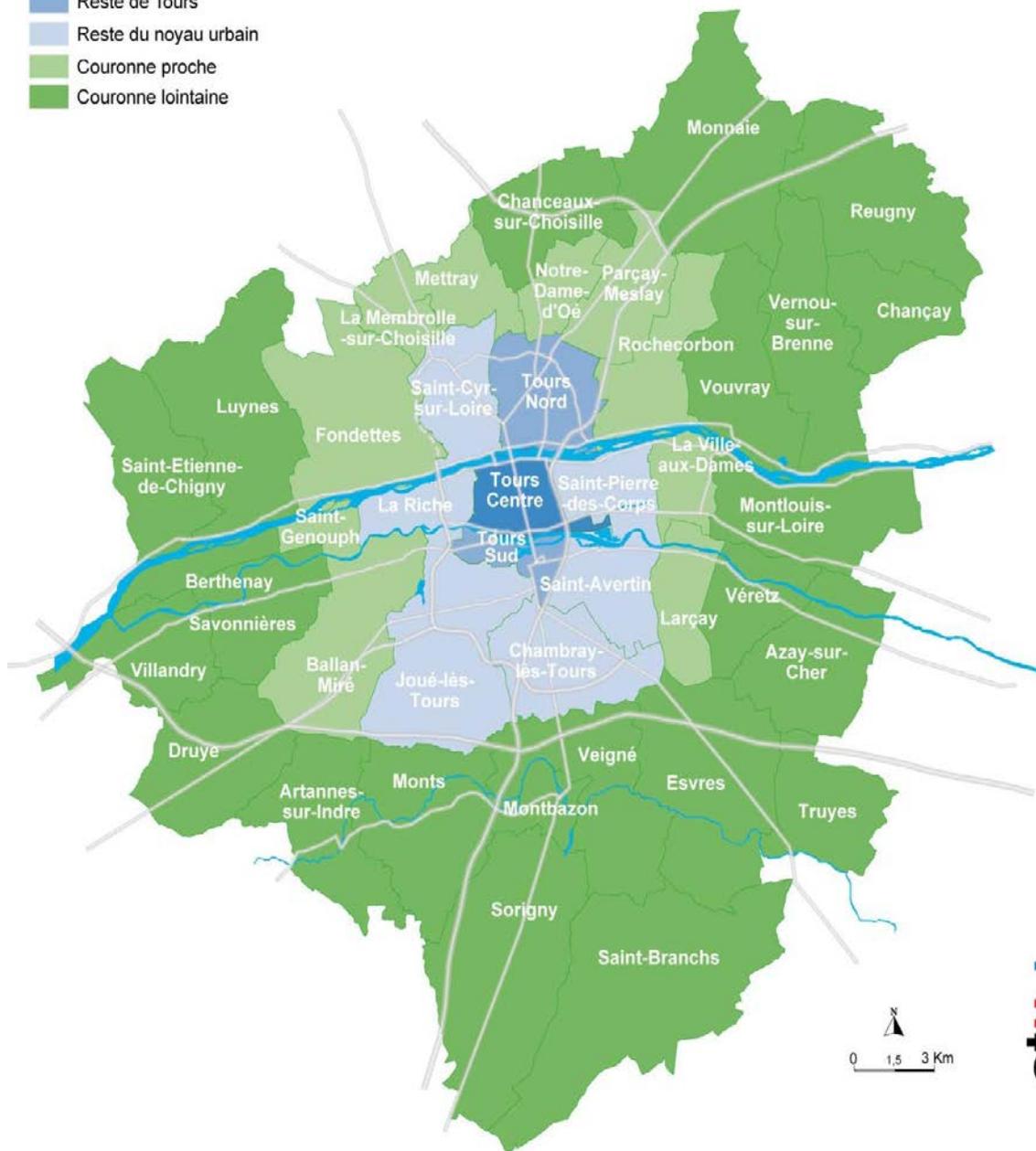
Bien que les thématiques abordées aient été communes pour tous les interviewés, la conduite de l'entretien a tenu compte de la diversité des lieux de résidence. Les ménages qui résident dans le noyau urbain peuvent-ils envisager de céder à la faible densité et décider, même temporairement, de s'éloigner de la ville dense et d'opter pour un type et un lieu d'habitat offrant un meilleur cadre de vie ? Pour les ménages des couronnes proche et éloignée, la problématique se pose autrement. Une partie de ces ménages argumente le choix résidentiel par la volonté de disposer d'un cadre et d'un espace de vie satisfaisants. Et même si travailler dans la ville centre peut être pesant (impact de l'éloignement, contraintes de temps et de coût, niveau de motorisation...), résider en périphérie leur permet de maintenir une rupture entre espaces/temporalités de travail et espaces/temporalités hors-travail. Pour d'autres ménages, l'implantation en périphérie relève plus d'une contrainte, notamment de coût du foncier. Pour ces ménages de périphérie, l'analyse a largement abordé les conditions d'attractivité d'une ville post-carbone.

---

<sup>3</sup> Lors du dépôt de notre proposition, nous avons envisagé d'interviewer des ménages de banlieue parisienne. Nous faisons l'hypothèse que les changements inscrits dans un scénario « Ville Post-carbone » pouvaient renforcer l'attractivité de la Touraine (plutôt que la périphérie de Paris). Il nous est finalement apparu plus pertinent de concentrer les recueils sur des foyers résidant tous en Touraine (périmètre SCOT) afin de pouvoir mettre en perspective les éléments contextuels et territoriaux. Le « risque » était notamment que les foyers parisiens convoquent des motivations à déménager que nous ne retrouverions pas chez les autres foyers.

## Découpage du SCOT en 5 zones

- Tours centre
- Reste de Tours
- Reste du noyau urbain
- Couronne proche
- Couronne lointaine



**atu.**  
 Agence d'Urbanisme et d'Agglomération de Tours - Octobre 2009

Zones etude Postcarbone.ai

4

<sup>4</sup> Pour la recherche, nous avons réuni les territoires « reste de Tours » et « reste du noyau urbain », les caractéristiques les spécifiant pour d'autres études n'étant pas distinctives ici.

## 2. Caractéristiques – variables retenues

L'échantillon construit n'est pas un échantillon représentatif au sens statistique du terme mais un échantillon raisonné à partir de variables pertinentes au regard des objectifs de la recherche.

Les ménages ont été sélectionnés selon un ensemble de caractéristiques cohérentes au regard des objectifs de l'étude :

- **Composition de la cellule familiale** : nombre de personnes, présence (ou non) d'enfants. De précédentes recherches ont montré que la présence d'enfants au sein du foyer intervenait, parfois fortement, dans les choix résidentiels et dans l'organisation, notamment modale, des activités<sup>5</sup> ;
- **Age / cycle de vie** des personnes interviewées : activité, âge des enfants, situation des personnes au regard de l'emploi/études... La projection dans des organisations plus ou moins synonymes de ruptures, tout du moins de changements importants, est très liée au contexte de production des discours. Le « moment » du cycle de vie renseigne sur l'opportunité de changement que peut constituer le scénario en construction. Selon le moment de leur vie professionnelle, de leur parcours résidentiel (en phase de construction, ascendante ou incertaine), les ménages se sont saisis des réflexions inscrites dans le cadre de « la ville post-carbone » pour élaborer, concrétiser, voire repenser un projet professionnel et/ou résidentiel. A l'inverse, d'autres ménages ont pointé l'incompatibilité entre ces réflexions et leur projet de vie ;
- **Profession et Catégorie Sociale (PCS)** du ménage. Les interviewés disposent, dans des conditions inégales, de marges de manœuvre pour envisager une transformation de leurs organisation et mode de vie. La prise en compte de cette diversité de ressources et de capitaux est indispensable pour appréhender le plus largement possible le spectre des réactions au scénario proposé.

Les entretiens ont été consacrés à l'organisation des ménages, notamment sur le plan modal (indication du niveau de motorisation, gestion des mobilités), aux déplacements effectués (à l'échelle d'une journée / semaine). Les choix résidentiels (critères en termes de cadre et de qualité de vie, présence d'un réseau familial / amical, absence de choix (contrainte de coût du foncier) ont également été interrogés. Ces informations ont permis d'appréhender le niveau d'attachement au lieu de résidence, les aspects qui ont prévalu à l'implantation. Elles ont aussi permis d'identifier les marges de manœuvre existantes pour envisager une alternative, aussi bien sur le plan organisationnel (modal) que résidentiel.

Pour chacun des ménages, l'objectif était de pouvoir :

- **apporter des éléments de réflexion à la problématique énergétique « carbone & ménages »**. Il s'agissait d'analyser les formes de perméabilité entre les réflexions et les actions portant sur le carbone « bâtiment » et celles portant sur le carbone « mobilité » ;
- **mesurer les évolutions susceptibles d'être acceptées au sein de la sphère privée**, et accéder aux négociations qui ont cours entre les membres du foyer. De même, les temporalités auxquelles des modifications importantes semblaient envisageables, par exemple un déménagement, ont fait l'objet d'échanges. Ce qui apparaissait impensable aujourd'hui (enfants trop petits, situation professionnelle trop hypothétique, revenus trop faibles...) peut le devenir à une échéance plus ou moins proche (recomposition de la sphère familiale, évolution sur le plan professionnel et des revenus...);
- **identifier les attentes des ménages envers les politiques publiques pour des modes de vie décarbonés sur le territoire**. A travers l'évocation de leur organisation, des avantages et contraintes liés à leur localisation résidentielle, les ménages ont abordé l'action des acteurs politiques. Ils ont été invités à commenter les réflexions et le scénario en cours, les limites entrevues mais aussi les transformations positives.

<sup>5</sup> 2009, *Signal Prix et arbitrage de moyen et long termes. Comportements des familles face à la hausse du prix du carburant*, en collaboration avec Beauvais Consultants, PREDIT.  
2007, *Habiter à Tours et travailler à Paris. Etude sur les migrants professionnels*, en collaboration avec Beauvais Consultants, PREDIT/DRAST.

Au total, **37 personnes** ont été interviewées.

**Tableau de répartition des interviewé(e)s**

<b>VIVRE POST CARBONE</b>	<b>Interviewé(e)s Vivre Post Carbone</b>		
	Cadres <b>(12)</b>	Professions intermédiaires <b>(14)</b>	Ouvriers / techniciens <b>(11)</b>
Mésopotamie (entre fleuves...)	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Reste centre Reste noyau urbain	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
Couronne proche	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Couronne lointaine	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

## I - UN SCÉNARIO LU A L'AUNE DES MODES DE VIE ACTUELS ET ANTICIPÉS

1. Un scénario qui s'inscrit plus dans une logique de continuité que dans une logique de rupture.

Soumettre un scénario relève d'un exercice de projection dans lequel les interviewés peinent parfois à s'inscrire. Dans le cadre de la recherche « Vivre Post-Carbone », nous avons opté pour des recueils de données organisés autour de deux temps principaux, nécessairement articulés l'un à l'autre. Un premier temps au cours duquel les interviewés ont exposé leur organisation résidentielle et en termes de déplacements, listé leurs diverses activités. Ce temps a permis d'accéder aux arbitrages réalisés, aux avantages perçus mais également aux limites, pour lesquelles les interviewés disposent ou non de marges de manœuvre. Un second temps au cours duquel les interviewés ont imaginé leur organisation et leur mode de vie à la lecture du scénario présenté. Même si l'exercice n'a pas toujours été aisé, le croisement entre « *organisation résidentielle et modale - activités d'aujourd'hui* » et « *organisation résidentielle et modale - activités inscrites dans le scénario* » a permis la projection ou la non-projection. Les interviewés ont pu, plus facilement, évoquer les éléments du scénario pour lesquels une réforme des comportements, voire une transformation plus radicale, étaient envisageables. A l'inverse, ils ont pu rejeter un élément du scénario trop impactant, incompatible avec leur mode de vie actuel.

La dimension prospective d'un travail tel que « Vivre Post-Carbone » nécessite d'interroger les conditions dans lesquelles le matériau est recueilli ainsi que « l'état d'esprit » présent chez les enquêtés au moment où ils produisent leur discours. Notre participation aux séminaires « Penser autrement les modes de vie » (PAM) est à ce titre éclairant<sup>6</sup>. A de multiples reprises, elle a permis de poser la question de la projection et de la capacité à envisager de nouveaux modes d'organisation et de nouvelles formes d'interaction humaine et sociale. Les scénarios possibles pouvant être construits sur des hypothèses de rupture ou des hypothèses de continuité avec les modèles de fonctionnement existants. La recherche sur le Signal-prix éclaire également la réception de scénarios<sup>7</sup>. Interrogées sur différents scénarios de hausse du prix du carburant (fort et immédiat, fort à moyen terme, fort à long terme), les familles se sont livrées à un exercice de projection à l'aune de leur organisation et de leurs contraintes présentes. Certains éléments des scénarios et temporalités leur étant apparus difficilement appropriables et complexes du point de vue de la projection.

Ce préambule est important car il pose les bases de la réception du scénario « Vivre Post-Carbone ». **La spécificité de ce scénario est sans doute qu'il ne constitue pas, à proprement parler, un scénario de rupture.** Les recueils effectués dans le cadre de « Vivre Post-Carbone » mettent à jour une appréhension du scénario au regard des modes de vie et de l'organisation en cours. Sont immédiatement convoqués les multiples arbitrages réalisés, les incertitudes et une gestion sous tension, donc fragile, avec lesquels les ménages composent en permanence. Ces récits permettent aux ménages d'aborder concrètement les contraintes et les choix qui structurent tout autant qu'ils accompagnent leurs organisations. En ce sens, ces récits constituent l'aboutissement d'une histoire dans laquelle viennent s'inscrire voire s'ancrer les éléments du scénario.

Le scénario proposé est en quelque sorte historicisé et s'apparente à un continuum organisationnel et de modes de vie dans lequel prennent place les options et tendances présentées. Les transformations qu'il induit le rendent, de fait, plus ou moins crédible et « désirable ». Les arbitrages qui fondent les organisations se trouvent transposés sur les éléments du scénario. Selon les foyers rencontrés, l'appréhension du scénario fait varier les conditions de projection. Dans certaines situations, c'est la présence d'enfants qui en grandissant va induire de nouveaux arbitrages et redéfinir l'organisation familiale (dimension modale et motorisation, choix en matière de lieu d'études et incidences sur les arbitrages financiers, choix résidentiels...). Dans d'autres, c'est l'anticipation de son propre vieillissement, et des incertitudes en matière de mobilité et d'accès aux espaces de soin et d'achats qui va constituer la grille de lecture et rendre envisageable un déménagement en milieu plus urbain. Enfin, dans d'autres situations, la

<sup>6</sup> Il s'agit de journées de séminaires « Penser autrement les modes de vie » organisées par la Mission prospective du MEEDDM. L'objectif de ces séminaires, au cours desquels interviennent des chercheurs, des institutionnels mais également des acteurs de terrain investis sur une action spécifique (consommation, organisation du territoire, mobilité, culture, nouvelles technologies...), est d'apporter des éléments théoriques et pratiques afin de construire une prospective à horizon 2030. Ces séminaires constituent un cadre de réflexion prospective sur les modes de vie de demain et doivent permettre d'identifier des signaux faibles de comportements futurs. L'enjeu étant de repérer les conditions et les leviers d'action pour qu'un tel scénario soit partagé et acceptable.

<sup>7</sup> *Signal Prix et arbitrage de moyen et long termes. Comportements des familles face à la hausse du prix du carburant. Etude prospective* (Beauvais Consultants – ETIcS), Rapport Final, Prédit, 2009.

lecture du scénario, et les incidences potentielles sur l'organisation et les modes de vie, résultera d'une volonté de mobilité résidentielle et/ou professionnelle anticipée ou désirée.

Il est donc important d'insister sur le fait que le scénario « Vivre Post-Carbone » n'est pas un scénario de rupture si l'on considère qu'un nombre important de changements qu'il propose sont déjà observables, parfois même mis en place ou appropriés par les interviewés : offre modale alternative à la voiture individuelle, promotion des modes doux, consommation et services de proximité (filières courtes), système de mutualisation et de prêt, option résidentielle... Ce scénario pourrait correspondre à un scénario de rupture si les ménages étaient en mesure de l'appréhender dans sa globalité et de s'engager dans une réforme en profondeur de leurs organisations et modes vie. Dans les faits, les changements, entrepris ou envisagés, ne sont jamais la résultante d'une lecture de l'ensemble des éléments, nécessairement imbriqués les uns avec les autres. Lu et analysé de façon fragmentée, élément par élément, le scénario est accueilli par les ménages comme une sorte de continuité, une évolution logique et quasi prévisible des organisations collectives et individuelles.

## 2. Une lecture du scénario fortement induite par l'ancrage territorial et par la position dans l'espace social

Deux facteurs principaux structurent les discours recueillis et orientent la perception du scénario « Vivre Post-Carbone ».

Le premier facteur est en lien direct avec la position que les interviewés occupent dans l'espace social. La lecture du scénario est alors fortement dépendante des marges de manœuvre existantes ou encore de la capacité à agir. Selon qu'ils s'estiment en capacité de s'approprier les éléments du scénario, de mettre en place les changements qu'il sous-tend, ou au contraire dans l'impossibilité de s'en affranchir, les interviewés livrent une analyse construite sur le registre de la contrainte ou sur celui des opportunités induites. Le clivage se fait alors entre une lecture « positive » d'un scénario qui peut offrir des bénéfices sur le plan de l'organisation et des modes de vie et une lecture plus nuancée dans laquelle les discours se focalisent sur ses répercussions « négatives » pour l'ensemble de la cellule familiale ou pour certains de ses membres.

Le deuxième facteur est en lien direct avec la situation géographique et résidentielle des interviewés. Les arguments avancés se fondent sur l'incidence du scénario sur la gestion, organisationnelle et temporelle, des déplacements. Selon que les changements retravaillent les notions de proximité ou d'éloignement d'avec les lieux d'activités et impactent -positivement ou négativement- les modes de vie, les interviewés livrent un discours d'adhésion ou d'opposition au scénario. Les notions de confort et de qualité de vie, les « choix » en termes de localisation résidentielle deviennent des éléments de débat, voire de divergence, entre les différents profils d'interviewés.

Position dans l'espace social, situation géographique..., les ménages interviewés s'interrogent sur l'impact du scénario « Vivre Post-Carbone » sur leurs modes de vie. Que de l'extérieur l'organisation mise en place apparaisse satisfaisante ou non, cohérente ou pas, les ménages s'y montrent fortement attachés. Cet attachement ne doit pas être interprété comme une résistance au changement ou une incapacité à réformer les comportements. Cette organisation est le résultat de multiples arbitrages, la plupart du temps complexes, parfois de concessions -socialement, symboliquement et économiquement- coûteuses. Bien que déjà en place, elle demeure souvent décrite comme un équilibre fragile et instable. Maintenir ces modes de vie constitue le point de départ et l'ossature de la réflexion. Les arguments mobilisés se construisent à partir de ce « fil conducteur » dont les interviewés ne se départissent pas ou difficilement.

Pour illustrer ces positionnements, nous prendrons deux exemples concrets, celui des choix résidentiels et celui des mobilités. L'un et l'autre permettent de saisir l'accueil et la compréhension du scénario et la manière de s'y projeter.

### **Les choix résidentiels**

Les choix opérés en ce qui concerne le résidentiel sont le fruit d'une réflexion dans laquelle de multiples arbitrages interviennent. Les choix ne doivent rien au hasard. Les descriptions livrées par les ménages mettent à jour des rationalités complexes. Les logiques résidentielles sont l'aboutissement de réflexions au sein de la structure familiale, d'une évaluation des marges de manœuvre et des ressources disponibles.

En matière de choix résidentiels, les arguments avancés par les différents ménages interviewés tendent à balayer le clivage hyper-centre – périurbain / rural. Chacun, quel que soit l'endroit où il réside, a mobilisé des éléments de contexte de vie, des aspirations et évalué ce qui était possible ou ne l'était pas.

Parmi les critères les plus fréquemment avancés, nous retrouvons celui de **qualité de vie**. La qualité de vie, c'est d'abord au niveau de l'espace habitable que les interviewés la perçoivent. C'est également celle qui environne le logement proprement dit. Les interviewés parlent d'attachement et d'ancrage à un territoire plaisant et reposant. Qu'ils habitent en hyper-centre dense ou dans des zones plus rurales, les enquêtés justifient leur choix par la possession d'un cadre de vie, de grands espaces ou encore une offre en services ou déplacements qui participent d'une forme de bien-être. Ceci est particulièrement présent chez les ménages localisés en campagne qui associent grands espaces à liberté.

*« Je suis issue d'un milieu agricole, donc espaces verts et besoin d'espace. En ville je me sens oppressée, stressée, je n'aime pas du tout, je préfère la campagne. On peut faire ce que l'on veut, on est plus libre, sortir si on n'est pas peigné. On s'en fout, il n'y a personne à côté, on n'est pas obligé de se... il n'y a pas ce tracas-là. On est assez isolé et j'aime bien ce côté-là » (Maryline, Couronne lointaine).*

*« Nous on y est bien. C'est exactement ce qu'on recherchait en terme de style de maison, de superficie de maisons, de travaux, d'esthétique, si on l'a choisi, c'est vraiment parce qu'elle nous plaisait. » (Alex, Couronne lointaine).*

Pour cette habitante en périurbain, les arguments avancés portent plus sur les contraintes associées à l'éloignement et à la vie à la campagne. Sont mises en avant les situations de dépendance et l'entrave dans les déplacements. Entre le précédent verbatim et celui-ci, les origines rurales sont mobilisées et aboutissent à deux choix résidentiels opposés.

