

Article

« Jamais sans ma voiture ? Les banlieusards des franges de Québec »

Andrée Fortin, Marie-Hélène Villeneuve et Martin Rioux

Recherches sociographiques, vol. 49, n° 3, 2008, p. 447-473.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/019876ar>

DOI: 10.7202/019876ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

RS

JAMAIS SANS MA VOITURE ? LES BANLIEUSARDS DES FRANGES DE QUÉBEC

Andrée FORTIN

Marie-Hélène VILLENEUVE

Martin RIOUX

Le rapport à l'automobile de 70 résidents de secteurs périphériques de l'agglomération de Québec, non desservis par le transport en commun, est analysé à travers leurs comportements de mobilité, ainsi que leurs discours sur l'environnement et l'automobile. Leurs déplacements quotidiens varient beaucoup et tous les actifs ne se déplacent pas quotidiennement vers le centre-ville. Des différences selon l'âge et le sexe caractérisent non tant les comportements en tant que tels, mais plutôt le rapport affectif ou fonctionnel entretenu envers la voiture. Si les femmes aiment conduire leur voiture dans la même proportion que les hommes, ce n'est pas pour les mêmes raisons. Diminuer le recours à la voiture individuelle, ce serait transformer en profondeur tout un mode de vie ; comprendre ce mode de vie et ce pour quoi plusieurs personnes l'apprécient est essentiel dans l'atteinte de cet objectif.

À l'heure des réchauffements climatiques, de la hausse constante des prix du pétrole et des embouteillages systématiques dans les grandes villes, l'usage de l'automobile continue à se répandre, non seulement en Amérique du Nord et en Europe, mais partout sur la planète. C'est que l'automobile est au cœur d'un mode de vie ; non seulement de la vie quotidienne de ceux qui l'utilisent dans leurs déplacements, mais aussi de la vie collective, la ville contemporaine étant modelée par les autoroutes.

Il n'est plus possible de parler du monde contemporain sans évoquer les problèmes environnementaux (BASSAND, 1995) ; ceux-ci ne cessent de s'aggraver tant aux niveaux local, régional, national que mondial et font la manchette : pollution de

l'eau (algues bleues, par exemple), pollution de l'air et réchauffement climatique, déboisement et désertification, etc. En la matière, les voitures se retrouvent souvent au banc des accusés, car la plupart consomment des hydrocarbures, ressources non renouvelables d'une part, et émettent des gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique, d'autre part. De plus, l'utilisation de l'automobile repose sur l'existence d'une infrastructure autoroutière qui modèle l'espace urbain et rural, et souvent entraîne la destruction de forêts, de milieux humides et de terres agricoles.

Il n'y a pas que l'environnement naturel qui soit affecté par l'usage de l'automobile ; c'est aussi le cas de l'espace social : « La morphologie urbaine et la mobilité sont deux facettes d'une même réalité sociale » (WIEL, 2005, p. 15). Il existe en effet une rétroaction positive entre l'utilisation de l'automobile et l'étalement urbain : l'usage de l'automobile permet l'étalement et celui-ci à son tour oblige le recours à l'automobile. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les villes nord-américaines se sont développées et étalées en même temps que se multipliaient et s'allongeaient les autoroutes. Si spontanément on pense à l'étalement résidentiel, les services, les parcs industriels, le commerce de détail (centres commerciaux et magasins entrepôts), les loisirs (cinémas, complexes sportifs) – ce qui implique un grand nombre d'emplois – s'installent eux aussi en périphérie des agglomérations, où les clients et les travailleurs peuvent se rendre via les autoroutes et disposent de stationnements (DESSE, 2001 ; MANGIN, 2004). Le mode de vie (travail et consommation) repose désormais sur l'automobile (CARPENTIER, 2007) ; cela est vrai non seulement des banlieusards, mais aussi des résidents des quartiers centraux, de plus en plus appelés à se déplacer vers la périphérie pour le travail et la consommation ou les loisirs. Dans ce contexte, plusieurs auteurs parlent désormais de ville polynucléaire ou polycentrique (REMY et VOYÉ, 1992 ; CHALAS, 2000), de ville diffuse (SECCHI, 2006) ou de l'urbain « sans lieu ni bornes » (WEBBER, 1996).

Dans cette ville étalée, les comportements de mobilité sont de plus en plus étudiés : lieux et modes de déplacement, motifs principaux de ceux-ci, sans oublier les différences selon les sexes ou les âges (VANDERSMISSEN, 2006 et 2008). Si le portrait statistique est de plus en plus connu (Statistique Canada, 2008), la façon dont la mobilité est vécue au jour le jour l'est beaucoup moins. Avant de proposer ou d'encourager d'autres modes de déplacement, il faut comprendre le recours à l'automobile ; ce n'est pas lié seulement – ou principalement – à son caractère utilitaire. L'usage de l'automobile n'est pas nécessairement vécu comme une contrainte, car plusieurs aiment conduire, aiment leur voiture ou entretiennent à son égard un rapport teinté d'ambiguïté, fait à la fois d'attraction et de répulsion (MONNEYRON et THOMAS, 2006).

Ce texte a comme objectif de décrire et comprendre le rapport à l'automobile de résidents de trois secteurs périphériques de l'agglomération de Québec non desservis par le transport en commun : L'Ange-Gardien, Lac-Beauport et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Ces banlieusards ayant choisi ces secteurs pour la proximité de la nature (FORTIN et DESPRÉS, sous presse), tout en sachant qu'ils ne pourraient se passer de l'automobile, peuvent nous renseigner sur la complexité du rapport à la voiture et à l'environnement.

Comprendre le rapport à l'automobile et son usage

Longtemps, l'automobile est apparue comme une mal-aimée des sciences sociales. Par exemple, les chercheurs de l'école de Chicago, qui ont jeté les bases des études urbaines, ne s'y sont pas arrêtés (LANNON, 2003). Au début de ce siècle, dans une revue des écrits sur les travaux à propos de l'automobile en sciences sociales, MILLER (2001) affirme qu'ils sont relativement rares, surtout en comparaison de ceux sur d'autres biens de consommation, comme la maison. Ces – rares – études portent souvent sur l'histoire de l'objet, du point de vue technique ou esthétique d'une part ou sur son aspect économique/écologique, dans une perspective critique d'autre part (c'est-à-dire dans un réquisitoire anti-auto). Cela dit, depuis le milieu des années 1990, la situation change et de plus en plus de chercheurs en sciences sociales abordent la voiture, et la mobilité qu'elle permet, d'un point de vue sociologique (FEATHERSTONE, 2004), anthropologique (GAGNON, 2006) ou psychosociologique (DUBOIS, 2004 ; SELLER, 2004), dans le but de comprendre ses usages et les représentations sociales qui l'entourent. La voiture apparaît désormais comme « objet social total » (PERVANÇON, 1999), voie royale pour saisir le mode de vie actuel (JENSEN, 1999 ; URRY, 2004 ; CARPENTIER, 2007), la ville (WIEL, 2005), la société de consommation (FORTIER, 2003), l'exclusion (ORFEUIL, 2004), l'exercice du rôle de mère (PRÉDALI, 2005 ; DOWLING, 2000), la culture populaire (WOLLEN and KERR, 2002), les imaginaires sociaux (MONNEYRON et THOMAS, 2006), voire les identités (RAMADIER, 2007a).