*« J'ai vécu à la campagne étant adolescent et c'est un vrai calvaire. Pour moi, ça a été une punition. On ne peut pas rentrer à l'heure que l'on veut le soir, on ne peut pas aller au cinéma, il faut toujours des gens pour nous emmener ». (Sandra, Centre - Reste noyau urbain).*

La qualité de vie revêt des significations et des contenus très variés. Pour les uns, elle est associée aux grands espaces et à la discrétion. Pour les autres, elle correspond à une vie citadine synonyme d'indépendance et de souplesse. Dans tous les cas, elle détermine les choix résidentiels. Pour tous, la qualité de vie correspond à une autre notion tout aussi importante, celle de **proximité**. Qu'ils résident dans un village ou en centre-ville, les ménages attachent une grande importance à la proximité avec les lieux de consommation, les lieux de loisirs et de culture ou encore les lieux de travail et d'études. Les verbatim qui suivent émanent de personnes résidant sur trois zones géographiques radicalement distinctes. Pourtant, sont avancés les mêmes arguments et les mêmes listes de services et d'activités.

*« On va au marché Velpeau à pied, on aime mettre notre nez partout et on aime bien pouvoir sortir à l'improviste, et participer à tout ce qui se passe dans une ville, on aime beaucoup rencontrer des copains et se dire tient on va boire un coup ou se promener et se mettre à une terrasse au soleil, les bords de Loire, les cinémas à pied. On a vraiment tout à proximité : le pratique, le culturel et l'amical ». (Thierry, Mésopotamie).*

*« On a tout à proximité. Saint-Avertin, il fait bon y vivre. On a l'école qui est juste à côté, l'école primaire et maternelle, c'est à 100 m, c'est un luxe. Le collège est juste à 200 m. On a les activités... le tennis, le terrain de foot, le terrain de basket, il y a tout à côté. C'est vrai que c'est pratique (...) On ne quitterait plus Saint-Avertin » (Laëtitia, Centre - Reste noyau urbain).*

*« On a quasiment tous les services sur place, principalement à pied, que ce soit en terme de commerce...Le boucher qui est côté, le boulanger, un petit supermarché... en termes de services, kiné, dentiste, médecin à pied, en termes d'école aussi jusqu'au collège à pied. ». (Anthony, Couronne lointaine)*

Les arbitrages sont fragiles, instables, susceptibles d'être contrariés par des changements que les interviewés ne parviennent pas toujours à anticiper. Pour autant, ils mettent en avant un ensemble de contreparties positives qui donnent du sens aux choix résidentiels qu'ils ont opérés. Le verbatim qui suit atteste d'une (ré)évaluation permanente de la situation et des dites contreparties positives. La première localisation résidentielle, en « grande campagne », est associée à l'éloignement et à l'isolement. Elle n'aurait

pu constituer un lieu d'habitat durable. La morphologie familiale ayant évolué, le choix résidentiel a été repensé.

*« Il y a un énorme Super U, un Proxi, 2 ou 3 boulangeries, 2 tabacs, 2 crèches, l'école maternelle, primaire, le collège, puis tout le système de ramassage scolaire est mis en place pour le lycée, après oui il y a tout ce qu'il faut, la piscine, hammam, sauna, on a tout à Monts à moins de 5 minutes, c'est pas Villeperdue, j'y ai habité, il y avait un boulanger et un tabac. Autant là-bas, je ne m'y serais pas vu toute ma vie, autant là tu as tout ce qu'il te faut. » (Alex, Couronne lointaine).*

Parmi les changements de vie qu'évoque en creux cette interviewée, il y a la **présence d'enfants** au sein du foyer. Cette présence revient dans la plupart des entretiens comme un facteur influent, voire déterminant, des choix résidentiels. Elle constitue l'un des critères, et pour certaines familles le critère, qui à un moment donné a largement concouru au choix résidentiel. Il s'agit de leur offrir un cadre, une qualité de vie satisfaisants et leur permettre d'acquérir, en grandissant, une certaine liberté de déplacements. Les notions de santé ou encore celles de sécurité sont également avancées comme une motivation, pour les uns, pour quitter la ville, pour d'autres pour s'y installer.

Pour cette première famille, les écoles de villages et campagnes offrent une prise en charge et un accompagnement qui correspondent plus à ses attentes. La ville est alors vue et décrite comme un espace moins sécurisant donc moins adapté à des enfants.

*« A la limite, on préfère qu'elles soient dans des écoles de campagne plutôt que dans des écoles en ville. Ici, il n'y a pas de problème de discipline. C'est la campagne. On trouve ça bien aussi. C'est confortable. Le dernier jour de l'école, ils vont faire une randonnée dans la campagne, ce qu'ils ne feraient peut-être pas forcément en ville. » (Maryline, Couronne lointaine).*

Pour deux autres familles, l'une en couronne proche et l'autre en périurbain, le choix résidentiel effectué constitue un bon compromis entre un cadre de vie satisfaisant et une situation géographique qui facilite l'autonomie des enfants. On retrouve dans ces deux verbatim, une référence à des situations que vivent ou ont vécues les parents. Dans le premier, des absences professionnelles que n'ont pas à subir les enfants. Dans le second, le souvenir de sa propre adolescence que l'on souhaite pouvoir offrir à ses enfants.

*« Je ne suis pas beaucoup là et je voulais que mes enfants circulent librement. En ville, c'est très facile. Mais quand vous êtes à 20 bornes de Tours, il faut prendre le bus et Fil Vert c'est infernal. On met 40 minutes pour venir !!!! » (Anne-Marie, Centre - Reste noyau urbain)*

*« Moi, quand j'étais à Tours avec mes parents, on a toujours habité au cœur de ville. Donc moi, je suis plutôt une citadine, même si j'apprécie la campagne. Mais pour avoir eu la chance aussi d'aller à pied au lycée Descartes, j'ai souhaité la même chose pour mes enfants. Je souhaitais leur éviter la galère des bus » (Annie, Couronne proche).*

L'interviewée qui s'exprime dans le dernier verbatim a toutefois dû consentir à faire des choix. Ancienne tourangelle, elle était installée, depuis près de 10 ans, avec sa famille en banlieue parisienne, principalement pour des raisons professionnelles, notamment d'accès à l'aéroport. Etant à la recherche d'une meilleure qualité de vie et d'un rythme moins stressant pour les déplacements, la famille a souhaité s'éloigner de Paris tout en en restant assez proche, pour les mêmes besoins d'accès à l'aéroport. Dans un premier temps, leur choix s'est porté sur Tours Centre mais le prix élevé de l'immobilier en hyper-centre les en a rapidement dissuadés. Le récit du « choix » résidentiel met en évidence les arbitrages opérés et les marges de manœuvre disponibles ou non. C'est dans ce contexte que la présence des enfants intervient comme un des critères de choix. Mais dans ce cas comme dans d'autres, il ne constitue pas l'unique argument.

*« Tours Centre, ce n'était pas notre budget. Donc là, on s'est dit : ok, on coupe la poire en deux. On va miser sur Tours Nord, bon parce que je connais plus Tours Nord, mon père est à Saint-Symphorien et puis c'est plus proche du Centre de Tours, sauf que là encore, par rapport à ce que nous souhaitons, Symphorien il y a très peu d'offres pour des grandes maisons. (...). Les grandes maisons, elles sont à Saint-Cyr... vous connaissez très bien comme moi les prix sur Saint-Cyr. » (Jean, Couronne proche).*

Pour cette famille nombreuse, l'installation à la campagne fait suite à un coup de cœur et à une recherche de cadre de vie plaisant. Mais ce sont également des impossibilités financières qui l'a conduite à s'installer à la campagne.

*« Mais si les gens s'éloignent de Tours, c'est parce que les prix de l'immobilier sont très élevés. Je n'imagine même pas le prix d'une maison comme ça à Tours. Selon notre budget, on aurait une maison de 50 m<sup>2</sup> avec un peu de terrain, et encore !! » (Alex, Couronne lointaine).*

Qualité de vie, proximité, présence d'enfants ou encore prix..., les choix résidentiels résultent d'un arbitrage complexe qui laisse peu de marge de manœuvre. Les contraintes avec lesquelles composent les ménages demeurent fortes. De multiples options ont souvent été envisagées, quand elles n'ont pas été testées. Les ménages décrivent alors des situations et des organisations qui n'offrent pas que des éléments de satisfaction mais qui constituent l'aboutissement d'une réflexion, le résultat de compromis. Les contreparties positives en matière de qualité de vie et de mobilité constituent une sorte de socle, globalement maîtrisé, auquel les ménages ne souhaitent pas renoncer.

Toutefois, dans le futur, certains choix résidentiels pourront être repensés de manière à gérer au mieux les contraintes qui se présenteront. De nouveaux arbitrages succèdent à ceux opérés... Des réflexions particulièrement présentes chez les ménages les plus éloignés de la centralité et des lieux de vie, d'activités et surtout d'études.

*« Les inconvénients, ce sera vraiment à moyen terme, en pensant au lycée. Peut-être qu'on décidera de déménager » (Anthony, Couronne lointaine)*

*« Des fois, on le dit, quand elles seront plus grandes, peut-être pour le lycée ou peut-être quand elles voudront aller plus en ville. C'est plus pour les enfants quand elles voudront sortir. (...) Pour aller au cinéma toutes seules, pour aller voir une pièce de théâtre, pour aller prendre un pot avec les copains, voilà... De façon à ce que l'on n'ait pas à poireauter, à aller les rechercher. (...). Ce serait pour elles si on déménageait ». (Maryline, Couronne lointaine).*

Au sein de certains ménages, les réflexions sont plus abouties. Selon l'âge des enfants, le lieu de scolarisation est clairement identifié.

*« Les deux garçons sont aujourd'hui au collège, mais dans 4 ans, ils seront au lycée et donc il faudra qu'ils soient aussi autonomes, d'où recherche d'une localité où il y a des moyens de locomotion et des transports qui soient facilitant et qui puissent leur permettre de rentrer en fonction des heures d'école ». (Elodie, Centre - Reste noyau urbain).*

Pour une famille désormais installée dans le noyau urbain, les choix résidentiels ont été largement conditionnés par les contraintes présentes mais aussi futures. Deux raisons principales sont avancées, une assez immédiate, l'arrivée des enfants et l'anticipation de leur scolarisation et une à plus long terme, la gestion du vieillissement et de la dépendance. Le cadre et la qualité de vie qui avaient pesé dans les choix sont devenus moins prioritaires. Les aspects pratiques de la prise en charge des enfants apparaissent d'autant plus importants que Madame gère seule la sphère privée une partie de la semaine.

*« On était vraiment à 10 km pour aller chercher du pain. Moi, je me projetais dans le futur en me disant " les écoles, elles sont où ? ". Je me disais, ce n'est pas possible avec des enfants. (...). C'était super agréable pour le côté nature. Mais après, pour tout ce qui était confort de base, ce n'était pas la meilleure des solutions. (...). Quand avec mon mari, on a décidé de changer de maison, on avait pris Joué-Lès-Tours comme base et puis on a pris une carte et on a fait un cercle. On s'est donné quelques petites villes autour. On avait Montlouis, Ballan, Rochecorbon. Et puis on a visité des maisons et on s'est retrouvé à Saint-Pierre-des-Corps. ». (Sophie, Centre - Reste noyau urbain).*

*« On a même été plus loin... On s'est dit... si un jour, on est vieux, c'est bien, on a des petits magasins à côté, on a un jardin, le marché qui n'est pas loin... Est-ce que c'est peut-être une déformation professionnelle, parce que comme j'ai travaillé pendant 10 ans avec des personnes âgées, j'ai connu la dépendance et j'ai vu des gens qui ne pouvaient pas sortir de chez eux, parce que c'était trop loin, parce qu'ils ne pouvaient pas se déplacer comme ils voulaient ? J'ai peut-être anticipé sur cela aussi. ». (Sophie, Centre - Reste noyau urbain).*

C'est dans ce contexte d'équilibre fragile qu'est lu le scénario « Vivre Post-Carbone ». A travers les choix résidentiels, on retrouve l'idée de continuum, par définition en mouvement. Bien que l'organisation décrite soit en tension, les ménages s'y montrent très attachés. D'abord parce qu'ils ont trouvé un équilibre qui leur permet de gérer leurs multiples activités. Ensuite, par peur que tout changement non maîtrisé ne la

remette trop fortement en question. Pour autant, et malgré ce périlleux équilibre, les ménages ne cessent pas de réfléchir et de se projeter. Les situations ne sont donc pas figées et doivent être analysées comme la gestion la plus optimale possible trouvée par les ménages, à un moment donné et dans un contexte précis.

### **Les mobilités**

La thématique des mobilités occupe une place importante dans les discours des interviewés dès lors que sont abordés les éléments du scénario. Ceci pour deux raisons principales. La première est liée au fait qu'il existe, au sein des ménages, une vraie maturité sur cette thématique. L'organisation des déplacements a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions, parfois même d'expérimentations qui se sont avérées plus ou moins concluantes. L'organisation en place est le fruit d'une intense réflexion et d'options qui se sont révélées être les plus appropriées aux nécessités des ménages. La seconde est liée au fait que le scénario « Vivre Post-Carbone » comporte un important volet sur l'organisation des déplacements à l'échelle du territoire. Il suggère très explicitement des solutions alternatives à la voiture individuelle et tend à remettre clairement en question sa place et sa part dans les équilibres modaux. En ce sens, le scénario induit potentiellement une réorganisation qui n'est pas sans conséquences du point de vue des ménages, en particulier ceux des zones les plus éloignées qui se sentent à la fois les plus vulnérables et les plus dépendants de la voiture.

Lorsqu'ils évoquent leurs choix résidentiels, les ménages décrivent des étapes de réflexion successives, des tentatives puis des renoncements. L'organisation des déplacements et les options modales retenues constituent alors, en quelque sorte, l'aboutissement le plus favorable de cette réflexion. Selon l'éloignement ou la proximité des principaux lieux d'attraction (professionnels, scolaires, services, loisirs, commerces), ils décrivent des arbitrages plus ou moins importants qui visent à concilier au mieux qualité de vie et gestion des nécessités de déplacements.

La maturité sur la question des mobilités s'explique par l'obligation pour les ménages de trouver une organisation satisfaisante, du point de vue de la qualité de vie et des contraintes à gérer. Qu'il s'agisse d'un changement de transport ou encore d'une organisation des déplacements qui a pu être repensée, la plupart des familles rencontrées ont testé un « autrement ». Ceci est en particulier vrai de celles qui résident à la campagne ou en grande périphérie, conscientes de leur dépendance à la voiture individuelle et désireuses d'en sortir, au moins de la réduire. Pour celles qui ont testé les déplacements habituels à partir de l'offre en transports collectifs, l'arbitrage s'est fait autour de la notion de temps. L'organisation trouvée devait permettre de gérer dans des conditions quasi-identiques les besoins de déplacements. Se révélant beaucoup plus chronophage, cette nouvelle organisation a souvent été abandonnée.

*« J'ai fait aussi, voiture-bus (...) On part tôt le matin déjà et on met du temps à rentrer chez soi le soir. Jusqu'à temps que j'arrête de travailler sur Tours, avec mon mari, on comptait qu'on était parti 11 heures par jour. » (Nadine, Couronne lointaine).*

*« C'était un cauchemar par rapport aux horaires, par rapport au peu de bus, et j'ai même dû faire un changement de bus et ça m'a bien agacé. C'était beaucoup plus long qu'en voiture, entre le temps d'attente à l'arrêt de bus, le temps qu'il fasse toutes les petites rues dans Saint Avertin, que je change que ceci que cela, j'ai mis beaucoup plus temps » (Alex, Couronne lointaine).*

*« Prendre le bus..., on l'a fait une fois, on ne l'a pas fait deux, parce que c'était en hiver et puis quand on est arrivé Rue Nationale pour prendre le bus pour Fondettes, il y avait trois-quarts d'heure d'attente, donc on a dû aller dans un café attendre le bus (...) Donc, j'ai la Twingo, j'arrive à me garer dans des trous de souris. Quand on va en ville, on prend la voiture » (Annie, Couronne proche).*

Le témoignage qui suit est particulièrement éclairant. Pendant de nombreuses années, l'interviewé qui s'exprime a travaillé à Tours. « Culpabilisé » par un recours systématique à la voiture, l'offre transport entre son domicile et Tours étant incompatible avec ses obligations, il a accueilli son affectation dans une ville plus proche comme une opportunité pour repenser son organisation modale. Celle-ci s'est avérée intenable sur la durée. Initialement disposé à consacrer un peu plus de temps aux déplacements, cet interviewé a fini par renoncer, les conséquences sur son temps et ses conditions de travail devenant trop importantes.

*« [Le train] Je l'ai testé, seulement les horaires ne correspondant pas, je me suis retrouvé à chaque fois obligé de rester plus longtemps au travail le dernier jour de la semaine pour rattraper le temps*

*que je perdais à cause de cet horaire de train. (...). Le temps de trajet a doublé. Il me fallait deux fois plus de temps pour aller à Chinon en train que par la voiture. C'était un peu dommage, vu que ce n'est pas si loin que cela.... Il me fallait 55 minutes. J'inclue un quart d'heure de marche à pied entre la gare de Chinon et mon lieu de travail. Ça faisait 6 km de voiture pour aller à la gare de Ballan-Miré. (...). A Chinon, emmener un vélo, ce n'était pas jouable, parce que la côte, elle est comme cela. Déjà en marche à pied, c'est extrêmement raide, donc arriver trempé de sueurs, ce n'est pas mon truc. J'aime bien arriver serein au travail, pas dans cet état-là. Donc j'ai repris la voiture après un an d'essai ». (Christophe, Couronne lointaine).*

Ces quelques situations illustrent la fragilité des organisations et la difficulté d'envisager sereinement des alternatives. La satisfaction de ces organisations repose sur un équilibre instable entre une multiplicité de contraintes sur lesquelles les ménages ne sont pas toujours en capacité d'agir.

A plusieurs reprises, la présence d'enfants au sein des foyers a été mobilisée comme un critère déterminant des choix qui ont pu être faits, autant sur le plan résidentiel que sur le plan modal. Les contraintes décrites structurent les organisations. Pour chaque foyer, l'enjeu consiste alors à aménager les déplacements de manière à gérer ses contraintes propres en intégrant des contraintes extérieures sur lesquelles la maîtrise est par définition plus relative.

Pour autant, les ménages interviewés parviennent à gérer l'ensemble de leurs activités dans des conditions à peu près satisfaisantes. C'est à partir de ce constat que le scénario « Vivre Post-Carbone » est lu. Dans une démarche permanente de recherche de compromis, les suggestions publiques en matière de planification des déplacements et de politique de mobilité apparaissent comme une remise en cause potentielle d'une organisation déjà en tension. Cette crainte d'avoir à repenser l'organisation mise en place est d'autant plus forte que les familles s'estiment faire tout ce qui est en leur pouvoir pour rationaliser leurs déplacements. Constat qui conduit à des formes d'impuissance doublée de culpabilité quand il s'agit de prendre en charge les enfants.

*« **On veut bien faire des choses** mais avec trois gamins et les horaires que l'on a, on veut avant tout que cela soit pratique et rapide. Si c'est pour perdre plus de temps, ce n'est pas la peine. Il faut aussi que ce que l'on met en place soit un apport pour nous, dans notre quotidien, et pas seulement de grandes idées qui sont finalement plus contraignantes qu'autre chose. » (Damien, Centre - Reste noyau urbain).*

*« **Je veux bien tout faire autrement** mais si les équipements sont là. La marche, c'est bien mais avec des enfants, il faut des aménagements par exemple car il y a des endroits où l'on ne peut pas passer à pieds, c'est d'ailleurs pareil pour les vélos. Il ne faut pas de pistes cyclables comme celle du pont Wilson qui fait 10 cm de large ». (Sandra, Centre - Reste noyau urbain).*

L'expression « pas seulement de grandes idées » illustre bien l'état d'esprit des ménages interrogés. Les propositions en matière d'aménagement du territoire et de rééquilibrage entre les modes de transport doivent tenir compte des réalités de terrain, celles avec lesquelles les ménages composent chaque jour. Il n'y a pas, dans leur propos, d'objection de principe au scénario proposé. En revanche, et c'est en cela une grille de lecture intéressante, ils rappellent, avec plus ou moins de force selon leurs contraintes, qu'ils ne peuvent réformer entièrement leurs comportements sans alternatives fiables. Chaque modification, même à la marge, induit une remise en cause de l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Utilisateur très régulier de sa voiture, ce père de famille insiste sur l'anticipation permanente avec laquelle un ménage comme le sien, avec deux enfants en bas-âge et des horaires très irréguliers, doit composer. L'enjeu consiste ici à conserver la maîtrise du temps et des déplacements. Enjeu pour lequel la voiture individuelle paraît la plus appropriée. D'autant plus appropriée que les alternatives envisageables ne semblent pas offrir une entière fiabilité.