Représentations de l'automobile et rapport à l'automobile

Si certaines études ont abordé l'automobile comme bien de consommation (FORTIER, 2003), la plupart se sont intéressées au rapport, complexe, entretenu avec cet objet.

Meanings of car use in everyday life are increasingly intertwined with deep public concerns for both social and environmental consequences of increasing levels of car use. In this chapter, I argue that these concerns coexist with positive meanings of car use embedded in social relations which are only articulated in an extremely fragmented form. (MAXWELL, 2001, p. 203.)

Selon Maxwell quatre thèmes caractérisent le rapport à la voiture : utilité, liberté et indépendance, risque, « social meaning and negotiations of car use ». Le dernier thème est particulièrement intéressant : les automobilistes sont conscients des problèmes environnementaux, mais ne voient pas comment y remédier. Aussi l'analyse conclut :

Many meanings of car use in everyday life seem to result from the gap between what people do and what they say they would like to do, and serve fundamentally and perhaps primarily to reduce intense feelings of guilt and anxiety. (MAXWELL, 2001, p. 217.)

Les représentations de la voiture varient selon les usages et les lieux de résidence. Ces représentations sont plus positives dans les secteurs périphériques, et plutôt négatives dans les quartiers centraux (CARPENTIER, 2007 ; KAUFMANN *et al.*, 2001) : les qualités attribuées à l'automobile sont la rapidité, l'autonomie et le confort, et ce « de

façon consensuelle », à quoi s'oppose son côté polluant (KAUFMANN *et al.*, 2001, p. 81 ; voir aussi JENSEN, 1999). Ce qui complique tant les représentations de la voiture que le rapport entretenu avec celle-ci, selon BULL (2001), c'est que la voiture tend à devenir un prolongement du chez-soi.

The inhabiting of automobile space has cognitive, aesthetic and moral significance that are all relational in so much as they inform us of the ways in which car users relate to their surroundings, others and themselves. (BULL, 2001, p. 189.)

L'automobiliste se sent chez soi dans son véhicule parce qu'il y écoute « sa » musique (via la radio ou autrement) ; il la personnalise à travers les objets qu'il y place (GAGNON, 2006). Pour comprendre comment l'automobile devient un « espace vécu comme un autre chez-soi », DUBOIS (2004) pose que le rapport à celle-ci peut s'inscrire dans un registre affectif ou fonctionnel (voir aussi STEG, 2005). Dans le premier cas, la voiture est pensée sous le mode utopique/existential ou ludique. Le mode utopique renvoie au « centaure » et la voiture est un moyen de se dépasser, un prolongement de soi ; le mode existentiel renvoie au « familial » et la voiture apparaît comme un lieu où on se sent bien, un cocon. Le mode ludique renvoie au « nomadisme », à la liberté, à l'indépendance et à l'évasion. Le rapport fonctionnel à la voiture est pensé sous le mode pratique ou critique. Le mode pratique renvoie à un « usage raisonné », à la voiture comme source de pollution ou à une « centralité », un passage obligé entre les différentes activités de la journée, où on dispose d'objets susceptibles d'être nécessaires. Le mode critique enfin renvoie à la voiture comme un mode de transport dangereux, peu efficace, aux coûts sociaux et économiques importants (DUBOIS, 2004, p. 191).

Cet espace privé qu'est l'automobile peut aussi être analysé non seulement du point de vue individuel, mais global ; en effet l'usage de l'automobile tend à créer un entre-soi dans les secteurs résidentiels (JAILLET *et al.*, 2006), conduisant à la limite à la formation de *gated communities* comme aux USA et en Amérique latine, quartiers dont l'accès est surveillé et filtré par des gardes de sécurité. L'automobilité – et la relative disparition des piétons dans les quartiers non seulement périphériques mais centraux – diminue les occasions de rencontres entre groupes sociaux différents qui ne se croisent que sur des autoroutes, ce qui accroît les représentations stéréotypées de ces groupes les uns par les autres.

Usages et représentations s'influencent mutuellement ; quels sont les liens entre les usages de la voiture et la représentation de cet objet ? Pense-t-on la voiture uniquement à travers la mobilité individuelle ou familiale qu'elle permet, ou la pense-t-on aussi du point de vue global, celui de ses effets sur l'environnement, sur la forme urbaine et sur la socialité ?

Comportements de mobilité : des typologies

Tous n'utilisent pas la voiture de la même manière et avec la même intensité. C'est lié non seulement à la localisation plus ou moins centrale dans l'agglomération, mais pour une même localisation, les femmes effectueraient en moyenne de moins longs

déplacements ; ce phénomène n'est pas nouveau car il s'observait au Québec dès 1978 (FORTIN et BÉDARD, 2003), mais il tend à s'atténuer (VANDERSMISSEN, 2006). Comment raffiner l'analyse des comportements de mobilité ?

Une étude sur les comportements de mobilité menée dans diverses régions françaises (KAUFMANN *et al.*, 2001) a permis d'établir une typologie de la « spatio-temporalité des modes de vie », à partir de six dimensions et de l'ancrage au quartier de résidence. Les six dimensions retenues sont : 1) les rythmes auxquels sont réalisées les diverses activités de la vie quotidienne ; 2) les lieux où se réalisent ces activités ; 3) la diversité des activités de la vie quotidienne ; 4) la force des contraintes spatio-temporelles dans les programmes d'activité ; et pour les personnes actives : 5) la distance-temps domicile-lieu de travail ; 6) les habitudes de chaînage des activités après le travail (KAUFMANN *et al.*, 2001, p. 106). À partir de ces dimensions, et à l'aide d'un « algorithme de classification automatique » (les auteurs ont travaillé à partir de données tirées d'un questionnaire), ils sont parvenus à une typologie à huit types, qui s'opposent deux à deux : l'ancré diversifié ; l'ancré pendulaire ; l'ancré contraint ; l'ancré libre ; le nomade diversifié ; le nomade pendulaire ; le nomade contraint et le dernier type, qualifié de « peu diversifié » (KAUFMANN *et al.*, 2001, p. 118-119). Une autre typologie a été élaborée plus récemment par RAMADIER (2007b), sur une base quantitative également ; les noms attribués aux types diffèrent de la précédente plus que les réalités sous-jacentes : les domo-centrés¹, les domo-centrés élargis, les citoyens, les urbains, les urbains élargis et les rurbains. La principale différence entre les deux typologies est que la première prend en considération des résidents de quartiers plus ou moins centraux dans l'agglomération alors que la seconde a été établie à partir d'une enquête sur des résidents de banlieue pavillonnaire. Dans les deux cas, on caractérise les répondants et leurs comportements, mais sur une base statistique, qui ne permet pas de cerner leurs représentations de l'automobile.