*« Le souci, c'est que l'on ne tient pas compte des fameuses anticipations. Il faut que le système soit sûr et demain, tu as une grève ou je ne sais quoi... Quand tu ne maîtrises pas les choses.... (...). Des fois, il n'y a pas de cantine. Donc des fois, ça veut dire qu'il faut rentrer, les prendre, les faire manger et puis les ramener [ses enfants]. Mais si tu peux compter sur ta famille, sur tes amis, tu ne vas pas en douter... mais les transports en commun, ce ne sont pas tes amis. ». (Anthony, Couronne lointaine).*

Pour envisager sereinement les alternatives, les interviewés estiment devoir être assurés de leur fiabilité. L'évocation des déplacements en lien avec l'activité professionnelle aboutit à des discours très proches de ceux entendus sur la gestion des déplacements « familiaux ».

Le scénario proposé est lu à partir d'une analyse de l'offre modale et des équipements / infrastructures de transport existants. Sur le plan personnel, les ménages s'estiment légitimes pour arbitrer, voire dans certains cas pour hiérarchiser leurs priorités et impératifs (décaler une activité, s'accorder un léger retard, négocier une réorganisation...). Les répercussions d'une gestion insatisfaisante des déplacements (retards, impact sur l'investissement au travail) exposeraient sur le plan professionnel à d'immédiates sanctions.

C'est bien pour éviter ces situations inconfortables que les ménages explorent toutes les voies possibles pour concilier au mieux leurs diverses activités. Activités correspondant à autant de contraintes. Et de leur point de vue, l'offre actuelle en matière de transports collectifs s'apparente à une offre de masse qui exclue les salariés dont les horaires de travail sont plus irréguliers ou hors « horaires de bureaux ».

*« Tout ce système fonctionne pour des gens qui sont dans le cadre, dans le moule, qui vont démarrer à 8h00, 8h30, 9h00 qui vont finir à 17 heures, 16 heures, maximum 18h00 qui ne travailleront pas le week-end. Le système est fait pour eux, mais pour les autres, non. » (Anthony, Couronne lointaine).*

Parmi les arguments les plus avancés, nous retrouvons l'impact d'un changement modal sur le temps de trajet ainsi que la spécificité de certaines professions. A chaque fois que ceci a été possible, les organisations ont été repensées, réajustées pour intégrer de nouveaux éléments de vie ou professionnels. La variable 'temps' était systématiquement prise en compte et la nouvelle organisation ne pouvait en aucun cas générer des surcoûts temps disproportionnés. Les changements modaux inscrits dans la « philosophie » du scénario « Vivre Post-Carbone » (recours aux transports collectifs, préférence pour les modes doux) sont alors perçus comme une possible dégradation de l'organisation.

*« Si je prends le bus, ça veut dire que là, il faut que je prenne le bus Ballan, donc le 30. Il faut que je change dans le centre-ville de Joué pour arriver à... En embauchant à 7 heures le matin, je ne suis pas sûre qu'il y ait des bus toutes les 10 minutes comme dans le centre. Je ne vais pas me lever à 5 heures non plus » (Isabelle, Couronne proche).*

*« Sans voiture aujourd'hui, ce n'est plus possible pour moi depuis que ma société a déménagé. Au début, j'étais en haut de la Tranchée et j'y allais en bus mais à présent on est à Mettray, il n'y a rien » (Thierry, Mésopotamie).*

*« Si je rate mon bus, il faut attendre 22 minutes. Donc je rate mon rendez-vous ». (Anne-Marie, Centre - Reste noyau urbain).*

La spécificité du métier exercé constitue souvent un argument pour justifier le recours à la voiture individuelle. Les contraintes avec lesquelles les salariés composent portent sur la particularité des horaires ou encore sur les déplacements que génère l'activité. Aucune alternative modale n'offre la souplesse et la fiabilité requises.

*« Je ne peux pas me déplacer autrement que par la voiture, parce que j'ai un métier où je vais sur les chantiers, je vais à droite, à gauche, je n'ai pas le choix. Ça peut être n'importe où, hors département... Les transports en commun, ce n'est pas possible pour moi » (Patrick, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Moi, je suis obligé de prendre ma bagnole, parce que comme je bosse dans le spectacle donc je bosse quand les gens ne travaillent pas... Donc, je vais rentrer à 4 heures du mat, je vais partir à... Je bosse à des horaires où malheureusement les bus, il n'y en a pas. Donc, moi, je suis obligé de prendre ma caisse. » (Nicolas, Couronne proche).*

Les contraintes organisationnelles concernent l'ensemble des ménages rencontrés. Mais la culpabilité est plus ou moins grande selon la sensibilité aux thématiques 'durables et énergétiques'. Le dernier interviewé est très sensible à la thématique de développement durable et s'est concrètement engagé au travers de la construction de sa maison, l'aménageant lui-même en ayant recours à des éco-matériaux et aux énergies alternatives. En matière de consommation, il privilégie les filières d'approvisionnement courtes pour lesquelles il est en mesure d'évaluer la qualité de production. Il se montre par ailleurs adepte, voire

précurseur en matière d'échange et de mutualisation des services / savoirs. Mais en matière de mobilité, après avoir exploré toutes les alternatives envisageables, il constate qu'il lui est impossible de composer autrement qu'avec sa voiture individuelle. D'où un sentiment d'impuissance doublé de culpabilité. Sentiment que l'on retrouve chez une autre interviewée. Ancienne parisienne, elle pensait que l'arrivée à Tours Centre faciliterait le recours aux modes alternatifs. S'installant en libéral, elle a dans un premier temps pu utiliser son vélo pour se rendre à son cabinet d'orthophonie situé en très proche banlieue tourangelle. Son activité se développant, elle a du élargir ses horaires de travail. Ce qui a bousculé l'ensemble de son organisation, notamment la prise en charge scolaire des enfants, son conjoint travaillant la semaine à Paris. La bicyclette n'est plus ici associée à la souplesse et au plaisir mais à la perte de temps et à la complication.

*« Ce sont des choses toutes bêtes mais quand tu es à vélo, que tu dois traîner ton ordi matin et soir, ton sac à main, que maintenant je commence plus tôt, j'ai un peu plus de boulot et puis surtout je dépose Adélaïde et puis je fonce. (...) J'étais tellement contente en venant de Paris. Je fais tout à vélo, c'était la liberté, mais je dois reconnaître que je mets deux fois plus de temps. Et le soir quand tu rentres rue d'Entraigues, vers le Botanique, ce n'est pas éclairé, avec mes tous petits phares, j'oublie une fois sur deux mon gilet jaune. C'est hyper dangereux. J'ai failli deux fois me faire écraser. Et après, oui, je suis à 10 minutes près. Au lieu de mettre un quart d'heure, je mets 5 minutes le soir quand je rentre ». (Magalie, Mésopotamie).*

Chez les interviewés, l'insatisfaction est d'autant plus grande que les contraintes de déplacement structurent toute l'organisation et se répercutent sur l'ensemble des activités. Tous ont en commun de rechercher des solutions à l'échelle de la sphère familiale, y compris lorsqu'ils recourent aux transports collectifs. La fragilité et l'instabilité de l'organisation expliquent sans doute leur réticence à solliciter ou à s'arranger avec des tiers. Cette réticence est particulièrement visible lorsque l'on aborde le covoiturage.

Nous avons vu que des alternatives modales avaient été envisagées, et souvent abandonnées faute d'impacts positivement significatifs sur l'organisation. En matière de covoiturage, les quelques verbatim présentés ici émanent de ménages qui n'ont pas testé une gestion collective des déplacements mais qui en entrevoyent *a priori* toutes les limites.

Ce sont d'abord des horaires incompatibles qui sont avancés. L'émiettement et la multiplicité des rythmes de travail rendent difficiles les arrangements. On retrouve la figure du fonctionnaire, les horaires stables, « de bureau » comme incarnation de la situation la plus favorable pour mettre en place un covoiturage.

*« Le covoiturage, le problème, c'est qu'il y en a toujours un qui a besoin de faire une course le matin ou le soir, donc, on ne peut pas dire non... Quand on fait 30 km, on ne peut pas refuser à une personne de s'arrêter à un magasin, le soir, voilà, ça c'est compliqué. Et puis, ça demande des horaires " de fonctionnaire "... On embauche à telle heure et surtout on débauche à telle heure. ». (Nadine, Couronne lointaine).*

Dans une organisation en tension, le covoiturage est perçu comme une contrainte supplémentaire. Mis en place dans le cadre de déplacements professionnels, il ne permet plus, ou de manière nécessairement négociée de s'arrêter au supermarché situé sur le trajet, ou encore d'étendre ses horaires de travail (réunion, imprévus...). Ce que la voiture individuelle, en opposition aux transports collectifs, permettait jusqu'alors. Les interviewés mobilisent des notions de savoir-vivre, presque de contrats à l'égard de la personne avec laquelle on s'engage.

*« Comme j'ai des horaires variables, j'embauche à l'heure que je veux, et si moi un matin je pars 5 minutes plus tard, ce n'est pas un problème alors qu'à partir du moment où tu t'engages avec quelqu'un, il faut être à l'heure, il faut être réglo » (Alex, Couronne lointaine).*

*« On ne fait pas attendre la personne avec qui on fait du co-voiturage. (...) C'est une contrainte, ce n'est pas agréable ». (Nadine, Couronne lointaine).*

Alors même que dans l'absolu, « l'autre » soulage puisqu'il prend à son actif une partie des déplacements, il devient un agent potentiel de désordre. Il convient conjointement de le prendre en compte dans sa propre organisation et de parvenir à se fondre dans la sienne.

*« J'accepterais de le faire, mais pas toute la semaine, parce que je ne veux pas imposer à la personne... Je sais que j'aurais mes courses à faire une fois dans la semaine par exemple. (...) Ça, on n'y réfléchit pas quand on est tout seul, c'est automatique. Si vous êtes avec quelqu'un qui s'est*

*organisé comme cela, il va falloir organiser la chose de façon à ce que... " non, tu vois, je ne pourrai pas venir te chercher parce que j'ai peut-être l'intention de..., mais finalement, je ne suis pas si sûr que ça... ". Ce n'est pas impossible, mais ça demande toute une organisation avec les personnes en question » (Marie, Couronne lointaine).*

L'enjeu est bien celui du compromis entre ces propres contraintes et celle de la personne avec laquelle l'organisation par covoiturage a été mise en place. On retrouve les risques entrevus par ailleurs à bouger une organisation satisfaisante, aboutissement de négociations et d'arbitrages au sein de la sphère privée. Les ménages se trouvent à des stades différents de la réflexion selon qu'ils disposent ou non de marges d'action. Ceux qui résident sur les parties les plus éloignées du territoire du SCoT se trouvent dans la situation la plus complexe. Ils composent avec une offre transport pas toujours adaptée à leurs contraintes. En ce sens, les arguments pour justifier le recours à la voiture sont plus aisés à mobiliser. Ce sont ces ménages qui accueillent le scénario avec le plus d'appréhension.

### **Des effets « territoire » qui accroissent le sentiment de contrainte**

L'ensemble des ménages a été interrogé sur les mêmes thématiques. Toutefois, les entretiens ont clairement mis à jour des interrogations plus nombreuses de la part des ménages qui résident dans les zones les plus éloignées (campagne et grande périphérie). Pour ces derniers, les réformes en matière de gestion des déplacements et d'offre modale occasionneraient plus de contraintes et bousculeraient l'organisation en place. C'est parmi ces ménages que l'on retrouve le plus de discours sur le caractère indispensable de la voiture individuelle. C'est également au sein de ces ménages que le taux de motorisation est le plus élevé (+ de 2 voitures).

*« On sait qu'être tributaire de quelque chose, c'est compliqué. On sait... (...) Sans voiture même une journée, c'est le parcours du combattant. Sans voiture je ne peux pas aller faire les courses en rentrant du travail car les magasins seront fermés. Sans voiture, je perds aussi beaucoup de temps donc ce n'est pas une meilleure qualité de vie (...) (avec les TC) Je n'ai pas le choix, alors qu'avec ma voiture je pars quand je veux et je peux m'organiser comme je veux. Le train, c'est la même chose, j'ai avant tout le souci d'accéder à la gare à Veigné, je dois utiliser ma voiture alors une fois que je suis dedans, autant aller à Tours. » (Maryline, Couronne lointaine).*

*« Non je ne peux pas me passer de voiture, ce serait trop compliqué. (...) Je pense que si tu poses la question à des gens qui ont une voiture, qu'ils te répondent je veux bien abandonner ma voiture et faire tout en bus, ça, ça ne doit pas exister. Les gens qui ont une voiture ne peuvent plus s'en passer ! » (Alice, Centre - Reste noyau urbain).*

Pour une famille qui réside dans la couronne la plus lointaine du périmètre SCoT, la dépendance à la voiture est une réalité avec laquelle elle considère devoir composer. Au sein de cette famille, le bien-être des enfants est particulièrement important. Pour les parents, il s'agit de faire en sorte que les enfants ne soient pas dépendants et « victimes », au-delà d'une certaine limite, des choix parentaux. C'est en partie pour cette raison que le fils aîné, tout juste majeur, prépare en ce moment même son permis de conduire. Bien qu'en terminale et encore incertain quant à ces choix universitaires, il n'est pas exclu qu'il contribue au passage de 2 à 3 voitures. Pour ce couple, les enfants ne doivent en aucun cas subir les choix résidentiels de leurs parents. Quand bien même, ceci s'avérerait plus chronophage et renforcerait la dépendance à la voiture.

*« C'est de la dépendance, c'est clair. Mais on souhaitait que Paul puisse bénéficier du lycée dans lequel il voulait se rendre par rapport à ses options, donc le transport, on ne s'est pas trop posé la question. Ce qui compte, c'est que lui, il puisse faire ce qu'il a envie de faire en termes d'étude (...) ils dépendent de nous des fois, pour les sorties, les cinés, voir les copains et tout. On est conscient du choix que l'on a fait en habitant ici... (...) De toute façon, on le fera, parce que l'on ne veut pas que les enfants soient tributaires du choix que l'on a fait en terme de lieu d'habitation ». (Christophe, Couronne lointaine).*

Ces verbatim mettent bien en évidence les contraintes, vécues et ressenties, par les ménages qui résident dans les couronnes les plus éloignées. Les arguments avancés se construisent autour d'enjeux de temps ou encore autour de souhaits de maintenir une qualité de vie, d'étude et de travail satisfaisante. Dès lors, ces ménages décrivent des organisations fortement contraintes et largement dépendantes de la voiture. La difficulté qu'ils expriment à composer sans elle contraste avec les arguments avancés par les ménages résidant dans les parties plus centrales du SCoT. Si les alternatives n'ont pas été explorées « plus que ça »,

c'est d'abord pour des raisons de culture et parce que la voiture ne structure pas aussi fortement les déplacements.

*« Je n'ai pas voulu changer mon comportement à ce niveau-là. Je suis revenue sur des choses déjà vues, déjà connues, déjà vécues d'avoir sa propre voiture. J'ai émis l'idée de partager cette voiture dont je suis fière et contente, peut-être avec d'autres personnes, mais je n'ai rien mis en place pour que ça aille dans ce sens-là. C'est réfléchi, mais ce n'est pas acté du tout (...) c'est important la voiture, c'est un peu de l'ordre de la reconnaissance sociale. » (Emilie, Mésopotamie).*

*« On ne s'est pas du tout posé la question du train ou autre (...) pour nous, on a plus le réflexe voiture dans un premier temps ». (Edith, Couronne proche).*

*« Pourquoi je me sentirai coupable de prendre ma voiture si il pleut ? Je ne vais pas y aller en vélo, je ne vais pas y aller à pied, je ne vais pas me mouiller (...). C'est le côté pratique. ». (Christelle, Centre - Reste noyau urbain).*

Les ménages mettent tous en relation leurs choix résidentiels et leurs contraintes de déplacements. Selon le lieu de résidence, et conscients des coûts carbone générés par leurs déplacements, ils cherchent à rationaliser au mieux leur organisation pour des raisons économiques, mais également pour maintenir une qualité de vie et un niveau de confort satisfaisants. L'évaluation et la lecture de scénario « Vivre Post-Carbone » ont été réalisées à l'aune de ces réalités économiques, sociales mais également résidentielles, les arbitrages s'effectuant sur les coûts sociaux et économiques perçus.

Les ménages n'entrevoient pas une rupture radicale entre leur organisation et modes vie actuels et ceux que préfigure le scénario. Ils l'accueillent plutôt comme un avenir prévisible auquel ils vont devoir s'adapter. La difficulté qu'ils rencontrent alors, dans des proportions différentes se situe au niveau des marges de manœuvre existantes pour atteindre le « bon » équilibre et s'extraire des situations de dépendance.

## II – L'ACCEPTABILITÉ DU SCÉNARIO RENVOIE A UNE QUESTION D'ECHELLE

Le scénario proposé renvoie directement à la question des modes d'habiter et de leur articulation entre présent et futur. Pour les ménages, l'évaluation du scénario « Vivre Post-Carbone » se fait à partir d'organisations et de situations de vie qu'ils doivent transposer / imaginer dans des contextes économiques, politiques et d'aménagement du territoire du SCoT (offre en termes d'habitat, offre en termes de modes déplacement, offre en termes de lieux d'activités et de consommation...) qu'ils parviennent plus ou moins difficilement à entrevoir. Des difficultés qui résultent d'une inscription dans une démarche de projection aussi périlleuse que délicate.

Les modes d'habiter, et plus généralement les modes de vie et les logiques organisationnelles, s'ancrent sur trois dimensions distinctes. Leur compréhension nécessite toutefois de les imbriquer les unes avec les autres :

- *une dimension factuelle à travers les pratiques* : récit des pratiques, à l'échelle du ménage et en considérant l'ensemble des membres, évocation des temporalités et des systèmes de contraintes associés, argumentation autour des arbitrages réalisés et des options retenues et abandonnées...
- *une dimension symbolique à travers les représentations* : convocation d'éléments et d'arguments fondés sur des ressentis, perception des logiques d'acteurs –autres catégories d'habitants, institutionnels, politiques, qui sont à l'œuvre, plus spécifiquement celles qui impactent directement les organisations mises place, impact sur la production des discours tenus et sur les postures adoptées...
- *une dimension physique à travers la matérialité des lieux de vie et d'activités* : évocation des espaces vécus, des espaces des pratiques, dimension temporelle associée à la pratique des espaces, relation entre espaces temps et situations de contraintes...

Les possibilités d'acceptabilité du scénario reposent essentiellement sur la maîtrise des éléments proposés et sur celle des dimensions à l'instant évoquées. Le scénario induit une réflexion sur un « autrement » nécessairement lu à l'aune d'organisations et de modes de fonctionnement sur lesquels il demeure possible de conserver une certaine maîtrise : « *ce qui est désirable, c'est ce qui est maîtrisable* ».

### 1. Les échelles pertinentes de l'action et du changement

Les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et désirables qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace qui font sens et qui apparaissent appropriables par les individus. L'appropriation des axes du scénario et ses projections associées s'inscrivent toutefois sur des temporalités distinctes.

Les interviewés convoquent deux niveaux de lecture. *Le premier niveau* de lecture concerne les changements qui peuvent s'inscrire rapidement dans les modes de vie actuels dans lesquels les interviewés se projettent avec une plus grande facilité, intégrant immédiatement les possibles conséquences sur leurs modes de vie. *Le second niveau* de lecture renvoie aux éléments du scénario qui, sans faire l'objet d'une opposition formelle, vont nécessiter un temps d'appropriation plus long dans la mesure où ils engagent une réflexion collective et des formes de régulation sociale qui échappent à l'individu. C'est souvent cette difficulté à se projeter, et à évaluer le temps nécessaire à cette projection, qui explique les positions de craintes, dans certains cas les objections. Plus qu'une posture de résistance de principe, c'est l'exercice projectif qui perturbe.

Ce qui apparaît comme réformable immédiatement correspond à l'échelle individuelle représentée par la sphère privée (famille et entourage très proche, le connu, le maîtrisé). L'immédiateté des changements perçus s'inscrit dans une démarche individuelle construite autour de « micro-ajustements ». Elle peut aisément concerner différents domaines de la vie quotidienne tels que la vigilance sur les consommations d'énergie et d'eau (remplacement des ampoules, passage du bain à la douche, extinction systématique des veilles des appareils électriques et informatiques...), les mobilités revisitées, (recours aux modes alternatifs « doux » tels que le vélo, la marche, utilisation plus fréquente des transports collectifs, du covoiturage...), des modes de consommation de proximité (circuits courts, réinvestissement des commerces

locaux, saisonnalité des achats, traçabilité des process de production) : « *Agir sans dégrader significativement mes modes de vie et conserver un niveau de confort satisfaisant* ».

L'échelle pertinente est ici celle du local au sens du proche, du faisable et du maîtrisable. L'acceptabilité des éléments du scénario est dépendante des marges d'autonomie perçues –et/ou objectivement détenues– ainsi que de l'impact anticipé sur la qualité de vie. La plupart des ménages ont le sentiment de s'inscrire, d'ores et déjà, dans certains éléments du scénario, notamment ceux qui apparaissent comme les plus quotidiens.

*« La voiture, si je peux éviter de la prendre, je ne la prends pas. Le tri sélectif, je fais vraiment attention. Le chauffage, on évite vraiment, déjà par économie (...). Si je lave une salade, je prends une cuvette, je lave ma salade dans la cuvette et je vide mon eau dans mes fleurs. On fait attention. Même les médicaments, je les porte à la pharmacie. On est très homéopathie. Les produits d'entretiens, si je peux éviter d'en utiliser, je ne les utilise pas. S'il y a des choses que je peux faire en plus, je le ferai, parce que je pense à nos enfants. Pour faire ma lessive, j'ai acheté une boule de lavage » ? (Carla, Couronne lointaine).*

*« Le discours sur les gens qui ne font pas et qui ne veulent pas faire finit par être dérangeant. A notre niveau, dans nos vies quotidiennes, on fait tous plein de choses déjà. Dans le tri sélectif, au niveau de l'énergie ou dans les déplacements, on intègre ça au quotidien. Et je ne pense pas que ça se limite aux personnes sensibilisées. C'est chacun avec ses moyens et sur ce qu'il peut agir. » (Nathalie, Mésopotamie).*

Les changements de long terme s'inscrivent dans une démarche plus collective qui implique les individus au-delà de la sphère privée. Ce qui n'est pas sans questionner leur faisabilité et les conditions de leur mise en œuvre. Quels acteurs légitimes ? Quelle hauteur d'investissement et de responsabilité ? Quelle incidence sur les collectifs déjà existants et sur leur forme de collaboration et de cohabitation ? Ces changements affectent plus significativement les modes de vie comme la relocalisation de l'habitat, la réalisation de travaux lourds en vue d'une plus grande maîtrise énergétique. Mais ils impliquent également une évolution plus profonde des comportements (conditions de mutualisation, remplacement d'un véhicule de moindre performance énergétique...).

*« Je ne remettrais pas en cause ce mode de vie pour aller dans du BBC trop loin du centre ville (...) Les 2 Lions, ça restait assez excentré et comme je voulais faire le maximum de choses à pied et être centrale par rapport à mes déplacements et mes amis, les 2 Lions c'est quand même assez désincarné comme quartier » (Sandrine, Mésopotamie).*

*« Si on y gagne de se comporter d'une autre manière, si on y trouve des intérêts, on le fait au final, avec du temps, parce que l'on ne change pas les comportements du jour au lendemain non plus. » (Emilie, Mésopotamie).*

*« On n'est pas prêt à tout quand même. Même si on est très sensibilisés, on fait des choses mais après il faut du temps pour retrouver un nouvel équilibre. » (David, Centre - Reste noyau urbain).*

Ce sont leurs marges de manœuvre que les individus réinterrogent à travers ces deux logiques temporelles. Deux logiques distinctes mais complémentaires et qui, dans leur imbrication, renvoient à des degrés différents de responsabilité.

L'échelle du « local » et de l'individuel est associé à une plus grande maîtrise, à la fois des changements possibles mais aussi de leurs possibles enjeux. A l'inverse, d'autres changements d'ordre sociétal échappent partiellement ou totalement aux individus. Les interviewés évoquent les enjeux économiques, en lien avec la mondialisation, les circuits de distribution et de commercialisation, les stratégies industrielles, en particulier l'obsolescence programmée ou encore les grandes orientations en matière d'investissement dans les infrastructures collectives. Les marges de manœuvres individuelles sont alors perçues comme quasi-inexistantes ou comme insignifiantes au regard des enjeux et défis à relever.

Les actions à mettre en place sont immédiatement renvoyées du côté des pouvoirs publics et de leur responsabilité. Les interviewés se prêtent alors à des projections qui comprennent toujours un « si... » impliquant des actions qui ne relèvent pas de la volonté individuelle, ni même de celle d'un groupe restreint. La consommation et la mobilité sont deux thèmes fortement mobilisés pour exprimer l'impuissance de

l'individu face à une organisation qui le dépasse et à laquelle il doit surtout faire en sorte de s'adapter au mieux.

*« Il reste des petits commerçants, comme un magasin de chaussures et puis il y a de petites épiceries, mais c'est le double des prix des grandes surfaces. Moi je vais au Lidl, c'est quand même moins cher, surtout pour les fruits (...) Moi j'aimerais bien aller davantage dans les commerces de proximité, si on trouve tous les magasins qu'on a dans les centres commerciaux et si le prix est le même, alors j'irais dans le centre ville de Joué à pied. Aujourd'hui à Joué, il doit y avoir 2 boutiques de vêtements hyper chères et démodées... » (Alice, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Nous, si à Fondettes, par exemple la gare était ouverte et qu'il y avait des trains Tours-Fondettes qui permettaient... Effectivement, on irait en bicyclette à la gare, on mettrait notre voiture sur le parking et on irait à Tours non pas en voiture, mais par les transports en commun. Certes depuis 12 ans, ils ont augmenté la fréquence des bus (...), il n'empêche que ça reste toujours insuffisant pour dissuader les gens de prendre la voiture » (Jean, Couronne proche).*

Certains interviewés vont plus loin et évoquent la dépendance à un ou des systèmes qui se trouvent être en contradiction avec les injonctions au changement contenues dans le scénario « Vivre Post-Carbone ». Ce sont, paradoxalement, les ménages les plus impliqués dans des gestes quotidiens qui mettent le plus en avant leur impuissance à agir. Sans doute parce qu'ils ont fait l'expérience d'alternatives, notamment en matière de consommation durable ou de sobriété énergétique, et qu'ils en ont perçu les limites ou les contraintes.

*« Je trouve que le monde tel qu'on l'a développé, on marche sur la tête, à tous les niveaux et du coup, ça engendre des besoins énergétiques énormes dont on a pas besoin (...) Si on arrêtait un peu tout ce développement, tout ce délire technologique, scientifique, même si c'est passionnant... On crée des besoins aux gens et après, évidemment, tu es obligé de suivre, tu es obligé de faire des centrales nucléaires parce que tout le monde se chauffe à l'électricité et on oublie d'isoler les baraques. Et puis tu as l'industrie qui est derrière qui consomme, qui consomme, parce qu'elle doit produire, produire, parce que toi tu as envie d'acheter, d'acheter... c'est un espèce de cercle vicieux » (Nicolas, Couronne proche).*

A la lecture du scénario, certains identifient immédiatement les injustices qui peuvent résulter de la mise en cause d'un modèle largement prôné et encouragé dans les décennies précédentes, modèle avec lequel les individus ont grandi et qui a structuré leurs modes de vie. Ces contradictions, assimilées à des revirements relevant plus d'enjeux économiques et politiques extérieurs, pèsent sur l'évaluation et la position à adopter, sur les efforts à consentir.

*« Quand on te pousse dans la société de consommation à consommer, consommer, développer, développer... Ca, ça se passe plutôt à la cool, on te fait de la pub, on te pousse gentiment dans cette direction et puis tu grandis avec l'idée et puis d'un seul coup, tu es devenu grand et tu as accepté cette idée et puis d'un seul coup, on va te dire « non, ça y est, maintenant, c'est fini. Toi, tu ne prends plus ta bagnole, maintenant tu... ». Et là, pour le coup, on n'y va pas à la cool. Et là, je comprends que les gens vivent ça comme des injustices, comme des agressions. C'est le problème du non-retour. A un moment, tu es engagé tellement loin dans une direction que de faire demi-tour ou de changer de chemin, tu as tellement à perdre, ou tu penses que tu vas perdre tellement qu'en fait, tu t'enfermes dans ton truc. » (Nicolas, Couronne proche).*

Cette remise en cause est d'autant plus mal vécue qu'elle s'inscrit dans une démarche de culpabilisation individuelle alors même que d'autres acteurs / responsables sont impliqués et paradoxalement ne sont pas directement interpellés. Emerge alors avec force le sentiment de constituer l'acteur en bout de chaîne sur lequel se concentrent les injonctions.

*« Moi, mon sentiment, c'est que l'on demande sans arrêt des efforts individuels, à te faire culpabiliser sur ta consommation. En revanche, les grandes entreprises, les grandes sociétés, on ne les emmerde pas. Ensuite, une machine à laver, je suis d'accord, si on imagine la pollution, entre la construction machin... mais on n'a qu'à refaire des machines à laver qui durent et qui ne sont pas cassées avant 9 ans. On est dans la consommation, mais on nous pousse à consommer parce que les constructeurs de machines font des choses pour qu'elles ne durent pas plus de 10 ans » (Magalie, Mésopotamie).*

*« On sait très bien que ces groupes industriels là organisent la mort des appareils électroménagers. (...) Et la Grande Distribution où tu achètes a parfaitement connaissance de ça. Ce sont les mêmes. Et après, on te dit à toi « soyez éco responsable, achetez plus ce modèle même si c'est 200 € !!! ». Soit tu peux pas et là, tu passes pour celui qui n'a rien à faire de la planète, soit tu achètes et l'appareil te lâche au bout de quelques années, exactement pareil. Qu'est-ce qu'on peut faire, à notre niveau ? » (Christophe, Couronne Lointaine).*

A travers la lecture du scénario et des exemples qu'ils convoquent, les interviewés interrogent, au-delà même des conditions d'adhésion, la dualité entre le proche et le lointain. La notion de proximité et de « proche » renvoie à ce qui est faisable et maîtrisable. Au sein des représentations, elle correspond aux choix individuels. Alors que le « lointain » est perçu à la fois comme contraignant, difficilement maîtrisable et d'une certaine manière difficilement réalisable. Le plus souvent, il est associé aux impératifs du collectif, et plus globalement à des intérêts potentiellement concurrents à ceux des ménages.

Ainsi, l'articulation entre les marges de manœuvre et la perception des contraintes actuelles et anticipées renvoie à la complexité des rapports entre l'individuel et le collectif, entre l'échelle de la communauté et celle de la société.

La communauté protège, préserve les individus. Les membres d'une communauté font partie d'un tout jusqu'à se confondre avec ce tout (la famille, le village, la corporation). La communauté crée du sens, et ce sens est la base du droit qui régit la vie commune des membres du groupe. La société crée un nouvel ordre et élabore un projet de vie commune. Elle rassemble des individus obéissant aux mêmes règles sans pour autant partager nécessairement un mode de vie commun. Même si les concepts de communauté et de société désignent deux façons différentes de vivre ensemble, elles restent complémentaires et s'articulent l'une à l'autre.

Ces deux niveaux d'appréhension de l'organisation des rapports humains et sociaux correspondent également à des niveaux d'action et d'adhésion différents aux éléments proposés par le scénario « Vivre Post-Carbone »

A l'échelle de la communauté, c'est-à-dire du proche, de l'individu, de l'entourage, du quartier, du village, la contrainte sociale s'effectue à travers le regard de l'Autre. L'adhésion au changement fait directement écho à la responsabilité individuelle ou à celle des collectifs informels (l'entourage par exemple). Il s'agit alors d'un contrôle de type personnel, impliquant directement l'individu, l'incitant et l'accompagnant dans l'évolution possible de ses marges de manœuvre.

A l'échelle de la société, les règles sont plus formelles. L'adhésion inclue et mobilise le contrôle des pouvoirs publics. Il s'agit alors davantage soit de contraindre sous un mode culpabilisant et stigmatisant, soit d'accompagner en incitant. A ce niveau, les interviewés font référence à la régulation sociale comme levier de changement possible. Ce niveau d'adhésion est perçu comme le plus structurant mais également celui qui échappe le plus à l'arbitrage et à l'approbation des individus car plus abstrait. Comme le soulignent les verbatim suivants, les changements sont possibles si les alternatives sont pensées au préalable par les pouvoirs publics, les collectivités, et si la contrainte et les interdits sont clairement affichés. Voire, dans certaines situations précises, imposés d'un point de vue juridique.

*« On est allé à Bologne où les gens savent qu'effectivement, en dehors de certains horaires, ils ne peuvent pas circuler au cœur de ville. Ils laissent leur voiture sur un parking relais et après ils prennent le bus. Ça existe déjà et ça n'a pas pour autant tué l'activité du centre-ville. Il est évident que pour interdire la circulation effectivement dans le centre d'une ville, il faut développer parallèlement des alternatives. Ce qui n'existe pas aujourd'hui. » (Annie, Couronne proche).*

*« Pour moi, c'est uniquement par la contrainte... si on doit faire quelque chose, c'est par la contrainte. Les pistes cyclables à Paris, tout le monde était contre. Ça a été un tollé général et ceux qui utilisent les vélos trouvent cela génial et malgré tout, tout le monde dit quand tu vois la rue de Rivoli, c'est quand même vachement plus sympa maintenant. Avant, c'était irrespirable. Maintenant, c'est génial. (...) Si dans ta rue, tu as beaucoup plus d'espaces verts, que ça ne pue pas, qu'il n'y a pas de bruits, forcément, tu vas t'en rendre compte, mais pas tout de suite. Donc pour moi, ça passe par la contrainte. Une collectivité, c'est uniquement par la contrainte » (Magalie, Mésopotamie).*

## 2. Une condition d'adhésion : maîtriser les échelles du changement

Les éléments du scénario « Vivre Post-Carbone » engagent une réflexion dont l'enjeu principal est la capacité individuelle ou collective à maîtriser les changements qu'ils impliquent. Les entretiens réalisés mettent en évidence la difficulté des ménages à appréhender le changement à des échelles de temps, d'espaces et d'action qui engagent un collectif abstrait, et qui renvoient à des niveaux de responsabilité et à des modalités d'action qui échappent à l'individu.

La compréhension, l'appropriation et l'éventuelle adhésion au scénario « Vivre post-carbone » dépendent pour beaucoup de la capacité à se projeter dans les futurs possibles proposés par le scénario. Plus le sentiment de maîtrise de ces différentes échelles spatiales et temporelles est important, plus le scénario est lu sous un angle positif. À l'inverse, plus le sentiment de maîtrise est faible au regard des contraintes actuelles et des difficultés d'anticipation de l'avenir, moins le scénario apparaît comme favorable pour l'individu. Ainsi, les interviewés mobilisent une grille de lecture opposant le proche au lointain, le maîtrisé à la soumission à des contraintes multiples, les acteurs de proximité aux acteurs institutionnels, le temps de l'action au temps long de la décision politique.

Les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et désirables qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace appropriables par les individus. C'est l'échelle locale, celle de la proximité qui est plébiscitée (le « quartier, le « village »). La relation au collectif se construit alors dans une logique électorale. Dans cette logique, les rapports sociaux sont maîtrisés, les organisations collectives se déploient sur la base de la réciprocité, les responsabilités sont partagées.

Les possibilités d'action apparaissent comme multiples et accessibles même si elles interrogent directement la capacité de chacun à adopter de nouveaux comportements. Sur ce sujet, ce sont les thématiques de la mutualisation des biens de consommation, y compris des véhicules individuels et du réinvestissement de l'environnement social et matériel proche qui ont suscité le plus de discours de la part des interviewés. Elles illustrent parfaitement la manière dont les individus tentent de négocier les changements à une échelle qu'ils pensent maîtriser et sur laquelle ils ont le plus de marge de manœuvre tout en essayant de maintenir leur mode de vie.

### **La mutualisation**

La thématique de la mutualisation a fait l'objet de réflexions et de discours abondants. Ceci s'explique par le fait que des formes diverses de mutualisation ont déjà été testées, mises en œuvre par les ménages. Les notions auxquelles cette thématique renvoie font immédiatement sens, correspondent à des éléments organisationnels proches. Leurs incidences, négatives ou positives, ne nécessitent pas un périlleux exercice de projection. Elles sont inscrites, ou ont pu l'être, dans les organisations et les modes de vie quotidiens des interviewés.

Tout n'a pas pu être abordé avec le même niveau de développement par les interviewés. Certains éléments du scénario ont plus fortement mobilisé. C'est en particulier le cas de la mise en commun de certains appareils électroménagers, l'objectif recherché étant une réduction des consommations énergétiques. Les interviewés sont souvent allés beaucoup plus loin qu'une réflexion autour de la modification des usages de ces équipements et abordent les conditions de leur mutualisation.

*« La simplicité volontaire, c'est ça. C'est l'échange de services, de compétences de façon conviviale. » (Françoise, Couronne Proche).*

*« Quand on y réfléchit bien, l'idée de prêter de l'outillage ne devrait même pas se poser. On devrait pouvoir avoir un détachement suffisant et se dire « autant que ça serve ». J'ai entendu le nombre d'outils par Français, c'est dingue, c'est facilement 2-3 perceuses – visseuses !!! . Faudrait pouvoir organiser le prêt de ces appareils là. » (Christophe, Couronne Lointaine).*

*« Je ne sais pas précisément à quel niveau ça peut s'organiser et si faut que ça soit organiser mais sur le principe, faut mutualiser. Y a de plus en plus de sites qui proposent ça. (...) Aller un peu plus loin que le voisin avec qui ça peut arriver, vraiment mettre en place de l'échange et du prêt. (Magalie, Mésopotamie).*

Mutualisation que les interviewés évoquent également en matière de moyens de transport ou de certains services attachés aux déplacements. On retrouve dans les deux verbatim une certaine dénonciation du besoin de posséder.

*« Ça ne me dérangerait pas du tout. Ce serait même mieux que d'avoir une voiture perso. Il faut l'acheter la voiture perso. (...) Ici, y a qu'à voir le nombre de voitures qui bougent quoi, trois fois par semaine ?! Moi je serai tout à fait favorable à partager un véhicule. C'est quelque chose que j'ai déjà fait avec ma frangine quand elle en avait besoin. Mais ça ne me gênerait pas avec quelqu'un que je ne connais pas. Faut juste que ce soit organisé... » (Carlos, Mésopotamie).*

*« Le problème posé, c'est le problème de la propriété individuelle qu'il faut peu à peu remettre en question. Par exemple avec les vélos plus ou moins en libre service, c'est la question du partage des objets. Ça donne la possibilité d'utiliser un outil sans en être propriétaire et donc ça influe forcément sur le comportement des gens. (...) ça libère quand même les gens de leur foutue manie de vouloir le truc. Parce que je vais utiliser mon vélo trois fois dans l'année, il me faut mon vélo. Et là on leur donne la possibilité de dire « tu as besoin d'un vélo trois fois dans l'année et bien tu n'as pas besoin de l'acheter, tu l'as » ». (Thierry, Mésopotamie).*

Au travers des réticences qu'ils expriment mais aussi des opportunités qu'ils entrevoient, les interviewés interrogent le sens du partage, ses limites et ce que cela engage du point de vue de la régulation des rapports sociaux.

La grande majorité se dit favorable au développement d'initiatives de mutualisation tant cela relève du **bon sens**. Un certain nombre d'interviewés le pratiquent d'ailleurs déjà à leur échelle sans y trouver un caractère exceptionnel...

*« J'ai deux sœurs qui sont à trois kilomètres (...) Il y a énormément d'échanges. On évite d'acheter certains appareils, surtout pour le jardinage. La tronçonneuse, on sait qu'elle est chez nous. On ne se fait surtout pas des doubles, des grosses machines qui servent ponctuellement, aucun intérêt d'avoir chacun son engin chez soi. On vient d'acquérir un tracteur. On a fait passer le message. Et puis on emprunte beaucoup aux voisins, aux amis. Il y a pas mal de solidarité » (Nadine, Couronne Lointaine).*

*« Ça fait faire des économies à tout le monde et ça évite de consommer pour rien, d'acheter trois fois la même tondeuse alors qu'une seule pour tout le monde c'est suffisant. C'est vrai que c'est bien. Après, il faut trouver les gens avec qui s'entendre pour le faire ». (Patrick, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Ça ne sert à rien que chacun ait sa tondeuse, ce genre de bêtises. (...). Quand je vois les voisins, ils doivent sortir leur perceuse même pas une fois par an. A quoi ça sert d'avoir une perceuse ???! » (Nicolas, Couronne Proche).*

Les prises de position des interviewés et les exemples qu'ils mobilisent permettent de mettre à jour des lignes de partage nettes entre les biens qui apparaissent immédiatement mutualisables, petit outillage de bricolage et de jardinage, gros outillage pour un usage très ponctuel, et ceux qui ne sont pas spontanément évoqués et qui en sont exclus d'emblée. On voit également se dessiner les critères qui président à la sélection de ceux avec qui l'on partage : famille et éventuellement voisins proches.

On comprend que pour les interviewés, il ne s'agit pas seulement de partager un objet d'un seul point de vue pragmatique (il est accessible pour un besoin ponctuel) ou sous l'angle de la rationalité économique (c'est moins coûteux). Il s'agit bien de confronter son propre système de valeurs à celui du ou des emprunteurs, d'engager une relation sur le mode de l'intime avec un environnement sur lequel il n'y a pas de totale maîtrise. Un exemple illustre bien la position des interviewés, celui du lave-linge et des réticences autour de son partage. Réticences exposées qui donnent tout son sens à l'expression « laver son linge sale en famille »...

*« Le linge, je pense que l'on aurait du mal. Je peux vous donner un exemple... On est tombé en panne de machine à laver, il y a peut-être un an et je me suis posée la question d'aller en laverie et puis finalement, je me suis dit « je vais attendre un peu... ». Pour moi, c'est un peu... Parce que le linge, c'est quelque chose qui a trait vraiment à la personne. (...) La tondeuse, ça par contre, je l'envisagerai... ça c'est quelque chose qui prend beaucoup de place dans une habitation, ça, je dirais pourquoi pas ? ». (Edith, Couronne Proche).*

*« Franchement je préfère avoir la mienne, c'est peut-être égoïste, mais c'est pour une question de propreté. Chez moi, je peux la faire tourner quand je veux, je ne suis pas obligée d'attendre que celle d'un autre locataire soit finie. Moi je dois être un peu sauvage, je ne me vois pas mélanger mon linge après celui des autres » (Alice, Centre - Reste noyau urbain).*

L'idée de mutualisation est, en effet, très éloignée du concept de location. La location induit une relation médiatisée et formalisée par un rapport commercial contractuel, et qui de plus est le plus souvent limitée dans le temps.