L'étude d'Alexandra DARIS (2002), basée sur une analyse en profondeur d'entretiens avec des résidents de banlieue pavillonnaire québécoise, a permis également de dégager une typologie, non sans analogie avec celles évoquées plus haut. Elle a dégagé sept types de comportements de mobilité, sur la base du nombre de déplacements et de la distance parcourue : le casanier ne sort pas de chez lui de la journée ; le voisin sort très peu et reste dans le quartier ; le motorisé 1 sort très peu et utilise l'automobile ; le motorisé 2 sort quelques fois et utilise l'automobile ; le navetteur sort pour une période d'au moins cinq heures et utilise l'automobile ; l'hypermobile sort plusieurs fois par jour et utilise tout le temps l'automobile ; le voyageur sort pour plus d'une journée et utilise l'automobile. Établis à partir d'entretiens, ces types peuvent être associés à des représentations de l'espace, de la mobilité et de la voiture. C'est ainsi que, par exemple, un retraité affirme : « je suis un mangeur de route », alors qu'il a un comportement de *voisin*. Son affirmation renvoie à ses déplacements professionnels avant sa retraite d'une part, et au plaisir qu'il a à « aller dans le bois » ou à la pêche, d'autre part. Les discours éclairent les comportements rapportés, et vice-versa.

1. Ce qui renvoie aux « ancrés » de KAUFMANN *et al.* (2001).

Une étude empirique

Comment, concrètement, avons-nous étudié le rapport à l'automobile ? Notre analyse s'inscrit dans une recherche plus vaste sur les usages et représentations de l'espace de résidents du périurbain.

À l'été 2005, nous avons mené 133 entretiens semi-dirigés auprès de résidents de six secteurs de l'agglomération métropolitaine de Québec. Afin de saisir les variations dans le rapport à l'espace, nous avons diversifié les milieux d'enquête. Deux secteurs étaient situés sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la plaine agricole², tandis que les quatre autres étaient situés sur la rive nord, deux en bordure du fleuve Saint-Laurent³ et deux autres près de la montagne ou d'un lac, dans d'anciens lieux de villégiature⁴. Dans cet article, nous ne discutons du rapport à l'automobile que de trois secteurs de la rive nord, non pourvus de transport en commun ; y résident des populations aux revenus plus ou moins élevés⁵. Le temps de déplacement en voiture vers le centre historique de Québec varie, par les autoroutes, de 20 à 50 minutes.

L'échantillon est celui de maisons individuelles dont nous avons cherché à diversifier les types : constructions neuves et moins neuves, cottages et bungalows, demeures ancestrales et chalets reconvertis en résidences principales, avec l'hypothèse que les occupants en différencieraient tout comme leur biographie résidentielle, leurs représentations des milieux de vie et leurs déplacements⁶. Les entretiens duraient entre une heure et une heure et demie, et comprenaient six parties : choix résidentiels et biographie résidentielle, représentations sociales de l'espace, pratiques de consommation, rapport à l'automobile, mode de vie et caractéristiques sociodémographiques. L'analyse que nous présentons ici se base essentiellement sur la quatrième partie de ces entretiens⁷. Nous avons ailleurs étudié leurs représentations de l'espace et leurs biographies résidentielles (FORTIN et DESPRÉS, sous presse) et leurs pratiques de consommation (RIOUX, 2008).

Ces secteurs se caractérisent par forte proportion de résidences unifamiliales et une faible densité d'occupation du sol. Nous utilisons le terme « rurbain »⁸ pour

-
2. Saint-Étienne-de-Lauzon et Saint-Hélène-de-Breakeyville.
 3. L'Ange-Gardien et Saint-Augustin-de-Desmaures.
 4. Lac-Beauport et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.
 5. Ceux plus au nord et plus à l'ouest sont plus favorisés.
 6. Tous les ménages rencontrés, à une exception près, étaient propriétaires de leur maison.
 7. Les entretiens ont été transcrits intégralement, et une analyse thématique en a été effectuée. Bien que l'analyse repose surtout sur les questions de la quatrième partie de la grille d'entretien, tous les passages où le répondant parlait de sa voiture ou de l'environnement ont été intégrés à l'analyse.
 8. D'autres auteurs préfèrent parler de périurbain (ARLAUD *et al.*, 2005 ; PINSON et THOMANN, 2001) ou d'*exurbs* (BOURNE, 1996).

désigner le lieu de rencontre de la ville et de la campagne (BAUER et ROUX, 1976). En pratique, il s'agit de territoires à la fois de maisons plus ou moins récentes sur des vieux chemins de campagne, de lotissements neufs, ou encore de chalets : banlieues pavillonnaires, zones agricoles et villégiature s'y juxtaposent.

Les résidents des secteurs dont nous analysons ici les propos n'ont pas le choix : ils doivent utiliser l'automobile pour leurs déplacements. Se sentent-ils dépendants de l'automobile ou voient-ils plutôt celle-ci comme un moyen de liberté et d'autonomie ? Les publicités de voiture présentent généralement l'automobiliste seul dans son véhicule, loin des embouteillages, de préférence sur une route parfaite bordée de beaux paysages. Cet imaginaire trouve-t-il un écho chez les résidents de secteurs rurbains, qui parlent souvent de leur milieu de résidence comme la « campagne » (FORTIN et DESPRÉS, sous presse) ?

Dans ce qui suit, nous avons analysé le comportement de mobilité à partir du nombre de sorties hors du domicile ainsi que par la distance parcourue, et utilisé la typologie d'Alexandra DARIS (2002). Comme ces schémas sont établis à partir de la journée précédant l'entrevue, ils contiennent un biais, certaines personnes ayant été rencontrées pendant leurs vacances ; c'est le cas par exemple d'une répondante que son travail oblige à faire de très longues navettes, mais qui, en vacances, devient « casanière ». Dans de tels cas, l'analyse de l'ensemble de l'entrevue contrebalance le biais, ainsi que la question qui faisait préciser au répondant si cette journée est représentative de ses déplacements habituels.

Le rapport à l'automobile sera classé comme affectif ou fonctionnel ; cette classification a été développée par DUBOIS (2004) et appliquée dans un premier temps à un échantillon de 12 répondants (tous des hommes) de notre corpus par HARDY (2006). Un rapport *affectif* caractérise le répondant qui associe son automobile à des sentiments et des souvenirs, qui la considère comme un prolongement de son chez-soi, ou pour qui l'automobile devient une source de plaisir, par exemple celui de faire une simple promenade ; cela se manifeste aussi par la présence d'accessoires divers, voire de décoration. Le rapport à l'automobile est dit *fonctionnel* lorsque le répondant souligne son efficacité, sa flexibilité ou bien son utilité, ou parle de l'automobile uniquement comme un moyen de se déplacer du point A au point B.

Nous parlerons de l'environnement comme de l'habitat où vit le répondant, ce qui comprend non seulement le terrain entourant sa maison, mais aussi son secteur résidentiel et ce qui en compose le paysage : arbres, lacs, fleuve, montagne ou terres agricoles. Notons que le terme « environnement » est souvent utilisé comme synonyme de « nature » dans les propos des répondants. Nous examinerons non seulement si le thème est présent dans les discours, mais la façon dont il apparaît : le répondant fait-il mention d'un problème environnemental, de solutions à ces problèmes, que ce soit d'ordre politique, par exemple un règlement municipal, ou d'ordre individuel, comme l'utilisation d'une voiture électrique ?