La mutualisation est assez rapidement associée à des formes communautaires qui peuvent tout autant être souhaitées...

*« Par exemple pour un quartier comme ici, pourquoi pas avoir une espèce de maison commune où tu auras le truc pour le compost, tu auras les machines à laver communes, partager les outils de jardin aussi. Là, on est obligé de s'acheter la tondeuse, la ponceuse, le machin, etc... Je me dis que le voisin a la même chose !! (...) Je n'ai pas d'attachement particulier à ma tondeuse à gazon, ma tronçonneuse non plus, donc déjà mettre en commun des outils qui serviraient à tout le voisinage, parce que l'on a tous un jardin... Pourquoi avoir chacun sa tondeuse ? » (Jean, Couronne Proche).*

*« Tout notre petit groupe..., notre petite communauté, des fois quand on plaisante et qu'on est tous ensemble, on se dit qu'on va se trouver un hectare en pleine cambrousse et on se ferait une commune... (...). Je pense que l'on pourrait et comme on s'entend très bien, on a tous la même mentalité, la même philosophie de vie, donc déjà, on sait qu'on s'en va dans le même chemin. C'est ce qu'on se dit, quitte à fonder une petite communauté autonome, quitte à pouvoir se faire son électricité soi-même... » (Nicolas, Couronne Proche).*

...que redoutées. Dans ce cas, elles renvoient à des modèles d'organisations politiques et sociales qui ont montré leurs limites.

*« Ça me paraît délirant qu'en 2011, on propose des trucs comme ça. Qu'est-ce qui se passait en URSS sous Staline, c'était quoi... mais attend, on partageait la cuisine, on partageait le lave-linge, non ! Je ne comprends pas ça. On a vu que ça foirait, que ça ne marchait pas ! » (Magalie, Mésopotamie).*

La mutualisation oblige en effet à construire un rapport spécifique à l'Autre en convoquant la notion de don et la triple obligation qui lui est associée : donner, recevoir, rendre. Cette triple obligation faisant de l'un le débiteur de l'autre, et réciproquement. Entrer dans ce type de relation peut constituer un risque social important. Le prêt simple et désintéressé n'induit pas les mêmes obligations du point de celui qui reçoit comme du point de vue de celui qui prête.

*« Je prête volontiers ma tondeuse, je donne des œufs mais je ne sais pas si j'irais demander la tondeuse du voisin. » (Maryline, Couronne Lointaine).*

*« Je ne saurai pas nécessairement l'expliquer mais je suis plus à l'aise pour prêter si on me le demande qu'emprunter. J'ai le plaisir à prêter mais j'ai une sorte de gêne à solliciter quelqu'un, même proche, pour lui emprunter un outil. J'irais pas voir ma voisine s'il me manque du pain alors que si elle venait me demander de la dépanner d'un paquet de farine ou son mari un outil à David, y aurait pas d'hésitation. » (Sandra, Centre - Reste noyau urbain).*

La mutualisation engage les individus au-delà d'une relation ponctuelle pour les faire entrer dans un système relativement complexe de relations sociales. Même si elle apparaît de bon sens, elle n'est pas si simple à mettre en place, et pas seulement parce que les ménages sont attachés à l'idée de propriété ou d'intimité. On comprend, au travers de ce que nous disent les interviewés, qu'elle n'est possible et même souhaitable que sous certaines conditions : l'assurance de rapports sociaux régulés et la garantie de réciprocité.

Le proche est perçu comme immédiatement pertinent dans la mesure où la mutualisation se met en place dans une logique élective. Famille, amis, voisins proches s'inscrivent dans un espace de relations affinitaires maîtrisées au sein duquel les échanges de biens et de services sont déjà largement pratiqués. Même si elle est complexe et délicate à exercer, la réprobation sociale est en règle générale suffisamment

dissuasive pour maintenir des relations équilibrées entre les membres. Alors que les relations moins contrôlées conduisent souvent à des échecs.

*« J'ai demandé à un voisin un outil que je sais qu'il a. Il ne me l'a pas prêté. Il m'a dit que selon les travaux qu'on avait à faire, ça pouvait l'abîmer. (...) Si untel casse la tondeuse, qui la répare ? En fait, elle n'est pas à vous, elle est à tout le monde. Si vous la cassez, qui répare ? » (Isabelle, Couronne Proche).*

*« On l'a fait, on ne le refera plus. (...) C'était toujours moi qui prêtais. Il y a des choses qui ne sont jamais revenues. (...) C'est toujours le même problème, il faut tomber sur des gens consciencieux et sérieux et puis respectueux ». (Carla, Couronne Lointaine).*

La mutualisation telle qu'elle est pensée / envisagée dans le scénario « Vivre Post-Carbone » implique de développer des relations basées sur le simple critère de proximité résidentielle. Dans cette perspective où les relations électives ne sont plus privilégiées, l'individu ne maîtrise pas les conditions de l'échange. Il peut même en être fortement dépendant.

*« Quand tu travailles déjà 8 heures par jour et s'il faut aller courir au local pour mettre tes machines, en se disant que peut-être la machine ne va pas être libre, non... (...). Moi, ça m'arrive de mettre des lessives en route à 8 heures du soir et de les étendre à minuit. (...). On pourrait pousser à l'extrême et dire « il faut retourner au lavoir quoi !! » » (Marie, Couronne Lointaine).*

*« Ca m'emmerde, parce que c'est un vrai casse-tête, parce qu'à partir du moment où tu essayes de mettre des choses en place, soit un intérêt écologique ou autre, ça demande une organisation qui te prend un temps monstrueux. Le covoiturage... J'ai du covoiturage avec plein de personnes, c'est hyper emmerdant. Au dernier moment, tu ne peux pas... C'est génial le covoiturage, mais ça ne marche pas avec tout le monde, malheureusement. Donc à un moment, tu tombes trois fois sur des personnes adorables au demeurant, mais sur qui tu ne peux pas compter et bah tu fais quoi ? Bah tu dis « je fais toute seule ». Même si tu as une haute idée de l'écologie et de tout ce que tu veux... Et pour plein de choses, c'est comme ça. La tondeuse, tu vas la ranger chez toi, propre, nickel, qui marche bien. Le jour où tu en auras besoin, que tu iras chercher celle du voisin, elle ne marchera pas. Il aura oublié de faire ça « ah oui, je ne t'avais pas dit, fallait changer la lame !! ». (Magalie, Mésopotamie).*

On peut lire une double crainte dans les propos des interviewés. Ils évoquent d'abord spontanément les questions de disponibilité et d'accès aux biens mutualisés, le risque étant ici que sa propre organisation, souvent en tension, soit sacrifiée au profit de celle des autres. Ne souhaitant pas renoncer à leur mode de vie actuel, les interviewés se projettent difficilement dans ce qu'ils considèrent d'emblée comme des contraintes supplémentaires. Ces contraintes peuvent même parfois apparaître comme une forme de retour en arrière. L'allusion au lavoir renvoie à l'appréhension, toujours sous-jacente dans les discours, d'une forme de régression en matière de mode de vie, en particulier sur les questions de confort et de mobilité. L'organisation nécessaire à la mutualisation peut alors être assimilée à une forme d'archaïsme ou encore comme une réponse objective (un mal pour un bien) à une situation de crise. Dans tous les cas, elle ne peut être ni satisfaisante, ni durablement envisageable.

*« En fait, vous voulez revenir un peu en arrière, que les gens s'entraident davantage, revenir à la petite maison dans la prairie en gros !!! Ça, ça serait l'idéal, mais je n'y crois pas trop. (...). Maintenant, c'est chacun pour soi et c'est vrai que c'est dommage ». (José, Couronne Lointaine).*

*« La crise et les difficultés de la vie vont remettre le collectif sur le devant de la scène. On retrouve du sens dans le collectif quand les choses vont mal. C'est comme dans La Peste de Camus. On va se dire, tiens si on met une machine à deux, c'est pas mal, ça nous coûte moins cher et c'est quand même plus sympa, on va chercher le voisin » (Christian, Mésopotamie).*

Les interviewés évoquent une autre crainte. Leurs propos font également référence à la difficulté de trouver les bons leviers de régulation de relations sociales potentiellement conflictuelles. Des organisations concurrentes, des systèmes de valeurs antagonistes ou plus simplement la désinvolture de certains participants sont autant de facteurs de scepticisme, à termes de tensions.

*« Ce n'est pas tant le fait qu'ils se connaissent ou qu'ils ne se connaissent pas. C'est surtout, est-ce que c'est des gens qui auront la réflexion et l'éducation pour se dire que même si le truc ne m'appartient pas, c'est le mien quand même, donc j'en prends soin, je n'en fais pas n'importe*

*quoi, je le remets à sa place. Parce que quand tu vois comment est traité l'espace public par la plupart des gens... L'espace public, il est à tout le monde, du coup la plupart de gens pensent qu'il est à personne. ». (Nicolas, Couronne Proche).*

*« Attention... Après tu as big brother, un petit peu de danger, parce que ça, ça nécessite une synchronisation entre tout le monde, de bien respecter les plannings. Après, un partage, ça n'exclut pas un contrôle. Si tu as le système, parce qu'une des personnes va faire n'importe quoi, ça peut faire exploiter le système. Ça veut dire que tu mets une caméra. L'homme est l'homme... ». (Anthony, Couronne Lointaine):*

L'échelle individuelle apparaît comme inopérante parce qu'elle n'est pas en capacité de susciter des formes d'autorégulation. Du point de vue des interviewés, l'initiative semble devoir relever des pouvoirs publics plus légitimes, plus compétents pour agir et arbitrer. La mise en place d'une autorité à qui l'on délègue l'organisation pratique et les outils du contrôle social semble constituer un indispensable préalable à la mise en place de formes de mutualisation qui dépasseraient le cadre strict de relations électives.

*« Je pense que c'est tellement loin de nos habitudes que je pense qu'il faut des initiatives par exemple des municipalités (...) mon voisin, une laverie commune dans un quartier, une résidence, ils n'ont jamais vu cela, ça leur vient même pas à l'esprit, donc je pense qu'à partir du moment où il y a des idées qui ne vont même pas effleurer la population, parce que voilà, parce que c'est tellement loin de ce qu'ils ont jamais pu vivre, je pense qu'il faut que l'idée soit insufflée par quelqu'un. Ça peut être effectivement par une municipalité. ». (Annie, Couronne Proche).*

*« Moi je le dis, encore une fois, c'est la responsabilité des politiques. C'est les maires de toutes ces petites communes, petite, moyenne et grande couronnes, qui ne réfléchissent pas assez, qui rivalisent d'équipements sans les mutualiser. Eux, ils devraient les mutualiser ». (Dominique, Centre - Reste noyau urbain).*

*« C'est trop facile de faire porter ça au niveau des individus. La responsabilité, elle est collective et dans ce cas, c'est au politique, à la collectivité de prendre ses responsabilités » (Christophe, Couronne Lointaine).*

L'acceptabilité du scénario « Vivre Post-Carbone » renvoie à des questions d'échelles territoriales et à des niveaux de responsabilité. Les interviewés évaluent, au niveau individuel et au niveau collectif, ce qui est faisable en termes de changements, et par quels acteurs ou catégories d'acteurs. Cette évaluation questionne notamment l'échelle la plus légitime pour agir. De nombreux exemples pris montrent que des initiatives peuvent être, et doivent être à l'échelle individuelle ou celle de groupes plus informels. Mais dans ce cas, se pose la question des critères d'éligibilité. L'entre-soi et l'électivité s'imposent dans les discours comme critères de maîtrise et de sécurisation. De même, le niveau « local » est fortement réapproprié lors de la lecture du scénario et permet de justifier son choix de vie entre repli sur soi et renforcement de liens sociaux de proximité. Le scénario « Vivre Post-carbone » réinterroge la relation privé / public, dimension individuelle / dimension collective. Et même si les interviewés se montrent disposés et disponibles pour envisager un « autrement », l'adoption d'une nouvelle organisation semble porteuse d'incertitudes qui donnent du sens aux réserves émises et aux limites entrevues.

### III – VIVRE POST-CARBONE : UN SCÉNARIO « DÉSIRABLE » ?

#### 1. Des motivations au changement essentiellement orientées par une aspiration à une meilleure qualité de vie

L'aspiration à une meilleure qualité de vie constitue le moteur principal du changement qui pourrait aboutir à une forme d'adhésion et d'appropriation de la ville post-carbone. Pour les interviewés, l'amélioration de la qualité de vie passe d'abord par une bonne maîtrise du temps et de son contenu. Concrètement, cette maîtrise nécessite de repenser les situations de contraintes et de les réinvestir positivement. Le scénario proposé est accueilli comme une opportunité pour repenser son organisation et ses modes de vie, son rapport à « l'autre » mais aussi ses interactions avec le territoire.

C'est le cas tout d'abord en matière de mobilité. Dans les discours, les descriptions d'organisations modales contraintes, de dépendance à la voiture laissent la place à des organisations plus sereines, apaisées.

*« J'imagine bien des trajets scolaires plus sereins. Les déplacements avec des enfants, c'est toujours un stress car quand tu observes, tu vois bien que la cohabitation avec les voitures, les deux roues, tout ça, c'est pas simple. On pourrait imaginer des systèmes même à plusieurs parents bien sécurisés mais en même temps agréables. Les enfants arrivent à l'école calmes et les parents n'ont plus ce stress. » (David, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Le nombre de personnes qui arrivent tendues, énervées au travail, c'est énorme !!! Et souvent, c'est à cause du temps de déplacement que tu vis mal. L'idée de trajets entre le domicile et le travail qui constitueraient un moment agréable parce que tout est fait pour, ce serait plus qu'appréciable. Et ça aurait un impact positif sur la journée de travail. » (Valérie, Mésopotamie).*

Bénéficiant de deux fleuves qui structurent le territoire tourangeau, la Loire et le Cher, le scénario doit également inviter à se réapproprier une nature longtemps délaissée, tout du moins peu mise en valeur et valorisée. Les aménagements en termes de transport prennent en considération les éléments naturels et donnent une autre tonalité aux déplacements.

*« Avec des bateaux plus écologiques, qui ne polluent pas... Oui, on pourrait mettre un peu de vie sur la Loire sans nuire au milieu (...) ça serait génial d'avoir un tramway le long de la Loire ça serait vraiment très agréable pour les passagers, ça serait agréable pour les touristes ». (Françoise, Couronne proche).*

Les mobilités, et de manière plus globale, la planification des déplacements et l'articulation entre les modes, constituent un thème qui mobilisent les interviewés. Ceci s'explique en grande partie par la place centrale qu'occupe ce thème dans les réflexions et les arbitrages quotidiens. Ne sont pas simplement évoquées la planification et l'offre de transports, certains enquêtés se situent plus sur le niveau « technologique » et évoquent un scénario qui promeut des véhicules moins énergivores, plus appropriés aux espaces urbains denses.

*« Une voiture, ça prend de la place, c'est moche et ça pue et ça rend les gens agressifs. Mais c'est vrai que par ailleurs, c'est pratique. Donc on pourrait imaginer une ville avec des petites voitures électriques sans bruit et sans odeur et des vélos avec des pistes cyclables sécurisées et des vrais sens de circulation afin que les vélos ne roulent plus sur les trottoirs ». (Sandrine, Mésopotamie).*

*« Une ville avec des lignes de tramway ou des choses futuristes, des lignes de tramway électriques qui seraient presque silencieux, quelque chose d'harmonieux. (...) La ville cauchemardesque : une ville qui est bruyante, un peu les villes italiennes, des villes comme Naples où c'est sale, c'est bruyant ». (Patrick, Centre - Reste noyau urbain).*

On retrouve des oppositions fortes entre l'espace et les modes de déplacement d'aujourd'hui et l'espace et les modes de déplacement à inscrire –ou déjà inscrits- dans un scénario tel que celui présenté ; d'un côté, le bruit, la pollution et une forme d'agressivité et d'inconfort vécue ou ressentie ; de l'autre, le silence, des cohabitations modales apaisées et plus sereines...

Le thème de la mobilité et des déplacements n'est pas le seul thème sur lequel le scénario « Vivre Post-Carbone » pourrait insuffler, initier de nouveaux comportements, plus appropriés aux enjeux énergétiques et aux effets de saturation des territoires, ou encore plus respectueux en termes d'utilisation des ressources et de consommation. La conception et la pratique des espaces de vie et d'activités sont elles aussi réinterrogées à l'aune du scénario. La ville décrite par cette interviewée (habitante du noyau urbain) convoque quelques références architecturales et fonctionnelles empruntées à l'Angleterre. Pour autant, il ne s'agit pas de copier à l'identique ce modèle de ville mais d'en pointer les avantages et les bienfaits en termes de qualité de vie, de rapport à l'espace physique et entre individus.

*« Un peu style anglais, j'aime bien. En Angleterre, il y a plein de maisons... c'est la ville, mais il y a plein de maisons, il n'y a pas d'immeubles. Au milieu, on va trouver un terrain de basket, de foot pour les enfants, des espaces verts. Et c'est pourtant la ville. (...) À l'arrière, ils ont leur petit terrain. C'est clôturé pour juste avoir leur intimité et ils peuvent manger dehors ». (Laetitia, Centre - Reste noyau urbain).*

Une description d'un espace propice au maintien d'une réelle qualité de vie que l'on retrouve chez cette interviewée, résidant cette fois en pleine campagne. Les termes utilisés sont très proches. La perception du village et de ses commodités, tel qu'il pourrait être pensé –ou préservé-, s'inscrit dans le cadre du scénario.

*« J'ai l'idée d'un scénario qui préserve les villages. Même si on vit différemment, je vois bien des villages où on se déplace très facilement, en toute sécurité, et où on peut se ravitailler si besoin. C'est pas le village à l'ancienne parce qu'on vit plus pareil mais y a quand même ce côté calme et tranquille. » (Maryline, Couronne lointaine).*

Le scénario a suscité de nombreux commentaires en lien avec les pratiques et les parcours de consommation. Alternant entre un discours d'impuissance, fondé sur le maillage territorial de l'industrie « grande distribution », sur la raréfaction des commerces de proximité et sur des arbitrages prix, et un discours quasi militant, les ménages évoquent un scénario qui facilite les achats alimentaires de proximité avec la possibilité d'en rationaliser la réalisation, celle-ci devenant plus facile, plus sereine et plus humaine...

*« Des commerces proches mais aussi à taille humaine dans lesquels on ne se sente plus enfermé et où l'on n'a pas besoin de faire des kilomètres pour aller chercher ses produits dans les rayons ». (Sandra, Centre - reste Noyau urbain).*

Qu'ils émanent d'habitants résidant en hyper centre ou sur les franges lointaines du périmètre SCoT, les discours décrivent tous un scénario qui permet « d'apaiser » les relations entre les différents territoires. Cet apaisement passe par des offres en termes de lieux de vie et de consommation qui consolident les liens de proximité, par des facilités d'accès -par des modes de transport mieux adaptés- aux équipements et services existants. Au niveau des interactions sociales, le scénario constitue une opportunité de redéfinir et d'améliorer la cohabitation entre les territoires et entre les individus. A une échelle plus individuelle, le scénario « Vivre Post-Carbone » renforce la maîtrise du temps et la qualité de son contenu (activités réalisées, gestion des contraintes). Les mobilités contraintes deviennent des mobilités positives, les nuisances et risques avec lesquels il était obligatoire de composer s'atténuent, quand ils ne disparaissent pas totalement.

En ce sens, et sous réserve de maintenir une qualité et des modes de vie satisfaisants, voire les améliorer, le scénario peut être désirable. Toutefois, les discours apparaissent plus ambivalents quand il s'agit d'évaluer concrètement l'impact du scénario. Les objectifs ciblés par le scénario sont passés au crible et mis en perspective avec l'organisation et les modes de vie au quotidien.

## 2. La sobriété des modes de vie : une notion ambivalente

Les entretiens mettent à jour des aspirations, quand il ne s'agit pas de revendications, très fortes autour du maintien et/ou de l'amélioration des organisations et des modes de vie actuels. Dès lors, la lecture du scénario peut apparaître extrêmement ambivalente, potentiellement contradictoire.

D'un côté, le scénario est accueilli comme une opportunité de s'inscrire dans une démarche de responsabilité, individuelle et collective, et de se réappropriier des leviers importants (par exemple sortir de formes de captivité aux circuits de distribution et de consommation existants ou de consommation

énergétique). D'un autre côté, le scénario semble pouvoir entrer en concurrence avec certaines formes de cohabitation et d'interaction -désirées et maîtrisées- et la notion de confort (ici au-delà du seul confort matériel) acquises progressivement et aux prix de longues luttes. C'est sur cette ambivalence que se construit la lecture des éléments et objectifs du scénario.

### « L'injonction » à la sobriété comme opportunité...

A bien des égards, le scénario « Vivre Post-Carbone » réinterroge les formes de cohabitation entre habitants / usagers du territoire. On retrouve dans les discours des références aux dimensions collectives des territoires ou encore à des modes d'organisation et de vie plus conformes aux enjeux et défis – environnementaux et énergétiques- à relever collectivement.

Les modes de vie ici décrits inscrivent les ménages dans une démarche de responsabilité qu'impulse positivement le scénario. C'est tout d'abord la *notion de simplicité* qui est évoquée, aussi bien dans les manières d'être, d'agir avec les autres que dans les pratiques de consommation.

*« La simplicité volontaire, c'est ça. C'est l'échange de services, de compétences de façon conviviale. C'est arrêter d'être toujours la tête dans le guidon, de faire des activités inutiles et nuisibles, profiter mieux de la vie, avoir le temps d'aller ramasser ses légumes chez Sterlin ». (Guy, Couronne proche).*

*« Faut être lucides et revenir à des choses simples. Que ce soit dans le travail, dans nos relations ou dans nos façons de manger, on est dans du n'importe quoi !!! On va revenir à de la simplicité. Quand même, faut voir, regardez les circuits de distribution, c'est épouvantable. Mais c'est aussi notre faute car on est en demande. (...) Un scénario qui nous pousse à changer, je suis complètement pour. » (David, Centre - Reste noyau urbain).*

Chez de nombreux interviewés, la sobriété est associée à la *notion de bon sens*. Un bon sens pour lequel le passé est parfois convoqué mais jamais sur le registre de la nostalgie ou de la nécessité de faire marche-arrière. Il s'agit pour les enquêtés de puiser dans les organisations et les modes de fonctionnements du passé pour accentuer la crédibilité du scénario proposé et pointer les opportunités qu'il offre. C'est en ce sens que ce scénario constitue un continuum. C'est ce qu'exprime cette interviewée qui se réfère tout autant à l'esprit du village, au retour aux sources qu'au futur dans lequel elle imagine aisément inscrire ces modes de vie, d'être et de consommer.

*« Après, là, il y a du bon sens. Qu'est-ce qu'il y avait autrefois... ? Le chemin de fer qui s'arrêtait un peu partout. Bon bah voilà... les gens n'avaient pas de voitures. La solution, elle est là. C'est d'éviter de faire des grosses métropoles comme ça avec plein de trucs. Pour moi, c'est un peu ça l'avenir. On retourne aux sources. On va manger des légumes à chaque saison, on fait son jardin, on fait ceci. Tu vas voir que l'on va retrouver l'esprit village, que l'on va retrouver ça. Parce qu'il y a un moment d'être seul devant son ordi, ça va craquer. On aura besoin d'être dans un côté plus rural, plus vrai, plus nature. ». (Magalie, Mésopotamie).*

La sobriété est également associée à l'idée de responsabilité collective. A de multiples reprises, nous avons abordé les *notions de collectif et d'individu*, pointé ce que le scénario pouvait induire sur le plan des interactions humaines, qu'elles se situent dans le cadre de la sphère privée, professionnelle ou publique. La mobilisation des interviewés a été forte sur la sobriété comme « prétexte » à reconsidérer les rapports humains et sociaux. Mais la transformation de ces rapports s'inscrit dans la longue durée, peut-être au-delà de 2030 !!!, et nécessite de sortir de modèles sociétaux et économiques qui ont largement contribué aux types de relations et d'échanges aujourd'hui existants.

*« Ce que je trouve positif, c'est que ce que vous me présentez là va nous obliger à échanger et à nous reparler. C'est pas la base ???! Parce que ça ne peut être que collectivement que les choses peuvent se faire. » (Isabelle, Couronne proche).*

*« On a été élevé dans une société individualiste. Même à l'école, on formate les enfants de manière à travailler de manière très individualiste. (...) On a eu une éducation, un environnement qui étaient favorables à l'individualisme, donc maintenant il faut revenir un petit peu en arrière, mais ça va prendre du temps. Il y a des petites choses concrètes qui vont dans la logique et le bon sens que l'on pourrait faire, mais il faut déjà travailler sur l'individualisme forcené dans lequel nous sommes depuis un certain nombre de décennies » (Annie, Couronne proche).*

Tous ces verbatim réinterrogent la *notion d'échange et d'entraide*. Les organisations mises en place le sont principalement à l'échelle du foyer ou du proche. Ceci s'exprime plus spécifiquement en matière de gestion des déplacements qui relèvent le plus souvent d'une gestion et de compromis négociés au sein de la sphère privée. Mais par voie de conséquence, ce sont tous les motifs et les activités qui se trouvent potentiellement impactées (circuits d'achats, temporalités de travail...). Les réflexions autour de modes de vie et de fonctionnement plus sobres constituent des opportunités pour envisager de nouvelles formes d'actions collectives.

*« La crise et les difficultés de la vie vont remettre le collectif sur le devant de la scène. On retrouve du sens dans le collectif quand les choses vont mal. (...) On va se dire, tiens si on met une machine à deux, c'est pas mal, ça nous coûte moins cher et c'est quand même plus sympa, on va chercher le voisin » (Christian, Mésopotamie).*

*« J'en reviens à ma petite phrase "comme dans le temps". (...) tiens le voisin machin, il va me donner un coup de main, je ne peux pas le payer avec de l'argent, donc je vais lui donner des légumes. J'ai beau avoir été élevée en hyper-centre à Joué-Lès-Tours, j'ai quand même connu ce côté "un prêté pour un rendu", c'est un côté qui me plaît bien. » (Sophie, Centre - Reste noyau urbain).*

L'injonction à la sobriété peut être favorablement accueillie dès lors qu'elle invite à retravailler les formes de coopération et d'échanges. Les interviewés entrevoient le scénario comme un levier à s'approprier, sans pour autant ressentir une remise en cause profonde de leurs modes de vie, plus encore de leur qualité de vie. Mais cette injonction suscite également des réactions, voire des formes de contestation qui relativisent l'adhésion au scénario.

### ***L'injonction à la sobriété : une atteinte aux « standards » de vie et de confort ?***

L'ambivalence autour de la notion de sobriété vient de la difficulté à évaluer concrètement les gains et les pertes potentiels, en particulier à l'échelle individuelle, celle de la cellule privée. Les avantages sont assez rapidement perçus quand il s'agit d'impulser une approche collective des échanges, de la gestion en matière de déplacements ou de services. L'analyse des discours montre immédiatement que l'évaluation est plus nuancée, l'adhésion plus relative quand les éléments du scénario semblent atteindre les standards de vie et de confort.

C'est d'abord le cas en matière d'organisation modale. Compromis entre une implantation géographique, des choix résidentiels et des contraintes d'activités, la gestion des déplacements relève d'arbitrages fragiles rarement trouvés par confort. Et celle qui a été stabilisée l'est d'abord, et avant tout, car elle permet de maintenir une qualité de vie satisfaisante. Dès lors, un scénario qui promeut les modes alternatifs à la voiture individuelle, octroie une part importante aux modes doux sans considérer les contraintes avec lesquelles les ménages gèrent leurs déplacements reçoit un accueil défavorable. Plus encore, il est appréhendé comme intrusif.

*« On est dans une société où on est de plus en plus privé de liberté. Et finalement, la voiture, c'est notre liberté, on fait ce que l'on veut. On va où on veut. Et je crois que de toucher à ça, à un moment stop !!! On a tous cette réaction là. (Magalie, Mésopotamie).*

Deux interviewés, sensibilisés et qui ont le sentiment de tout mettre en œuvre pour s'inscrire dans une démarche de sobriété énergétique et écologique, insistent sur la nécessaire concertation qu'implique tout scénario visant à réformer et à faire évoluer les comportements. Ils rappellent, chacun à leur manière, mais avec la même force, que leur organisation est l'aboutissement d'une réflexion, qu'ils n'ont pas d'objection idéologique ou politique à envisager autrement leurs déplacements, enfin qu'ils ressentent la même intrusion. Le scénario ici décrit apparaît comme une injonction à faire et une remise en cause d'une organisation librement consentie.

*« Je crois pas qu'il y ait d'opposition pour s'organiser autrement, pas par principe si tu veux. Le problème, c'est que tu as le sentiment que tu n'as pas trop le choix. Il faut que tu laisses ta voiture et que tu prennes le bus ou ton vélo. D'accord mais il faut que ce soit possible et même que tu en aies aussi l'envie. Sinon, je suis désolé, c'est une atteinte à ta liberté. ». (Christophe, Couronne lointaine).*

*« A un moment, ça devient de l'ingérence. Tu t'organises d'une certaine manière parce que ça répond à un besoin. Tu le fais pas juste en te disant « tiens, je vais prendre ma voiture parce ce que ça me fait plaisir » (...) L'idée de sobriété énergétique, pourquoi pas, personne n'est contre. Mais tu ne peux pas l'imposer sans te demander si ça bouleverse son organisation » (Anthony, Couronne lointaine).*

C'est ensuite au niveau du bâti que l'on repère quelques interrogations autour du scénario. L'interviewé qui s'exprime a largement investi les problématiques d'éco-construction et se montre disposé à les mettre en œuvre au sein de son propre domicile. Il évoque l'extension de son habitation (aménagement de combles) pour expliquer la difficulté à concilier sobriété énergétique et réalités économiques. Plus précisément, il décrit un sentiment de culpabilité à ne pas avoir pu s'inscrire dans une logique environnementale et énergétique.

*« J'aurais souhaité faire beaucoup plus mais à un moment donné, tu es rattrapé par une réalité économique. Le photovoltaïque, aucune visibilité, l'isolation par chanvre ou par lin, c'est beaucoup plus cher et en plus, les filières sont pas encore très sûres. (...) Après, c'est facile de dire « faut faire ci, faut faire ça... La laine de verre, non, faut plutôt... ». Au final, tes travaux, tu les fais en te disant que tu aurais pu être plus sobre sur le plan énergétique. (...) C'est vrai qu'on aurait pu se dire « on fait que deux pièces, on finit pas les chambres ou on fait pas de coin douche » mais bon, les garçons sont contents du résultat et du confort d'un étage pour eux. ». (Christophe, Couronne lointaine).*

De manière plus transversale, les interviewés rappellent qu'ils recherchent en permanence un point d'équilibre entre des injonctions et des contraintes de diverses natures. Injonctions et contraintes qui deviennent concurrentes. Au-delà des marges de manœuvre, ils s'interrogent sur ce qui est réformable ou pas. Et puisque la question de la sobriété se pose, ils dénoncent une vision qui, de l'extérieur, considèrent les organisations irrationnelles et aisément réformables. Ils rappellent ainsi leur opposition à un scénario, « Vivre Post-Carbone » ou autre, qui n'offrirait aucune contrepartie aux renoncements consentis. Plus contestable encore, qui s'appliquerait de façon autoritaire.

*« C'est pas que par confort que l'on fait de telle ou telle manière. C'est parce que ça permet d'aller travailler, de s'occuper des enfants, d'avoir des loisirs... de vivre quoi. C'est pas qu'une question de pouvoir ou pas renoncer, c'est une qualité de vie à laquelle on tient » (Nathalie, Mésopotamie).*

*« C'est pas non plus choquant que les gens souhaitent conserver un certain confort. On est tous pareil. Ce sont des choses que l'on a conquises. C'est pas aussi évident que ça de dire « d'accord, je renonce à tout ça parce que la planète va mal ». Faut que ce soit un projet partagé pas culpabilisant. ». (Dominique, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Je ne pourrais pas adhérer à un scénario qui remettrait en cause de façon arbitraire un modèle que j'ai construit en cohérence avec ma vie et mes aspirations. Avec ma compagne, on échange en permanence. On essaie d'être responsable. (...) Faut quand même que tu t'y retrouves sinon c'est plus de la liberté. Et tu n'adhéreras pas. » (David, Centre - Reste noyau urbain).*

La question de la sobriété fait l'objet d'une lecture très ambivalente de la part des ménages selon qu'ils la perçoivent comme une atteinte ou non à des standards de vie et de confort, ou comme une opportunité de (re)construire des liens collectifs, de sociabilité et d'entraide. La posture peut alors être très différente, du rejet à l'adhésion. Mais sur cette question, l'effet localisation géographique joue peu. Les inquiétudes peuvent être unanimement partagées sur ce que l'on risque de perdre ou sur ce à quoi on risque de devoir renoncer. L'adhésion peut être commune autour des notions de partage et de mutualisation sans que la localisation intervienne comme variable pertinente. La désirabilité du scénario est plus clivante lorsque l'on aborde la densification du territoire.

### 3. La densification du territoire du SCoT diversement reçue selon le profil et la localisation résidentielle

La densification du territoire est immédiatement comprise comme la possibilité de retravailler les notions de proximité et d'accessibilité tout en renvoyant à l'idée de promiscuité et de réduction des espaces préservés. C'est en particulier le cas des espaces verts, publics et privés.

Sur ce point, l'effet « lieu de résidence » joue plus fortement. Si tous les habitants s'interrogent sur les effets d'un scénario de densification sur leurs espaces de vie, ceux qui résident en hyper-centre ou dans le noyau urbain se montrent particulièrement préoccupés par les éléments du scénario : un recyclage urbain avec une ville qui se reconstruit sur elle-même et qui exploite les espaces délaissés ou devenus obsolètes (zones commerciales, zone d'activités), une densification des espaces habités (démarche BIMBY) qui respecte la mixité fonctionnelle (1/3 habitat, 1/3 activités, 1/3 espaces naturels). Au même moment, et dans un jeu de regards croisés, les habitants des zones rurales renvoient la densification aux zones déjà urbanisées. Plutôt que de vouloir « déplacer les problèmes » liant habitat - déplacement en investissant les campagnes, il faut repenser les aménagements urbains et périurbains.

#### ***Bimby : un concept de densification qui perturbe... surtout en zone rurale***

Le concept de Bimby, « Build in My Back Yard » s'inscrit dans l'ensemble des réflexions sur les limitations de l'étalement urbain et sur la densification du tissu urbain déjà existant. Concrètement, la démarche Bimby permet à des habitants propriétaires de leur maison avec jardin soit de céder une partie de leur parcelle en vue d'y construire un autre logement, soit de réaliser eux-mêmes une division de leur parcelle et de réaliser une construction qu'ils proposeront à la location. Du point de vue de la collectivité, il s'agit de promouvoir des actions de cession ou de partage de terrains visant à libérer du foncier et d'éviter l'accroissement de l'étalement urbain. Les habitants des zones proches et lointaines du périmètre SCoT sont potentiellement concernés et pourraient envisager de mettre en œuvre ce principe de densification.

Interrogés directement sur le concept, à la fois sur son principe, ensuite sur son éventualité, les interviewés dans leur ensemble ont livré un discours d'opposition et de réserve relativement homogène. Ce sont toutefois les habitants des zones éloignées qui se montrent les plus réticents à l'idée de céder une part de leur terrain pour y voir « fleurir » une nouvelle maison...

*« Là, excuse moi mais on atteint des sommets. Qu'on réfléchisse à l'utilisation de friches urbaines ou de zones industrielles, oui je le conçois. Mais que toi, de ton propre chef, tu dises « d'accord, je cède une partie de mon terrain pour que sorte de terre une maison juste sous mes fenêtres, non, non ». On s'installe pas à la campagne pour accepter ça. » (Marie, Couronne lointaine).*

On retrouve cette opposition chez deux autres interviewées, également habitante en zone rurale. De la même manière, le concept paraît plus cohérent et plus envisageable sur la ville dense, déjà fortement urbanisée, qu'en campagne.

*« Les villes doivent rester des villes et la campagne doit rester la campagne, il ne faut pas densifier les zones d'habitation à la campagne. Moi ce qui me plaît dans ma maison, c'est que c'est dans un petit hameau entouré de champs et le fait que l'on soit isolé et je ne suis pas prête à partager ça. Je n'ai pas envie de voir mon hameau s'agrandir » (Maryline, Couronne lointaine).*

*« C'est inenvisageable. Si on a choisi d'habiter à la campagne, c'est pour une recherche de qualité de vie pour laquelle on accepte des contraintes par ailleurs. C'est comme si tu disais « j'habite en ville mais je ne veux pas de bruit !!! ». J'ai choisi d'habiter ici, pourquoi est-ce que je devrais y vivre comme en ville, sans espace ???! » (Carla, Couronne lointaine).*

Ce dernier verbatim résume bien l'état d'esprit présent chez les habitants des zones rurales, lorsqu'ils sont interpellés sur une densification de leur parcelle. Le choix résidentiel en zone rurale génère un ensemble de contraintes d'éloignement des lieux professionnels, d'études, de loisirs... La dépendance à la voiture, dans la plupart des situations, constitue une contrepartie autant subie qu'assumée. Dans tous les cas, elle est réelle et rappelée avec force par les interviewés. En témoignent leurs propos sur le temps passé en déplacement et le coût lié à un taux de motorisation plus important. Dès lors, le concept Bimby apparaît hors de propos, presque provoquant tant il remet en cause le choix même de l'implantation en zone rurale, faiblement urbanisée. Au final, il pourrait conduire ceux à qui serait faite cette proposition (ou cette

injonction ?) d'envisager de s'installer directement en zone urbaine dense. Tout du moins, l'intérêt d'habiter à la campagne se poserait-il si ces formes de densification venaient à prendre forme.

*« On s'est éloigné de Tours pour avoir du terrain, si c'est pour avoir deux maisons dans mon terrain... Non mais bien sûr, et puis je mets du monde au grenier aussi. Non, c'est INENVISAGEABLE. Non si j'ai du terrain, c'est pour avoir de la verdure et c'est pour l'intimité aussi et je jalouse les gens qui ont 2000 m<sup>2</sup> de terrain. J'aurais l'impression d'être comme un appartement mais avec tous les inconvénients et aucun avantage. Dans ce cas, **autant retourner en appartement en ville à Tours** » (Alex, Couronne lointaine).*

Les habitants des zones du périmètre SCoT les plus rurales renvoient ce concept à ceux de leurs homologues résidant en ville ou en proche banlieue. S'ils ne s'adressent pas directement à eux, ils les désignent très explicitement comme ceux qui doivent consentir à une densification encore plus importante de leur territoire. Chacun semble se livrer à un arbitrage entre des avantages et des inconvénients à résider à tel ou tel endroit du territoire. Pour les habitants des zones les plus rurales, la contrepartie -consentie et contrainte- aux choix résidentiels se situe au niveau des déplacements, plus compliqués, plus coûteux, plus chronophages. Une qualité de vie et un rapport à l'espace remis en question par une densification de leurs zones d'habitation s'apparentent, pour les ménages des couronnes proches et lointaines, à une « double peine » qu'ils ne comprennent ni n'envisagent. C'est ailleurs ainsi que les options de densification doivent être envisagées : dans les zones urbaines et périurbaines qui concentrent plus de 90 % des motifs de déplacements (professionnels, scolaires, administratifs, culturels, médicaux, consommation). Analyse qui n'est pas partagée par les habitants des zones concernées...

***Une densification qui renforce le déséquilibre entre les zones d'habitat et la promiscuité : le point de vue des habitants de mésopotamie et du noyau urbain...***

Les discours à l'instant repris convergent vers un refus d'être les « victimes » d'un aménagement du territoire inscrit dans un scénario tel que celui présenté. La position des habitants des zones plus urbaines est tout aussi homogène. Si le principe de la densification n'est pas exclu, la ville dense décrite doit concilier un besoin de loger les habitants, y compris les nouveaux venus, avec un désir d'habiter. Les périodes de fortes densifications sont alors convoquées comme autant d'expériences parfois malheureuses et qui n'ont pas été sans conséquences sur les cohabitations et les relations sociales.

*« Aujourd'hui dans les habitats individuels et dispersés, on voit bien que les gens ont de plus en plus de soucis pour se chauffer. Revenir à des formes de densification serait donc normal mais il faut faire attention à quel type de densification on propose. Densifier ça ne veut pas dire construire comme dans les années 60 et construire en hauteur, en urgence parce qu'il fallait loger les gens en masse. Mais aujourd'hui il y a aussi un déficit de logement et on est tenté aussi de densifier mais il faut que cela reste raisonnable ». (Thierry, Mésopotamie).*

*« Des HLM construits sur la rue avec les fenêtres qui donnent sur la rue avec peu de trottoir... Ça rend la ville bizarre, ça fait un fortin. Même si j'ai bien conscience qu'il faut construire pour pouvoir loger les gens et surtout les jeunes, il ne faut pas malgré tout faire n'importe quoi en termes d'occupation de l'espace. Il ne faut pas que cela fasse kolkhoze » (Christian, Mésopotamie).*

*« Il faut aller vers de petits immeubles mais ne pas faire des cages à poule ou des cages à lapins, ça c'est le premier point. Mais je suis plus pour faire de la rénovation du vieux que de construire à tout va du neuf. ». (Sandrine, Mésopotamie).*

Certains habitants « urbains » suggèrent que la ville multiplie ses centralités. Le risque d'une densification massive, c'est celui de concentrer en un même lieu trop d'habitants et d'accroître les situations de concurrence et de partage. A l'image des villages composés d'une place centrale autour de laquelle s'organise une part importante des activités de consommations mais aussi se construisent et s'entretiennent les relations sociales, la densification pourrait favoriser l'émergence de quartiers organisés sur eux-mêmes. Quartiers au sein duquel le bâti construit trancherait par ses hauteurs moins importantes.