Nous posons l'hypothèse que les répondants manifestent dans leur discours une sensibilité à l'environnement, puisque d'une part c'est le discours dominant, *politiquement correct* et que d'autre part, ils ont choisi de s'établir dans des secteurs rurbains où lacs, fleuve, forêts, et terres agricoles tiennent une grande place. Par ailleurs, nous croyons que leur sensibilité aux questions environnementales n'aura pas ou peu d'influence sur le rapport à l'automobile et le comportement de mobilité puisque ces personnes sont dépendantes de leur automobile, même pour des services dits « de proximité ». Autrement dit, puisque leur mode de vie repose sur la voiture, les répondants devraient en avoir une image globalement positive, malgré leur sensibilité aux questions environnementales.

Par ailleurs, nous croyons que l'âge, le sexe et l'activité auront un effet sur le rapport affectif ou fonctionnel à l'automobile, et sur les comportements de mobilité.

Présentation des résultats

À L'Ange-Gardien, nous avons rencontré 23 ménages, où nous avons mené des entrevues avec 9 hommes, 13 femmes et 1 couple ; au Lac-Beauport, nous avons rencontré 26 ménages (9 hommes, 13 femmes et 4 couples) ; à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, nous avons rencontré 21 ménages (6 hommes, 11 femmes et 4 couples). Nous avons interrogé les répondants sur leur occupation et leurs revenus ; notre échantillon n'est pas statistiquement représentatif, mais leur profil est cohérent avec le portrait que le recensement canadien en trace (FORTIN et COURNOYER BOUTIN, 2007) : scolarité et revenus plus élevés au Lac-Beauport ; population plus âgée à L'Ange-Gardien, et plus jeune au Lac-Beauport.

Dans l'ensemble, nous n'avons rencontré qu'un seul ménage sans voiture, celui d'une veuve très âgée, qui compte sur son fils ou une voisine pour se déplacer. Chez les actifs, il y a, grosso modo, une voiture par personne. Il n'y a que chez les retraités (cinq couples) et trois couples plus jeunes où un des deux membres travaille à la maison où le ménage n'a qu'une voiture. À l'inverse, les ménages où il y a plus de deux voitures sont ceux où de jeunes adultes (entre 18 et 25 ans) cohabitent encore avec leurs parents. En résumé, dans ces secteurs rurbains, la norme pour les « actifs », c'est-à-dire les étudiants et les travailleurs entre 18 et 65 ans, semble être d'une voiture par personne, ce qui confirme la grande dépendance à la voiture d'une part, et d'autre part le fait que la voiture devienne un bien personnel par opposition à familial (FORTIER, 2003).

Les représentations de l'environnement

Les répondants manifestent dans l'ensemble une grande sensibilité à l'environnement.

Moi, il faut que j'aie de la nature. C'est un choix... c'est primordial pour moi. (L'Ange-Gardien, homme, 60 ans.)

La nature, c'est... la terre... pour moi, c'est quelque chose qui vaut plus que n'importe quoi [...] C'est fondamental d'être propriétaire de la terre, la nature qui pousse là-dessus, oui, c'est très important. (L'Ange-Gardien, homme, 51 ans.)

Plusieurs mentionnent des problèmes environnementaux. Certains de ces problèmes sont liés à la ville, qui a mauvaise presse dans le rurbain, comme le montre l'analyse de la représentation de la ville de nos répondants, qui ont, après tout, choisi de ne pas y vivre (FORTIN et DESPRÉS, sous presse) :

Ville, c'est les buildings. La pollution. (L'Ange-Gardien, femme, 39 ans.)

Ville, on pourrait dire smog [...] Banlieue, on pourrait dire nature. (L'Ange-Gardien, homme, 45 ans.)

Certains problèmes environnementaux touchent la planète dans son ensemble, mais ce genre de propos est assez rare chez nos répondants :

De ce qu'on entend dire de la planète qui se réchauffe. Et des animaux qui vivent dans le Grand Nord, qui commencent à s'en ressentir. (L'Ange-Gardien, femme, 61 ans.)

La plupart des problèmes environnementaux mentionnés concernent le milieu de vie ; ceux-ci sont liés essentiellement à la construction domiciliaire et au déboisement qui en découle, et ce, dans les trois municipalités sur lesquelles porte l'analyse⁹ ; nous aurions pu ici multiplier les citations.

Ils ont déboisé ici en arrière, puis ça me dérange un petit peu. (L'Ange-Gardien, femme, 61 ans.)

C'est épouvantable le carnage forestier qui se passe. Ils rasant tout quand ils passent. Ils défont le nivellement. Ils *bulletent* la montagne pour faire les développements urbains. Ils ne font attention à aucun arbre ; c'est une tragédie, c'est épouvantable. (Lac-Beauport, femme, 35 ans.)

J'entendais beaucoup plus d'oiseaux avant que ça se construise. J'entendais des oiseaux que je n'entends plus maintenant. Oui, il y a une espèce d'empiètement sur l'habitat naturel qui est sûr, sûr, sûr. (Sainte-Catherine, femme, 27 ans.)

À ces problèmes environnementaux, il existe des solutions. Encore une fois, les répondants parlent beaucoup de leur milieu de vie. Ils manifestent une grande confiance envers la réglementation en place, plus qu'envers les individus, comme « ce crétin de voisin [qui] a coupé tous les arbres, y compris des arbres centenaires » (Lac-Beauport, homme, 44 ans) :

C'est tout encadré aujourd'hui. La protection du fleuve, la protection de l'eau, de l'air. Tout est très bien analysé, tout est... avant de faire n'importe quoi. (L'Ange-Gardien, homme, 45 ans.)

L'environnement est très surveillé au niveau de la municipalité, les règlements sont assez sévères. (Lac-Beauport, femme, 43 ans.)

9. Ce thème est un peu plus présent au Lac-Beauport, où le déboisement a suscité un véritable débat social, auquel les médias écrits et électroniques ont fait écho.

Ils viennent encore de passer des règlements par rapport au contrôle de l'eau potable, puis... au contrôle des arrosages dans les champs, et tout ça. Je pense qu'ils font des efforts importants pour limiter les dégâts sur l'environnement. (Sainte-Catherine, femme, 34 ans.)

Parmi les problèmes environnementaux, il y a ceux causés par la voiture :

C'est sûr que l'automobile est une source importante de pollution, mais malheureusement, j'ai pas le choix de polluer. (L'Ange-Gardien, femme, 33 ans.)

L'automobile, c'est une grande source de pollution. Une grande source de gaz à effet de serre. (Lac-Beauport, femme, 31 ans.)

Je suis consciente que les combustibles fossiles... en tout cas, que 40 % des gaz à effet de serre sont causés par le transport et que je fais partie du problème en habitant aussi loin de mon travail. (Sainte-Catherine, femme, 27 ans.)

Certains relativisent toutefois la place de l'automobile dans la pollution globale :

Il y a des industries qui polluent quatre fois plus que l'automobile, puis on n'en parle jamais. (Sainte-Catherine, homme, 47 ans.)