*« Moi, personnellement, je trouve que l'on pourrait densifier la ville, mais ça serait au détriment de certains quartiers où il y a des petites maisons avec leurs jardins. (...). Je préférerais qu'il y ait des petits immeubles, des trucs de 2, 3 étages que des maisons comme ça. (...) je serais pour diminuer de quelques niveaux les tours du Sanitas et plutôt remettre les gens dans des petits bâtiments un peu partout ». (Carlos, Mésopotamie).*

*« Ce qu'il faudrait peut-être aussi, c'est faire des centre-ville un peu plus partout, parce que dans le quartier, il vont faire quelque chose sur la caserne, ça pourrait peut-être faire un nouveau centre-ville. » (Nathalie, Mésopotamie).*

Ce que redoutent les habitants des zones déjà très urbanisées, c'est une densification qui nuirait à des interactions humaines et sociales déjà conflictuelles par moments. Encore une fois, on ne retrouve pas d'opposition de principe à faire évoluer les espaces urbains, à privilégier l'habitat vertical. Mais l'inquiétude porte sur une urbanisation mal maîtrisée qui affecterait les relations de voisinage, renforcerait les situations de promiscuité. En d'autres termes qui dégraderait la qualité de vie et remettrait en question des notions aussi fondamentales que celle d'intimité et de vie privée. Dans les deux verbatim qui suivent, référence est faite aux espaces verts (jardins, arbres) publics et privés. La ville dense n'est pas que minérale et se ressourcent aussi de ces espaces naturels.

*« Redensifier, ce n'est pas un problème. Le problème, ce sont les hauteurs en fin de compte. Tant que l'on reste un petit peu style anglais avec les maisons les unes à côté des autres et un petit jardin, ça reste toujours convivial. On n'a pas de problème avec le voisinage qui est proche. Le problème, c'est le voisinage avec des tours, des grands immeubles qui dénaturent tout » (Laetitia, Centre - Reste noyau urbain).*

*« On est déjà en habitat collectif, alors si après les arbres que l'on a devant notre fenêtre sont remplacés par des habitants, là on est encore plus les uns sur les autres, tu ouvres ta fenêtre, tu as quelqu'un à deux mètres de chez toi, c'est comme si tu étais chez le voisin. Moi j'aime bien être tranquille, j'ai horreur du vis-à-vis et un immeuble en face, là non j'en voudrais pas. C'est facile de construire, mais c'est important de garder des arbres, des fleurs, l'environnement est important. Déjà qu'on habite dans un immeuble et qu'on n'a pas de jardin » (Alice, Centre - Reste noyau urbain).*

La nature ici convoquée constitue un argument important chez ce profil d'interviewés. Rappelant tour à tour le passé horticole de la ville de Tours et de sa proche banlieue, la présence d'une Loire désormais inscrite au patrimoine de l'UNESCO, ces interviewés insistent sur l'importance des espaces naturels au sein de l'espace urbain. L'arbitrage ne peut se faire entre une campagne, espace de verdure et de nature, et une ville uniquement espace minéral. En cela, ils répondent aux habitants des zones rurales qui leur demandent de supporter la densification et opposent d'autres arguments, une autre conception de la ville : un équilibre entre des espaces urbanisés, denses et des espaces naturels, des espaces de production agricole / maraichère comme cela a été le cas dans un passé pas si éloigné.

*« Tours est une ville des bords de Loire, mais c'est une ville très horticole et il manque des friches, des endroits qui ne soient pas des parcs sous cloche comme les Prébendes. Il manque à Tours des petits coins de nature sauvage » (Sandrine, Mésopotamie).*

*« Je ne suis pas tourangeau d'origine mais il me semble que Tours a longtemps été une région maraichère, que les maraichers de La Riche et des bords de Loire fournissaient la ville en légumes et en fruits, et même en fleurs. Pourquoi pas revenir à ça ???! (...) Si tu veux, d'accord pour que l'on continue de construire. Y a plus d'habitants à loger, c'est normal. Mais ça ne peut pas être que Tours et son agglomération qui supportent toutes ces évolutions, tous ces changements de vie. Il faut une réflexion et des aménagements sur tout le territoire. (David, Centre - Reste noyau urbain).*

La polémique autour de la densification du territoire du SCoT vient en grande partie de l'évaluation des bénéfices et des pertes réalisées par chacun des ménages. Le verbatim qui suit est à ce titre intéressant puisqu'il émane d'un interviewé dont le propos est proche des zones « hyper-centre » et « reste du noyau urbain » mais qui réside en couronne proche. Il relativise l'absolu nécessité des grands espaces au sein des couronnes les plus éloignées quand l'ensemble de la collectivité est confrontée à une problématique de logement.

*« Pour moi, 1000 m<sup>2</sup>, c'est ridicule, c'est du terrain gâché. (...) quand tu fais des zones pavillonnaires, tu étales les gens, tu les étales pour rien du tout en fait. Ils n'auraient pas d'extérieur, ce serait pareil. Ils feraient un barbecue sur leur balcon, ils seraient aussi contents » (Nicolas, Couronne proche).*

Le scénario « Vivre Post-Carbone » pose la question des efforts à consentir par chacune des catégories d'habitants. Tous les interviewés évaluent les changements possibles à leur niveau, en termes de déplacements et de conditions d'habiter / de consommer. A travers les solutions envisagées et les efforts consentis, ils estiment s'inscrire dans une démarche collective. Dans le même temps, ils entrevoient toutes les entraves et remises en cause au niveau qualité / modes de vie dont est porteur le scénario. C'est souvent dans ce contexte qu'émerge la figure de « l'Autre », celui plus directement concerné, celui plus à même de faire évoluer ses pratiques et son organisation, celui qui doit aller vers plus de vertu et de responsabilité. Celui, enfin, qui réside à un endroit du territoire du SCoT qui l'oblige à modifier ses comportements.

#### 4. Des risques perçus : concurrence entre territoires et disqualification sociale

A premier niveau d'analyse, les éléments de changement proposés dans le scénario « Vivre Post Carbone » sont perçus, par l'ensemble des interviewés, d'une manière globalement positive car ils n'envisagent pas le scénario comme une remise en cause profonde de leurs propres manières de faire. Le scénario n'est pas, comme nous l'avons déjà souligné, anxiogène. En revanche, les grandes orientations du scénario sont perçues comme une transformation de l'organisation sociale et territoriale et comme potentiellement source de dérive et de risque sociaux.

Le risque majeur évoqué renvoie à l'opposition entre le niveau individuel et collectif. La prise en charge organisationnelle des modes de vie par une entité extérieure au ménage n'est pas souhaitable car synonyme de perte de liberté. Les interviewés se sentent d'autant plus contraints lorsqu'ils perçoivent cette incertitude entre les échelles du changement. Ils anticipent de nouveaux types d'organisation sociale contraignants et parfois antinomiques avec leur mode de vie.

*« C'est deux mondes qui se choquent. Où est la limite effectivement du collectif et de l'individuel ? Dans quelle mesure je peux être libre de me comporter comme j'en ai envie sans me sentir contrainte par la majorité, par l'extérieur, qui viendrait m'imposer une manière de me conduire ? ».* (Emilie, Mésopotamie).

*« Demain, on nous dit « écoutez, vos moyens de locomotion, ça coûte trop cher, ça pollue, c'est antisocial, c'est anti tout ce que tu veux.... Vous allez prendre nos transports en commun (...)... ». Mais à un moment donné, on parle de perte de souveraineté, on perd aussi une certaine souveraineté individuelle si tu veux. Et on va remettre ça dans les mains d'apparatchiks qui vont décider pour nous presque. Ça fait peur ». (Anthony, Couronne Lointaine).*

Nous pouvons nuancer cette approche en fonction des profils des interviewés. En effet, d'une manière plus circonstanciée, les risques sociaux sont perçus différemment suivant les lieux de résidence (zones du SCoT : urbain, périurbain, zones plus éloignées) et de la perception des marges de manœuvre mobilisables principalement autour des questions de mobilité et de transport.

En effet, à un premier niveau de lecture, le scénario risque d'amplifier les phénomènes de concurrence et d'opposition entre territoires, entre groupes sociaux et finalement entre individus. La ville identifiée et construite par le scénario correspond à une ville fermée et repliée sur son centre ville. Dès lors, elle ne s'adresse plus à une collectivité territoriale et sociale harmonieuse mais à un groupe restreint. Cette représentation de la ville n'est plus celle de la ville des proximités, voire de la mixité sociale, mais celle des oppositions, des relégations, de la séparation entre le dedans et le dehors, entre l'admis et l'exclu / à exclure. La ville se renferme sur sa population 'd'urbains faisant preuve d'urbanité' et exclue les habitants des périphéries, les périurbains et les ruraux. Ainsi, le territoire du SCoT ne correspond pas à un territoire apaisé car maîtrisé, contraint. Il semblerait, au contraire, que l'organisation sociale proposée par le scénario soit entendue comme facteur d'exacerbation des oppositions déjà bien réelles entre le Centre et ses périphéries.

A travers les extraits suivants, nous notons que la thématique des mobilités et des transports cristallise ce risque de concurrence. L'amélioration de l'offre de transport se révèle peu crédible du point de vue des ménages concernés.

*« Si on construit dans les campagnes, là où il y a les terrains qui sont des terrains pour les agriculteurs pour qu'ils puissent nous nourrir, nous on est un petit hameau entouré de champs et ce sont des terres agricoles donc on ne peut pas faire construire sur notre parcelle non plus car les terres agricoles vont être endommagées. Les villes doivent rester des villes et la campagne doit*

*rester la campagne, il ne faut pas densifier les zones d'habitation à la campagne. Moi ce qui me plaît dans ma maison, c'est que c'est dans un petit hameau entouré de champs et le fait que l'on soit isolé et je ne suis pas prête à partager ça, je n'ai pas envie de voir mon hameau s'agrandir » (Marilyne, Couronne lointaine).*

*« Si les gens de Tours ne peuvent plus stationner leur voiture sur Tours, ils vont les stationner à l'extérieur et on repousse plus loin les parkings pour garer les voitures, je vais me retrouver à Monts avec plein de voitures des habitants de Tours Centre. On va me monter un parking énorme devant ma maison à moi parce que j'habite à 20 bornes de Tours, et c'est là que vous allez venir stocker vos voitures ! (...) Donc en fait les arbres qu'on aura mis dans Tours Centre pour faire joli, on les abattra aux alentours de Tours pour stocker les voitures (...) comme je suis dans la zone lointaine, les parkings ils vont nous les mettre dans notre belle campagne finalement, ils en arriveraient à ça, prendre les champs à nos agriculteurs pour y stocker les voitures ! » (Alex, Couronne lointaine).*

Habitants des zones lointaines, habitants des zones urbaines denses..., ce sont deux visions radicalement distinctes de l'aménagement du territoire du SCoT qui s'affrontent.

*« (à propos des habitants des zones lointaines) Peut-être qu'en leur expliquant bien, en leur montrant tous les aspects et toutes les possibilités pour se servir moins de leur voiture, peut-être qu'il y aurait un petit déclic. (...) Ce que j'ai du mal à comprendre, c'est qu'ils s'en vont en campagne pour être à l'air pur, mais en fait, ils ne la respectent pas en utilisant tout le temps les voitures... ». (Sophie, Centre - Reste noyau urbain).*

La concurrence entre le centre et les périphéries implique aussi de plus fortes oppositions entre les groupes sociaux. D'après les interviewés, on assisterait alors à la production de nouvelles catégories repousseurs. Cette forme de disqualification sociale est associée à une répartition déséquilibrée des contraintes sur le territoire. En effet, afin de maintenir le cadre de vie du centre ville (zone sans voiture dans l'hyper centre, réglementation des accès...), ce sont les zones périphériques, extérieures, qui seront contraintes (parkings relais). Ainsi, la préservation de son territoire et de la qualité de vie qui est associée s'accomplira au détriment des autres catégories, celles du dehors et du lointain, celle du ban et de la relégation.

*« En fait, tout ce qui manque à notre société, moi, je pense pour avancer, pour changer, c'est juste une conscience (...) à partir de là, il y a plein de problèmes qui vont se régler plus ou moins tout seul ou en tout cas simplement, sans forcément devoir rentrer en guerre l'un contre l'autre ou à créer des clans ». (Nicolas, Couronne proche).*

La déviance peut être définie comme le manque de conformité avec une série de normes instituées, qui normalement sont acceptées par un nombre important d'acteurs d'une société ou d'une communauté. L'image que chaque groupe a de lui-même et des autres résulte, alors, de la différence de perception que les groupes ont du rapport à la norme et à l'auto-confiance. Ainsi, l'état de la relation entre chaque groupe dépend essentiellement du degré d'opinion ou connaissance que chaque groupe social a de l'autre.

*« On arrive à des aberrations (...) on aboutit à des situations un peu délirantes... on commence à mesurer ce que chacun peut produire comme pollution. Il y a une sorte de culpabilisation qui est très désagréable. Moi, j'ai du mal avec ça. Il y a une sorte de dictature... (...) je n'ai pas besoin qu'on me donne des leçons pour faire attention ». (Christophe, Couronne lointaine).*

Dès lors, le risque est que le scénario construise des frontières entre les zones du territoire mais aussi entre les modes de vie et d'habiter. Certaines zones, principalement les plus lointaines, seraient celles où les comportements sont considérés comme les plus déviants. La concurrence entre les territoires instaurerait alors des formes de stigmatisation où le lointain désigné comme non vertueux, serait la catégorie qui doit changer.

Cette représentation est directement en lien avec une question transversale soulevée par le scénario : celle de la centralité. Le rapport à la centralité, comme modèle dominant organisationnel construit des catégories d'outsiders et laisse peu de marge de manœuvre. Ainsi, les interviewés qui se considèrent comme les plus contraints et les plus fragiles, du fait de leur distance avec la centralité, se perçoivent déjà comme les perdants potentiels.

*« Je trouve qu'on revient à... j'ai l'impression que dans les années, début du siècle, il y avait une espèce de mixité de population. Les zones de travail étaient proches des lieux de vie, alors qu'à*

*partir des années 60, on a fait du zoning à mort, on a mis des supermarchés, des trucs énormes où on allait consommer, des endroits où on allait travailler, des endroits où on vivait... On n'a pas mélangé les pavillons, les collectifs et tout et j'ai l'impression que toutes ces erreurs là, j'ai l'impression qu'on s'en rend compte maintenant. (...). Si les politiques, ils s'entouraient un peu de gens qui pensent...» (Dominique, Centre - Reste noyau urbain).*

*« Des gens comme nous, on est mobile, on peut marcher... Alors évidemment pour les gens qui ont des problèmes, les personnes âgées ou ceux qui sont en fauteuil, c'est peut-être plus compliqué. (...) on met des barrières, des privilégiés, des non privilégiés, on met des cases, on peut peut-être amener les choses avec plus de souplesse pour les adultes. » (Christelle, Centre - Reste noyau urbain).*

Ainsi, que cela soit le surinvestissement de figures vertueuses, celle du centre ville, ou l'ostracisme attribuées aux périphéries, ces perceptions et représentations renvoient à des jugements de valeur, des étiquettes qui ne prennent pas en compte des contraintes de chacun et des différents arbitrages occasionnés en termes de parcours résidentiel, de temps et déplacement professionnels, d'enfants, ... Le risque social identifié est bien celui de voir émerger des groupes sociaux ne participant plus à la constitution de la mixité sociale au sein d'un même territoire. Les périurbains et les ruraux sont perçus et se vivent comme cette catégorie étiquetée non vertueuse, vivant aux marges et soumis à de multiples contraintes.

## CONCLUSION

Pour faciliter la projection dans le scénario, ce dernier a été présenté aux interviewés sous forme de thématiques dont nous espérons qu'elles seraient reconstruites pour envisager le changement sous un angle global. Il apparaît, au final, que les ménages éprouvent des difficultés à appréhender le changement comme un ensemble cohérent. Les réactions recueillies montrent que si certaines thématiques sont naturellement associées, par exemple le choix résidentiel et les mobilités, d'autres apparaissent comme plus atomisées. Par ailleurs, comme le laisse entrevoir le présent rapport, les thématiques ont été très diversement appropriées et ont donné lieu à plus ou moins de discours. La capacité à se projeter dans un autrement et la perception de ses propres marges de manœuvre ainsi que le caractère polémique de certaines propositions du scénario ont conféré un poids plus ou moins important à chacun des leviers du changement.

La mobilité est sans doute le thème le plus développé par les interviewés parce que le plus immédiatement impactant sur les organisations. Elle engage des réorganisations et des incertitudes, projette dans des arbitrages voire des renoncements de choix de vie. C'est aussi le plus complexe en termes de projection. Cette complexité s'explique non pas par facilité, un attachement culturel à la voiture par exemple, mais parce que cette thématique est déjà explorée depuis longtemps. La question de l'habitat fortement lié à la mobilité renvoie spécifiquement au mode de vie et suscite immédiatement des appréhensions. Les « choix » résidentiels sont rationalisés, construits sur un fort ancrage local. Sont à l'œuvre d'autres rationalités que la rationalité économique. Le déménagement est rarement envisagé, et même s'il l'est, les interviewés se situent à des échéances lointaines et fortement dépendantes de décisions fragiles et incertaines (orientation scolaire ou professionnelle d'un enfant, activité professionnelle, problématique de santé et d'autonomie). Concernant le bâti, c'est avant tout la notion de confort qui est invoquée. Les économies d'énergie sont souvent appréhendées après les gains en confort. La relation entre habitat et énergie n'est d'ailleurs pas systématique. Viennent ensuite les modes de consommation mais dans ce domaine, les interviewés se sont surtout exprimés sur leur impuissance à agir en dehors de la réappropriation de certaines filières courtes et de la possibilité, sous condition, de mutualiser quelques équipements. L'enjeu transversal restant le maintien du mode de vie, seuls sont acceptés les changements qui ne le remettent pas fondamentalement en cause.

Lorsque l'on fait l'exercice de mettre en perspective les thématiques prioritaires du point de vue des concepteurs du scénario avec ce qui a effectivement retenu l'attention des ménages, on mesure bien toute la distance qui sépare la vision institutionnelle nécessairement planificatrice des aspirations des ménages. Le scénario propose des objectifs à atteindre, identifie les leviers prioritaires du point de vue des collectivités locales, engage une réflexion sur les changements attendus mais donne peu de clés de lecture sur le rôle des habitants, pourtant central. Les interviewés interrogent le scénario sous deux angles complémentaires : les échelles pertinentes de l'action, les territoires concernés et les échéances temporelles et le degré de responsabilité de chacun des acteurs, les marges de manœuvre individuelles et collectives mobilisables pour engager des changements significatifs.

Les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et désirables qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace appropriables par les individus. Cette enquête confirme la difficulté des ménages à appréhender le changement à des échelles de temps, d'espaces et d'action qui engagent un collectif abstrait, et qui renvoient à des niveaux de responsabilité et à des modalités d'action qui échappent à l'individu. De fait, ils interrogent le rapport individu/société et ce que cela engage concrètement du point de vue de la régulation sociale.

L'aspiration à une meilleure qualité de vie constitue le moteur principal du changement vers une ville post-carbone. L'amélioration de la qualité de vie passe d'abord par la maîtrise du temps et de son contenu : les mobilités contraintes sont réinvesties d'un sens positif. Les trajets contraints deviennent des temps libérés, les nuisances urbaines sont diminuées, la proximité permet de rationaliser les déplacements. Elle passe aussi par une appropriation différente du territoire. Le périurbain devient un espace pertinent de développement, les centres urbains bénéficient d'un accès facilité par des modes de transport adaptés, les interactions ville/campagne sont apaisées.

La ville « désirable » est celle qui permet de concilier les dimensions fonctionnelles associées au territoire et aux politiques publiques et les attentes pratiques et symboliques des habitants en termes de mode de vie.

Si pour les interviewés, le scénario renvoie à des changements positifs, il induit aussi un certain nombre de risques sociaux. Ces risques sont appréhendés différemment en fonction des lieux de résidence (urbain/périurbain) et de la perception des marges de manœuvre que chacun peut mobiliser face aux changements induits par un scénario de ville post-carbone. Les interviewés pointent le risque d'amplification des phénomènes de concurrence entre territoires et entre groupes sociaux en exacerbant les oppositions déjà bien réelles entre centre et périphérie. La « ville des proximités » semble ne s'adresser qu'aux urbains, les périurbains et les ruraux en étant écartés ; l'amélioration de l'offre de transport se révélant peu crédible du point de vue des ménages concernés.

Le thème de la centralité reste sans doute le point de crispation principal auquel il faut prêter une attention particulière. La majorité des interviewés évoque, d'une manière ou d'une autre, le risque de voir émerger, en même temps que des figures vertueuses, de nouvelles catégories repoussoirs : les périurbains et les ruraux qui vivent aux marges et sont soumis à de multiples contraintes. Les interviewés qui se considèrent comme les plus contraints et les plus fragiles du fait de leur distance par rapport à la centralité se perçoivent-ils déjà comme les perdants potentiels ?

Au final, les ménages rencontrés adoptent une attitude plutôt passive face aux changements à venir tout en donnant à voir de multiples stratégies d'adaptation à de nouvelles contraintes et opportunités. On constate que sur de nombreux plans, le mouvement est engagé même s'il se traduit par des expérimentations sans suite (on pense ici par exemple au covoiturage ou à la mutualisation de certains équipements qui ont été largement testés) ou des micro-ajustements qu'il ne faut pas sous-estimer (recours à des modes de déplacement doux, changement dans les modes de consommation, prise de conscience environnementale induisant des comportements plus sobres en énergie...).