À cet égard, plus nombreux sont ceux qui souhaitent des voitures non polluantes que ceux disposés à adopter d'autres modes de déplacement. Les transports actifs ne sont presque jamais mentionnés, ce qui n'est pas surprenant étant donné les distances à parcourir dans le rurbain ; une des rares réponses en ce sens vient de L'Ange-Gardien où le cœur du village est bien défini et pourvu de plusieurs services. Quant au covoiturage, plusieurs ont dit y avoir déjà eu recours mais ne plus le faire à cause d'horaires atypiques ou de multiples arrêts dans leurs trajets quotidiens, nous y reviendrons. Au fond, c'est dans les dispositifs techniques que la plupart voient la solution aux problèmes environnementaux causés par la voiture. Le démarreur à distance installé sur plusieurs voitures a souvent été décrié :

J'avais un démarreur à distance, je ne l'utilise plus parce qu'ils ont dit que ça augmentait la pollution. (L'Ange-Gardien, femme, 64 ans.)

Moi, j'essaye d'utiliser les techniques... comme je pars le démarreur juste deux minutes l'hiver. Je trouve qu'il faut faire attention à ça. (Lac-Beauport, femme, 50 ans.)

Je ferais pas démarrer ma voiture l'hiver avec un démarreur, ou de faire chauffer ou climatiser l'été. Ça m'enrage de voir les gens faire ça. (Lac-Beauport, femme, 30 ans.)

La voiture électrique, pour sa part, demeure un idéal hors de portée de la bourse de la plupart des répondants :

J'aimerais ça en avoir une [voiture] électrique. (Lac-Beauport, homme, 37 ans.)

J'aimerais ça être capable d'avoir une hybride qui est efficace. (Sainte-Catherine, homme, 41 ans.)

À partir de toutes ces réponses, nous avons construit un indice de sensibilité à l'environnement, variant de 0 à 3. Nous avons accordé un point à chaque répondant quand : il y avait présence d'éléments environnementaux dans son discours ; il parlait

positivement de l'environnement, avec empathie et ; il mentionnait des problèmes ou enjeux environnementaux et (ou) des solutions par rapport à ceux-ci (tableau 1).

TABLEAU 1

Indice de sensibilité à l'environnement selon les secteurs

Secteurs	Indice = 0	Indice = 1	Indice = 2	Indice = 3	Total
L'Ange-Gardien	2	5	4	12	23
Lac-Beauport	0	0	4	22	26
Sainte-Catherine	1	4	6	10	21
Total	3	9	14	44	70

Conformément à notre hypothèse, le discours environnemental est très présent dans le discours des répondants et l'indice est très élevé ; en fait, plus l'indice est élevé, plus il y a de répondants. Au Lac-Beauport, à cause sans doute du débat en cours au moment des entrevues, et peut-être aussi de la scolarité plus importante, l'indice est plus élevé. Mais dans l'ensemble, cela n'est pas très discriminant.

Ce que nous pouvons retenir à cette étape, c'est l'importance du discours environnemental chez nos répondants d'une part, et le fait qu'ils associent souvent la pollution et la ville, d'autre part. Leur milieu de vie, associé à la nature, est pour sa part menacé par la construction domiciliaire et le déboisement ; l'attrait pour la « nature » est tel que s'ils devaient déménager (FORTIN et DESPRÉS, sous presse), ils s'éloigneraient davantage de la ville, ce qui accroîtrait leurs déplacements en voiture, qu'ils savent pourtant polluante.

Le comportement de mobilité

Dans l'analyse des déplacements quotidiens, sans surprise, nous avons rencontré de nombreux *navetteurs* et *hypermobiles*, au sens de Daris. Nous n'avons rencontré aucun *voyageur*. Cela dit, les *voisins* aussi constituent un groupe important, et les *casaniers* ne sont pas absents. Les comportements varient selon les secteurs, mais c'est vraisemblablement lié à l'âge plus élevé des répondants de L'Ange-Gardien (tableau 2).

TABLEAU 2

Comportements de mobilité selon les secteurs

Secteurs	Casanier	Voisin	Motorisé 1	Motorisé 2	Navetteur	Hyper- mobile	Total
L'Ange-Gardien	4	2	4	6	4	3	23
Lac-Beauport	1	4	2	4	9	6	26
Sainte-Catherine	3	5	4	2	3	4	21
Total	8	11	10	12	16	13	70

Pour mieux comprendre les comportements et saisir l'effet « vacances », les entrevues ayant été effectuées pendant la saison estivale, il faut tenir compte du lieu où travaillent les répondants (tableau 3).

TABLEAU 3

Lieu de travail des actifs, incluant les deux membres du couple, si couple il y a, selon le secteur actuel de résidence

Secteur actuel de résidence	Lieu de travail					Total
	Quartiers centraux	Banlieues de 1 ^{re} couronne	Secteur actuel de résidence	Ailleurs**		
	La Cité Limoilou	Beauport, Charlesbourg, Ste-Foy – Sillery, Les Rivières	Maison Municipalité Secteur*	Autres périurbains ou extérieur de l'agglomération	Sur la route***	
L'Ange-Gardien	13	7	6	0	4	30
Lac-Beauport	11	14	8	3	5	41
Sainte-Catherine	3	5	18	1	3	30
Total	27	26	32	4	12	101

* Le secteur comprend pour L'Ange-Gardien : toute la Côte-de-Beaupré et pour Sainte-Catherine : Portneuf, Valcartier.

** Renvoie aux arrondissements périurbains de la Ville de Québec, à l'agglomération au complet ou à l'extérieur de l'agglomération (Beauce, Rive-Sud ou Portneuf).

*** « Sur la route » désigne les professions sans lieu de travail fixe, comme les représentants, agents d'immeubles, policiers ou camionneurs.

Dans ce tableau, où nous avons exclu les femmes au foyer et les retraités, nous avons tenu compte des deux membres des couples. En général, il y a autant de navettes vers les quartiers centraux que vers les banlieues de première couronne et nombreux sont ceux et celles qui travaillent dans leur secteur de résidence, surtout à Sainte-Catherine, municipalité la plus éloignée du centre-ville. Les navettes au « centre » (arrondissements de la Cité et Limoilou) sont nombreuses, et concernent plus souvent des femmes que des hommes. Notons enfin que plusieurs hommes dans les ménages rencontrés et quelques femmes ont des métiers qui les obligent à être sans cesse « sur la route ».

Ce qui n'apparaît pas dans le tableau 3, ce sont les stratégies des ménages. Dans les cas où un membre du couple travaille à la maison, généralement l'autre navette : c'est le cas dans trois ménages à L'Ange-Gardien et Sainte-Catherine ; sept ménages du Lac-Beauport ont choisi cet arrangement. C'est lié au secteur d'activité : les professionnels sont plus susceptibles de travailler à la maison et ceux-ci sont plus nombreux au Lac-Beauport que dans les deux autres municipalités.

Bref, parmi nos répondants, les résidents de L'Ange-Gardien se déplacent souvent vers les quartiers centraux. Ceux de Lac-Beauport travaillent plus souvent dans des banlieues de première couronne ou dans leur secteur que dans le centre-ville. Finalement, ceux de Sainte-Catherine se distinguent par le fait qu'ils travaillent plus souvent dans leur secteur. Nous devons garder ces éléments en tête dans l'analyse des discours : les navetteurs ne se déplacent pas nécessairement vers le centre historique et l'arrondissement de la Cité.

Au-delà de ces considérations générales, peut-on caractériser les personnes associées à ces différents modèles ? Nous avons vu plus haut que le nombre d'automobiles par ménage est parfois plus faible chez les retraités, ce qui a certainement des effets sur les comportements de mobilité. Sur les 8 *casaniers*, il y a 5 retraités et 7 personnes de plus de 50 ans (le plus jeune travaille à la maison). Dans l'ensemble, les plus de 70 ans sont moins mobiles que les plus jeunes.

Parmi les *voisins* non retraités, il y a trois vacanciers et une femme en congé de maternité, deux travailleurs à domicile et une femme qui travaille à deux pas de chez elle. Par ailleurs, si nous portons attention aux 30-49 ans, nous observons qu'ils sont surtout concentrés dans les groupes des navetteurs et des hypermobiles. En ce qui concerne les trois vacanciers et la jeune mère dont nous venons de parler, il y a trois personnes (sur les quatre) qui en temps habituel navettent vers Sainte-Foy. Bref, chez les 30-49 ans, où les parents de jeunes enfants sont nombreux, les navettes et longs déplacements quotidiens sont le lot du plus grand nombre.

Dans deux groupes, il y a des différences entre les sexes : chez les *navetteurs*, nous avons rencontré deux fois plus de femmes (11) que d'hommes (5) et chez les *voisins*, elles sont près du double (7 versus 4). Sur les 16 *navetteurs*, il y en a 10 qui ont des enfants de moins de 18 ans à la maison ; c'est le cas de 7/11 des femmes et de 3/5 des hommes qui ont ce comportement. C'est aussi le cas des vacancières *voisines* qui navettent en temps habituel. Les mères de jeunes enfants, en dehors de leurs vacances, seraient donc très souvent navetteuses.

Le rapport à l'automobile

Et qu'en est-il du rapport à l'automobile ? Les discours sont importants pour mieux comprendre les comportements de mobilité. Les répondants de L'Ange-Gardien et ceux de Lac-Beauport se répartissent à peu près également entre les deux catégories. À Sainte-Catherine, toutefois, il y a un peu plus de répondants qui ont un rapport fonctionnel à l'automobile (13/21)¹⁰.

10. Parmi ceux et celles qui travaillent « sur la route », le rapport affectif à la voiture est un peu plus répandu, mais pas de manière très significative.

Voici deux exemples du rapport affectif à l'automobile. Nous présentons ici volontairement des exemples de femmes qui aiment conduire ; ce n'est pas seulement une « affaire de gars ».

Ah, j'adore conduire ! [...] Me sentir libre. Liberté de voir d'autres paysages, de rencontrer d'autres gens. C'est vraiment d'être libre, de faire ce que j'ai envie, de me promener. (L'Ange-Gardien, femme, 61 ans, navetteuse, rapport affectif.)

J'adore les autos, j'ai toujours aimé ça. [...] C'est sûr qu'en sortant de l'ouvrage, je suis bien contente d'embarquer dans mon auto ! Ça va m'aider à décompresser en sortant du travail. (L'Ange-Gardien, femme, 33 ans, navetteuse, rapport affectif.)

Quant au rapport fonctionnel à l'automobile, il s'exprime de la sorte :

Je suis pas du tout voiture. (Lac-Beauport, homme, 31 ans, voisin, rapport fonctionnel.)

En autant que le bazou m'emmène du point A au point B. (Sainte-Catherine, femme, 35 ans, navetteuse, rapport fonctionnel.)

Que le rapport à l'automobile soit fonctionnel ou affectif, cela n'épuise pas le sujet car, comme nous l'avons dit, il n'existe pas de transport en commun dans les secteurs où vivent les répondants, et où les distances sont souvent grandes, même pour accéder aux services et commerces dits « de proximité ». Plusieurs auteurs insistent sur la dépendance à l'automobile, sans quoi on est prisonnier chez soi (ORFEUIL, 2004), opinion que partagent pratiquement toutes les personnes rencontrées.

Pas d'auto, ici [...] Non. Attendre que mon *chum* revienne pour sortir... ouf ! (Lac-Beauport, femme, 30 ans, navetteuse, rapport affectif.)

C'est sûr que quand on demeure ici, on n'a pas le choix d'en avoir une [automobile]. On n'a pas de transport en commun, on n'a rien. (Sainte-Catherine, homme, 41 ans, hypermobile, rapport affectif.)

En fait, comme le résume bien une répondante :

Tu sais, il y a beaucoup de monde que quand on leur enlève leur auto, ils se sentent complètement... comme les jambes coupées. Bien, je pense que je ressentirais ça moi aussi. (L'Ange-Gardien, femme, 52 ans, motorisé 1, rapport affectif.)

Parmi nos répondantes, deux femmes ont été privées de voiture, le temps d'une convalescence. L'une habite seule et s'est retrouvée vraiment prisonnière chez elle.

J'ai eu un accident. Il n'y a pas de taxis à Sainte-Catherine. Tant que tu as ton auto, puis que tu vas où tu veux, tu ne t'en aperçois pas. Juste pour aller à la clinique médicale, c'est 25 minutes de marche ! Pas de taxis, pas d'autobus. [...] Je n'ai pas de parents ici. Il fallait que je trouve un voisin disponible, d'accord de venir me mener là, de s'asseoir, puis de m'attendre. (Sainte-Catherine, femme, 65 ans, casanière, rapport fonctionnel.)

La seconde, vivant en couple, a également beaucoup souffert d'isolement :

Puis le médecin m'a donné trois mois à ne pas conduire. Ça, ça m'a tué ! [...] J'avais plus le goût de rien ! [...] Quand je me sens un peu solitaire, un peu mal à l'aise, ça me décompresse de conduire. (L'Ange-Gardien, femme, 61 ans, navetteuse, rapport affectif.)

La question se pose : certains se sentent-ils moins dépendants de la voiture ? À l'analyse, il appert que ceux qui se déplacent moins (les *voisins*, par exemple) souffrent moins de leur dépendance à l'automobile. En effet, dans plusieurs cas, s'ils se déplacent moins, c'est parce qu'ils n'ont pas besoin de le faire, et de la sorte leur sentiment de dépendance à l'automobile est moins prononcé. Prenons l'exemple d'un retraité résidant au Lac-Beauport :

Question : L'automobile, c'est un moyen d'être indépendant ?

Réponse : Plus ou moins. Bien *le fun*. Mais si je restais en haute-ville [...] je me contenterais de l'autobus. (Lac-Beauport, homme, 57 ans, motorisé 1, rapport affectif.)