**BIBLIOGRAPHIE**

ADEME, (2011) Projet de recherche « Repenser les villes dans une société post carbone. Cas de la Plaine de France », Juin 2011.

AGUILERA A., (2010), « Travailler et se déplacer au quotidien dans une métropole. Contraintes, ressources et arbitrages des actifs franciliens », *Sociétés contemporaines*, 2010/4, n° 80.

ASSEGOND C., FOUQUET JP., (2008), *Signal Prix et arbitrage de moyen et long termes. Comportements des familles face à la hausse du prix du carburant*. MEEDDAT/Prédit GO 11 « Mobilité durable et incitations économiques », Rapport final. 2008.

BACCAINI B., SEMECURBE F., THOMAS G., (2011), « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee première*, n° 1129, mars 2007.

BARATIER J.; BEAUVAIS JM., METAIS B., (2013), « Le 'facteur 4' dans les territoires. Trajectoires 2020, 2030, 2050 dans l'agglomération de Tours », *Revue Futuribles*, n° 392, Janvier 2013.

BONDUELLE A., SZUBA M., ZUINDEAU B., (2011), « Facteur 4 : le chantier social et politique », *Développement durable et territoires*, Vol. 2, n°1, Mars 2011.

*Cahier du Laboratoire de Sociologie Urbaine*, (2009), "Habitat urbain durable pour les familles", n° 54, Lasur EPFL, juin 2009.

CERTU (2000) « Les captifs de l'automobile. Qui sont-ils ? Combien sont-ils ? » Lyon, 2000, note, 21p.

CERTU (2010) « Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire » Mobilités et transports, fiche n° 14, septembre 2010.

Commissariat Général au développement Durable, (2011), « Les perceptions sociales et pratiques environnementales des français de 1995 à 2011 », *La Revue du CGDD*, Octobre 2011.

CREDOC, (2010) Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2010.

DOBRE M., JUAN S.,(2009), *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, collection Sociologie et environnement.

FELONNEAU M.L., BECKER M., (2008), "Pro-environmental attitudes and behaviour : revealing perceived social desirability", *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 21, pp. 25–50.

GARABUAU-MOUSSAOUI I., (2009), « Vers une génération de la modération ? Pratiques, représentations et systèmes de consommation énergétique selon les âges sociaux », *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'harmattan.

HERAN F., (2011) *La ville morcelée*, Paris, Economica.

HUBER A., GIRARD S., LE MARRE P., (2013), « Vers des modes de vie durables. Une variété de modes de vie pour une ambition unique : la société post-carbone », *Revue Futuribles*, n° 392, Janvier 2013.

IPSOS, (2011), Observatoire du bilan carbone des ménages, Enquête Ipsos/Logica Business Consulting, Mars 2011.

JOUVENEL de H., (2013), « Vers une société post-carbone », *Revue Futuribles*, n° 392, Janvier 2013.

LEVY D., (2011), « Un habitant de pôle urbain émet deux fois moins de CO2 que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études », *Insee Première*, n° 1357, Juin 2011.

MOREL-BROCHET A., ORTAR N., (2012), *La fabrique des modes d'habiter. Homme, lieux et milieux de vie*, Paris, L'Harmattan.

RAYNARD C., AUVERLOT D., (2010), « *Comment adapter l'automobile aux territoires et aux modes de vie de demain ?* »; Note de synthèse du CAS, n° 202, Novembre 2010.

THEILE D., (2012), *Habiter sous contrainte carbone en 2050 : hypothèses sur le confort*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Programme « Repenser les villes dans une société post-carbone », mars 2012.

THEYS J., EMELIANOFF C., (2001) « Les contradictions de la ville durable », *Le Débat*, 2001/1, n° 113, pp.122-135.

THEYS J., VIDALENC E., (2011), « *Le territoire, un levier complémentaire pour l'atteinte du facteur 4* », Développement durable et territoires, vol. 2, n° 1, Mars 2011.

## VALORISATION DE LA RECHERCHE

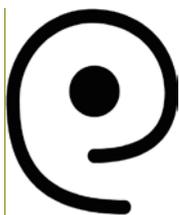
Plusieurs communications ont été faites, soit directement sur la recherche « Vivre Post-Carbone », soit sur la manière dont les sociologues appréhendaient la thématique énergie et environnement en lien avec les enjeux des territoires.

- Communication au séminaire « Penser Autrement les Modes de vie » : « Vivre Post Carbone... condition d'acceptation d'un scénario Ville Post Carbone »  
Mission prospective CGDD/DDD du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 15 -16 novembre, Chantilly
- « Du plan aux usages, regard(s) d'un sociologue sur l'urbanisme »  
Une intervention d'ETIcS pour l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours. Château du Rivau, le 13 septembre 2011.  
*Exemples de recherches en cours qui constituent autant d'angles à partir desquels le sociologue peut appréhender le territoire, la ville, l'urbain...*
- Co-animation cafés « mobilités », organisés par l'agence tourangelle d'urbanisme (ATU) en prévision du prochain plan de déplacements urbains de l'agglomération de Tours. Ces cafés se sont organisés autour d'une large thématique mobilités – déplacements – inter/altermodalité et territoire. Les habitants ont été invités à livrer leur point de vue et à analyser la faisabilité (acceptabilité) des options possibles. Ces cafés ont fonctionné sous forme de tables rondes et d'échanges au sein des trois territoires concernés (Tours Centre, 1<sup>ère</sup> couronne de l'agglomération, et communes périurbaines).
- 3ème atelier territorial d'Aménités (Aménagements, Environnement, Territoires pour un développement durable), Programme Les impensés socio-démocratiques de la ville durable. 3ème atelier territorial : Agence d'urbanisme de Tours – 4 juillet 2012. « Quels droits sociaux et devoirs écologiques de et dans la ville durable ? »
- Présentation des résultats de la recherche VPC lors de la 33ème Rencontre nationale des agences d'urbanisme au sein de l'atelier 18 : « Ville post carbone : mesurer et accompagner le changement », le 20 novembre 2012.
- A la suite de cette intervention, parution d'un article dans le n°58 de *Traits Urbains*, déc-janvier 2013 : « L'individu face au facteur 4 »
- « Le facteur 4 dans les territoires », *Futuribles*, n°392, janv-février 2013.

## ANNEXE

## GUIDE D'ENTRETIEN

Ce guide d'entretien n'est pas un guide « classique ». Il constitue beaucoup plus une base de discussion avec les interviewés. Ainsi, les développements qui figurent ne seront pas nécessairement abordés, tout du moins ils ne le seront pas directement. Ils pourront en revanche venir nourrir les échanges et constituer des éléments du scénario que les interviewés pourront commenter.



etics

## Guide d'entretien

VIVRE POST CARBONE  
« TOURS 2030 »

## Données de cadrage

<b>Nom du foyer :</b>								
<b>Composition du foyer (âge) :</b> Monsieur : Madame : Enfant 1 : Enfant 2 : Etc.								
<b>Profession exercée (niveau diplôme) :</b> <b>(idem conjoint) :</b>								
<b>Situation familiale :</b>								
<b>Situation des enfants (scolaire, salarié...) :</b>								
<b>Lieu d'habitat</b> (Mésopotamie (CM), centre hors-méso (CHM), 1 <sup>ère</sup> couronne (1C), 2 <sup>ème</sup> couronne (2C)) :								
<b>Lieu de travail (idem conjoint) :</b>								
<b>Statut d'occupation et type du logement :</b>								
Moyens de transport : Voiture(s) Moto(s) ou deux roues Vélo(s) Autres								
Revenu net du foyer (mensuel) :	1000-1999 €	2000-2999 €	3000-3999 €	4000-4999 €	5000-5999 €	6000-6999 €	7000-7999 €	+ 8000 €

## L'habitat : bâti et localisation géographique

### Situation existante :

- (localisation) Critères qui ont présidé au(x) choix résidentiel(s)
  1. parcours d'habitat
  2. proximité (relation w – hors-w, réseau familial)
  3. qualité de vie – confort
  4. pression foncière...
  
- (bâti) Conception et aménagement du logement
  1. implication dans la construction / rénovation (critères)
  2. prise en compte des aspects environnementaux et énergétiques...

### **Interpeler sur la sensibilité à la thématique environnementale / DD / réchauffement :**

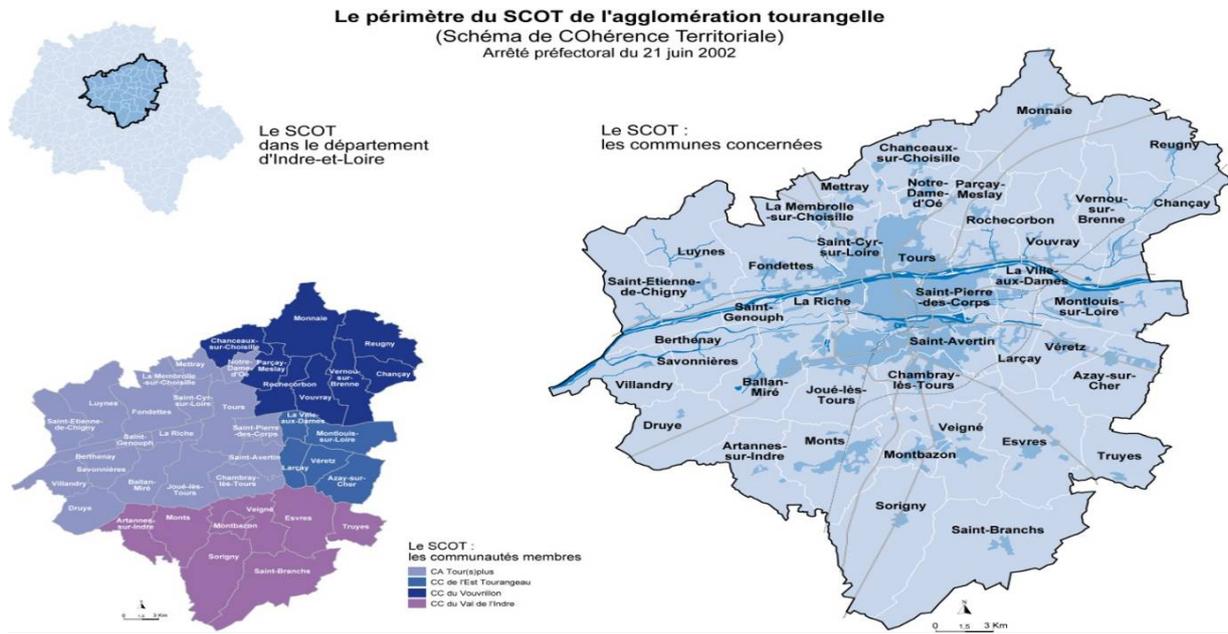
- Niveau d'information (quelle nature, quels canaux...);
- Formes d'engagement (choix des matériaux, type d'énergie, infos sur les consommations, impact GES – CO2, tri des déchets...)
- Leviers de sensibilisation (place des enfants, interlocuteurs...)

**« champs des possibles » / alternatives envisageables,** à partir de questions type... :

**Est-ce que ça pourrait être mieux ? / Comment cela pourrait-il être mieux? / Si c'était à refaire ?**

*Arbitrages réalisés  
Contraintes identifiables  
Niveau de sensibilité*

## L'habitat : bâti et localisation géographique



**Le scénario VPC : et si....** (« pense-bête » pour nous, cibler les mots-clé et rebondir sur les propos des interviewés)

### L'HABITAT

- Tout nouveau bâtiment produit plus d'énergie qu'il n'en consomme. Le **BEPOS** (bâtiment à énergie positive) s'applique depuis 2020.
- Tous les logements consommant plus de 150 kWh/an/m n'ayant pas fait l'objet de réhabilitation durant la décennie précédente font partie des **cibles prioritaires (bâtiments énergivores)**.
- Les opérations programmées d'amélioration thermique et énergétique des bâtiments (OPATB) sont **accompagnées techniquement et financièrement**.
- Plus ponctuellement, des mécanismes d'acquisition foncière sont mis en œuvre lorsque la réhabilitation s'avère inadaptée. Les **épaves thermiques sont déconstruites** et offrent des opportunités pour diversifier le tissu résidentiel.
- L'expérimentation du **BIMBY** (Build in My Back Yard, construisez dans ma cour), c'est-à-dire la construction d'une nouvelle maison entre deux maisons existantes, a porté ses fruits et gagne toutes les communes de l'agglomération.
- Le SCOT préconise la **création de bâtiments collectifs** permettant de **mettre en commun certains appareils électroménagers** (ex : machine à laver) afin d'endiguer l'augmentation exponentielle des consommations liées aux usages spécifiques de l'électricité.

## LA PRODUCTION D'ENERGIE

- Plus aucun mode d'habiter, de consommer, de se déplacer n'est envisagé sans une réflexion sur son alimentation par une source renouvelable d'énergie : **plan de production collective d'énergie**, production de chaleur et de froid à **proximité des lieux de consommation**, compteurs intelligents..., mix énergétique (cogénération, éolien, photovoltaïque, passage à l'énergie-bois du réseau de chauffage urbain dans son intégralité, abandon du fioul et du GPL. Les nouvelles habitations vont soit vers les énergies renouvelables, soit vers l'électricité. Le gaz voit donc sa part diminuer.
- Un vaste plan lumière est mis en place pour **optimiser l'éclairage nocturne et réduire la pollution lumineuse**. Seuls subsistent les éclairages nécessaires à la sécurisation de l'espace public.

## Mobilités / déplacements

### Situation existante :

**Partir d'une semaine « type » (précédente...) et passer en revue les différents motifs de déplacements.**

- Prendre motif par motif :
  - Travail
  - Enfants (école, enchaînement de déplacement (trajet travail))
  - Achats
  - Loisirs
  - Vacances
- Distinguer les différents utilisateurs du foyer (même véhicule, plusieurs véhicules)
- Pour chaque déplacement effectué, connaître le mode utilisé, y compris moments exceptionnels (grève, panne, journée sans voiture, voire effet météo ou saison).
- Accéder aux modalités d'organisation, aux arbitrages réalisés (organisation du partage du véhicule si un véhicule et plusieurs utilisateurs potentiels).

### **Interpeler sur la sensibilité à la thématique environnementale / DD / réchauffement :**

- Niveau d'information (quelle nature, canaux...)
- Formes d'engagement (choix de véhicule, infos sur les conso, impact GES – CO2)
- Leviers de sensibilisation (place des enfants, interlocuteurs...)

### **Objectif :**

- connaître le plus précisément l'organisation de l'ensemble des déplacements en prévision des « propositions » VPC
- repérer les éventuelles contraintes, limites formulées par les interviewés.

## Mobilités / déplacements

« champs des possibles » / alternatives envisageables, à partir de questions type... :

**Est-ce que ça pourrait être mieux ? / Comment cela pourrait-il être mieux ? / Si c'était à refaire ?**

- (Reprendre les motifs de déplacements), lesquels vous paraissent modifiables :
  1. immédiatement (court terme) ?
  2. moyen et long terme ?
  3. compliqués à envisager sans l'automobile ?
- Quelle(s) alternative(s) modale(s) ?
  1. Transports collectifs (existants et à venir (tramway comme déclencheur...))
  2. co-voiturage
- Pourriez-vous envisager une démotorisation voire un renoncement total à l'automobile ?
- Pourriez-vous envisager l'achat d'un véhicule de moindre cylindrée, diesel, hybride ?
- Pourriez-vous envisager de déménager (développer) ?
- Pourriez-vous envisager de travailler à domicile voire de permuter avec un autre salarié ayant un emploi similaire pour limiter les déplacements ?

TRAVAIL

HABITAT

*demander pourquoi ces alternatives / options n'ont pas été envisagées plus tôt*

*faire développer sur les incidences en termes d'organisation : renoncement, arbitrages...*

*relance si utile sur la présence d'enfants souvent avancée pour expliquer les choix*

## Mobilités / déplacements

**Le scénario VPC : et si....** (« pense-bête » pour nous, cibler les mots-clés et rebondir sur les propos des interviewés)

### LES TRANSPORTS

- Les investissements routiers ne sont plus prioritaires. Le projet d'A10 bis, par exemple, est abandonné. Cela permet de préserver les paysages et le socle agro-naturel et aussi de ne pas créer d'appel à l'urbanisation en périphérie à proximité des échangeurs. Les fonds ainsi économisés sont reportés sur les **transports en commun et les modes doux**.
- Le **ferroutage** se développe à l'échelle nationale ce qui limite le trafic des poids lourds en transit.
- Les modes doux favorisés. La **marche** a vocation à devenir le principal mode de déplacement. C'est pourquoi des aménagements sont prévus pour rendre les cheminements sûrs et agréables, notamment pour ce qui concerne les rabattements vers les arrêts de transport en commun. Des **pistes cyclables**, créées en partie sur les espaces libérés par la voiture, irriguent le tissu urbain et des voies spéciales permettent aux cycles de circuler à grande vitesse.
- Après la création d'une autorité organisatrice des transports et la mise en place d'une **tarification unique**, la **multi-modalité s'est généralisée**. Autour d'un réseau de transport collectif performant et peu coûteux pour l'utilisateur, on trouve des parcs-relais, des bornes solaires pour la **recharge des voitures et des vélos à assistance électrique** ainsi que des **stations-vélos**.
- La décennie 2020-2030 voit la **mise en service de 3 ou 4 corridors de bus à haute fréquence**, la mise en service de trams-trains sur 5 branches de **l'étoile ferroviaire** (vers Amboise, Bléré, Château-du-Loir, Chinon et Loches), la mise en service de deux nouvelles lignes de tramway dans le noyau urbain et le cadencement au quart d'heure du TER. L'habitat se densifie en priorité le long de ces axes et autour des gares, rendant ainsi un grand nombre de ménages moins dépendants de l'automobile.
- La **circulation des voitures est interdite à Tours dans la partie située entre la Loire et le Cher**. Quant à la **vitesse, elle est limitée** à 30 km/h dans le cœur métropolitain, à 50 km/h dans la couronne proche et à 70 km/h dans la couronne lointaine.

### LE TRAVAIL ET LES TRANSPORTS (ajout)

- Toutes les zones regroupant des entreprises sont desservies par les transports en commun.
- Les entreprises animent une bourse des emplois : les salariés peuvent échanger les postes et ainsi **rapprocher leur lieu de travail de leur domicile**. Développement et intensification du **télé-travail** (de manière générale, les télé-activités).

## Pratiques de « consommation »

### Situation existante :

Reprendre les informations recueillies dans la description des activités (in motifs de déplacements) et cibler sur la partie consommation de proximité, agriculture, espaces verts/de production...

#### 1.- **achats** (fréquentation, type d'achats) :

- grandes surfaces, commerces de proximité, marchés, télé-achats (chronodrive...)
- privilégier les produits locaux / de saisons...

#### 2.- **agriculture** – jardins – espaces verts :

- - agriculture d'aujourd'hui..., acquisition d'un jardin ( ?)
- - fréquentations des jardins publics / espaces verts / forêt, bord de fleuve...

« **champs des possibles** » / **alternatives envisageables**, à partir de questions type... :

### Est-ce que ça pourrait être mieux ? / Comment cela pourrait-il être mieux ? / Si c'était à refaire ?

**Le scénario VPC : et si....** (« pense-bête » pour nous, cibler les mots-clés et rebondir sur les propos des interviewés)

- En 2030, la **production agricole locale assure les 2/3 des besoins. Filières / achats de proximité...**
- Un nouveau contrat est passé avec le monde agricole assurant un **débouché local et sans intermédiaire** à leur production. Tous les producteurs pratiquent la biodynamie si bien que l'utilisation de produits phytosanitaires appartient au passé.
- Les **jardins familiaux** connaissent un nouvel essor et chaque ménage du cœur métropolitain qui le souhaite peut disposer d'une parcelle de 150 m<sup>2</sup> accessible en vélo ou en transport en commun : **pratiques d'achats, réseaux locaux...**
- Entre 2020 et 2030, la **surface boisée** va encore un peu augmenter grâce à la restauration des corridors écologiques de la sous-trame boisée, la création de zones tampons entre les espaces naturels, agricoles et urbains, et l'élargissement des principaux massifs forestiers. **Forte présence de la nature en ville**, parc, jardins familiaux, zones sans voiture, lien avec le fleuve, commerces et loisirs de proximité.

## Vivre ensemble - relations sociales – régulation des rapports sociaux

Thématique, conclusive et transverse, qui « ramasse » les points évoqués précédemment.

**Le scénario VPC s'inscrit dans une philosophie-idéologie-conception du territoire qui institue et promeut l'esprit de communauté, la proximité comme principe d'un nouveau mode de vivre ensemble.**

- 1- Notion de partage de l'espace (fin de l'étalement urbain, concentration/optimisation des espaces)
- 2- Mutualisation d'un ensemble d'activités / tâches (déplacements, laverie, déchets...)
- 3- Primauté accordée aux modes collectifs sur les modes individuels
- 4- Offre de proximité instituée (lieux d'achats...)
- 5- Gestion collective des ressources énergétiques (y compris l'eau)
  
- 6- Question de l'intimité, relation privé – public
- 7- Question du choix et de la liberté individuelle
  
- 8- Point de vue sur la notion de ville vivable/désirable...

### Objectifs :

Evaluer l'accueil d'un scénario, les conditions de projection. Jusqu'où le scénario est-il désirable ? A partir de quand (facteurs, éléments déclencheurs) ne l'est-il plus ?