Le lieu de résidence de cet homme n'est pas desservi par le transport en commun, mais ce n'est pas uniquement pour cela qu'il utilise sa voiture :

Je trouve ça agréable de conduire. C'est une activité que j'aime. D'ailleurs, je prends toujours le volant, quand on se déplace. J'attends pas de me faire proposer par mon épouse : « Veux-tu que je conduise ? ». Non, non, c'est moi qui conduis. J'aime être au volant. (Lac-Beauport, homme, 57 ans, motorisé 1, rapport affectif.)

Ne pas être obligé d'utiliser sa voiture tous les jours à l'heure de pointe explique en partie la représentation affective de l'automobile, qui chose intéressante, n'est pas liée à un discrédit du transport en commun, perçu par le répondant comme fonctionnel.

Un second exemple révèle un autre aspect de la relation complexe entre la relation affective à l'automobile et la dépendance à celle-ci. Un retraité vivant à Sainte-Catherine, qui se dit lui-même un « mangeur de route », possède un profil de mobilité quotidienne de *voisin*, c'est-à-dire qu'il est très peu mobile dans la vie quotidienne. Il reconnaît sa dépendance à l'automobile, tout en affirmant du même souffle adorer conduire :

Question : Que représente pour vous votre automobile ?

Réponse : Un bon moyen de déplacement, puis de commodité. C'est une nécessité [...]. C'est rendu que c'est une nécessité. (Sainte-Catherine, homme, plus de 65 ans, voisin, rapport affectif.)

Reconnaître sa dépendance à l'automobile tout en entretenant avec elle une relation affective semble possible dans la mesure où l'utilisation de l'automobile est centrée sur des fins récréatives et sur l'accès à la nature :

Pourquoi j'ai acheté un 4X4 ? C'est parce que j'aime la nature. J'y vais moins souvent que j'y allais, mais j'allais me promener, dans le bois, sur les parcs. J'aime encore ça [...] Je suis un amant de la nature, je mets mes vélos en arrière puis je pars ! (Sainte-Catherine, homme, plus de 65 ans, voisin, rapport affectif.)

Par contre, la dépendance à l'automobile peut nourrir un rapport fonctionnel à celle-ci quand on doit l'utiliser tous les jours à des horaires fixes et serrés. À titre d'exemple, une résidente de Sainte-Catherine, mère d'un jeune enfant, travaille à Sainte-Foy et a un comportement de *navetteur* ; son rapport à l'automobile est fonctionnel, et même les aspects qui pourraient relever d'un rapport affectif, comme l'écoute de la radio ou de la musique, sont instrumentalisés :

Question : La musique ou la radio est-elle importante lors de vos déplacements ?

Réponse : Très importante. À cause de ma fille [de deux ans], et à cause de moi aussi. Mon travail me demande d'être au courant de l'actualité ; ça fait que quand j'embarque dans l'auto à 7 h 00, j'écoute les nouvelles à Radio-Canada. Et à 7 h 20 quand les sports commencent, on met les chansons de ma fille. (Sainte-Catherine, femme, 27 ans, navetteuse, rapport fonctionnel.)

En outre, le thème de la flexibilité revient souvent dans le discours de cette navetteuse et vient confirmer son rapport fonctionnel à l'automobile :

Je peux aller où je veux quand je veux avec qui je veux. [...] Tu as l'impression qu'il n'y a rien qui l'arrête. (Sainte-Catherine, femme, 27 ans, navetteuse, rapport fonctionnel.)

Plus on est mobile, plus l'automobile devient un objet utilitaire du quotidien ; chez les moins mobiles, les aspects ludiques de l'automobile prennent plus de place dans le discours. En ce sens, l'âge aurait un effet sur le rapport à l'automobile, tout comme il en a un sur les comportements de mobilité ; nous y reviendrons. Mais les deux exemples précédents attirent l'attention sur les responsabilités familiales, qui peuvent infléchir le rapport à l'automobile. Ces responsabilités sont-elles l'apanage des femmes ? Précisons d'abord que les femmes ont aussi souvent un rapport affectif que fonctionnel à l'automobile, et que chez les hommes la différence ne semble pas très significative (16 fonctionnel versus 13 affectif). Nous aurions pu croire *a priori* que le rapport affectif à l'automobile était un attribut masculin, lié à une représentation sociale, voire à un imaginaire, comme le laisse entendre la déclaration suivante :

On aime beaucoup conduire, nous autres [...] c'est un goût. C'est un goût de gars. (Lac-Beauport, homme, 73 ans, casanier, rapport fonctionnel.)

Or, tel n'est pas le cas. La voiture individuelle étant la norme chez les urbains actifs, les femmes autant que les hommes ont aussi souvent un rapport affectif à leur véhicule¹¹. La question demeure : les femmes et les hommes aiment-ils la voiture pour les mêmes raisons ?

L'automobile pour les hommes et les femmes

Quand on demande à un homme de 58 ans, occupant un emploi qui l'oblige à se déplacer dans toute l'agglomération, ce que représente pour lui l'automobile, il répond spontanément : « la liberté ». Il aime conduire :

Parce que c'est *le fun*. C'est *le fun*, c'est beau. Tu regardes le paysage. Puis je mets des CD, puis j'écoute ça *all the way*. Je fais beaucoup de grande route... (Lac-Beauport, homme, 58 ans, motorisé 2, rapport affectif.)

11. Contrairement à ce qu'observe STEG (2005), à propos d'un échantillon de détenteurs de permis de conduire qui ne tient pas compte de leurs lieux de résidence et où les hommes auraient davantage un rapport « symbolique » que fonctionnel à la voiture.

La liberté est ici associée au *fun*, à la beauté, au paysage, et aux grandes routes, renvoyant de la sorte à l'imaginaire privilégié dans plusieurs publicités de voiture : l'automobiliste conduisant seul, loin des embouteillages, sur une route panoramique. D'autres répondants tiennent des propos analogues.

Moi, j'ai choisi ma voiture. J'ai hésité entre une Audi et la Pontiac Grand Prix. Puis, j'ai été vers la Grand Prix parce qu'elle était manuelle. Le *feeling* de conduire une manuelle... Tu peux aller chercher aussi plus de puissance. C'est presque un sport pour moi. J'adore. On se sent relativement puissant et confortable. (Lac-Beauport, homme, 45 ans, hypermobile, rapport affectif.)

Le critère de sélection de sa voiture n'a pas été le prix, ce que révèle l'hésitation du répondant, mais le plaisir de conduire une voiture manuelle, une voiture puissante. Son rapport à l'automobile renvoie aussi aux publicités montrant un homme conduisant une voiture sport, sur une piste de course, puis soudainement, en gros plan, la main du conducteur secoue d'un coup sec le bras de transmission, avant que le bolide ne parte en accélération.

Dans le cas des femmes, et plus particulièrement des mères de jeunes enfants, le rapport affectif à l'automobile prend une couleur très différente.

J'aime être seule moi [...] J'allume la radio que je veux, j'écoute ce que je veux, la musique que je veux. Parce que quand la petite est là, elle me parle tout le temps. [Elle veut] de la musique, ça fait qu'il faut que je fasse attention au poste que j'écoute [...] Puis quand elle est là, elle demande mon attention quand je conduis. C'est : « Maman ! Maman ! ». (Lac-Beauport, femme, 30 ans, navetteuse, rapport affectif ; elle a un enfant de 2 ans.)

Le rapport affectif passe ici principalement par l'individualité que l'automobile permet de consolider. Pourquoi parler d'« individualité » plutôt que d'« autonomie » ? C'est parce que l'automobile, au-delà de permettre une plus grande autonomie, contribue au processus d'individuation propre à la modernité. En effet, dans l'exemple ci-dessus, il s'agit d'un *retour* à une individualité *compromise* par la vie familiale. Ce cas de figure n'est pas unique, et nous pourrions ici multiplier les citations.

Question : Est-ce que vous aimez conduire ?

Réponse : Oui. [...] C'est un petit peu, je trouve, le temps que j'ai pour être toute seule. Parce que je suis toujours [...] avec les enfants. Puis, c'est un peu le moment où je suis toute seule, que je mets ma musique. C'est mon petit temps pour moi, c'est dans mon auto. (Sainte-Catherine, femme, 39 ans, voisine, rapport affectif.)

J'aime conduire quand je suis toute seule. [...] Parce que je trouve que c'est un moment de calme [...] Puis je pense à toutes sortes d'affaires. J'aime ça conduire. Ah oui ! J'ai mes grandes réflexions en auto. (Lac-Beauport, femme, 43 ans, navetteuse, rapport affectif.)

Le rapport aux enfants est important aussi pour les femmes ayant un rapport fonctionnel à l'automobile. Par exemple, une femme en congé de maternité, qui en temps normal est une navetteuse, place l'obligation au centre de son discours sur l'automobile ; en réponse à la question qui demande si elle perçoit l'automobile comme une liberté, elle répond :

Bien, c'est ça, pour remplir les besoins que j'ai. (Lac-Beauport, femme, 35 ans, voisine, rapport fonctionnel, enfants de 8 mois et 5 ans.)

De façon intéressante, elle associe la liberté, souvent en lien avec le rapport affectif à l'automobile, aux besoins. Dans ce cas, l'automobile apporte une liberté bien loin des connotations romantiques sur lesquelles misent plusieurs publicités. Le terme « liberté » s'oppose ici à « captivité » ou dépendance et non au plaisir de rouler à sa guise.

Il y a aussi celles qui « font le taxi » : autant les adultes peuvent se sentir prisonniers sans voiture dans le rurbain, autant les jeunes peuvent se sentir isolés (BACHIRI, 2006). Certaines mères trouvent cela lourd de reconduire leurs adolescents un peu partout. Un résident de Lac-Beauport, père d'un adolescent, résume ainsi :

C'est ça la grande polémique du Lac-Beauport. [...] Si les enfants de 18 ans ont pas d'auto – parce que je trouve ça encore très jeune – on est des chauffeurs de taxis. On en a juste un, puis ça commence. (Lac-Beauport, homme, 48 ans, motorisé 1, rapport affectif.)

Bref, chez les mères, que le rapport soit affectif ou fonctionnel, il s'articule souvent autour de leurs responsabilités parentales¹².

Les hommes n'ont pas tous un rapport affectif avec la voiture, c'est le cas en particulier de ceux qui ont des enfants de moins de 18 ans : 7 des 9 pères ont un rapport fonctionnel à l'automobile (par opposition aux mères, dont 10/22 ont un rapport fonctionnel). Est-ce lié à leurs obligations professionnelles ? C'est ce que laissent entendre ces deux pères :

Pour mon travail, j'ai pas le choix. (Sainte-Catherine, homme, 39 ans, hypermobile, rapport fonctionnel.)

C'est pas important *pantoute*. L'automobile, si j'étais capable de m'en passer, je m'en passerais. (Lac-Beauport, homme, 40 ans, navetteur, rapport fonctionnel.)

L'automobile semble ici non seulement une nécessité, mais une obligation externe (s'il était capable de s'en passer, il s'en passerait). Par ailleurs, cet homme est père de famille, mais ne mentionne pas ses fonctions familiales dans son discours. Trois autres pères évoquent l'importance de l'automobile pour aller travailler, mais aussi le trafic, les embouteillages et les accidents ; prendre le volant n'est pas pour eux un moyen de décompresser, une promenade à pied serait plus efficace en la matière.

Ainsi, le rapport fonctionnel à l'automobile chez les plus jeunes répondants est marqué (a) par la présence de jeunes enfants, chez les femmes, et (b) par les obligations professionnelles, chez les hommes. La centralité de la famille et des responsabilités familiales chez les femmes peut conduire à un rapport affectif à l'automobile, celle-ci devenant un lieu où les mères peuvent être seules (« leur bulle » comme dit une femme

12. Chez les 40-49 ans, 9/15 ont un rapport fonctionnel, et 7 de ces 9 personnes ont des enfants de moins de 18 ans. Chez les trentenaires, la majorité a un rapport affectif : 12/20, mais ce n'est pas lié à la présence d'enfants, car 15/20 en ont, et ils se répartissent proportionnellement entre les deux groupes.

de Lac-Beauport de 41 ans, hypermobile, rapport affectif), ou à un rapport fonctionnel, lieu d'exercice de ces responsabilités.

La conduite et la perte d'autonomie

Si le rapport fonctionnel et affectif à l'automobile est à peu près également réparti chez les hommes et les femmes, des différences semblent exister dans certains groupes d'âge. Chez les 70 ans et plus, le rapport à l'auto est surtout fonctionnel (5/6), tout comme chez les moins de 30 ans (4/5) ; ce dernier groupe, cela dit, ne comprend que des femmes, dont 4/5 sont aussi mères de famille ; nous citons plus haut les propos de l'une d'elles qui parlait du rapport à sa fille dans son automobile.

En croisant les comportements de mobilité et les rapports à l'automobile (tableau 4), on observe que les *casaniers* et les *voisins* ont plus souvent un rapport fonctionnel (un des cas de voisins ayant un rapport affectif, est en vacances), et les *motorisés 1* ont plus souvent un rapport affectif ; les autres groupes se répartissant également entre les deux types de rapport.

TABLEAU 4

Rapport à l'automobile selon le comportement de mobilité

	Rapport fonctionnel	Rapport affectif	Total
Casanier	6	2	8
Voisin	8	3	11
Motorisé 1	2	7	9
Motorisé 2	6	6	12
Navetteur	8	8	16
Hypermobile	6	7	13
Total	36	33	69*

* Une personne qui a un rapport ambigu à l'automobile n'est pas incluse.

Les *casaniers* et les *voisins* sont les groupes les plus âgés et ont plus souvent un rapport fonctionnel à la voiture. Il se produirait un renversement avec l'âge. Les retraités les plus jeunes profitent d'un horaire plus libre et se déplacent quand bon leur semble, pour le plaisir, comme le « mangeur de route » dont nous citons les propos plus haut. Libérés de leurs obligations familiales et professionnelles, ils peuvent entretenir un rapport plus libre à la voiture, et donc affectif, comme nous l'avons vu plus haut. Mais à mesure que décline leur santé ou décroît leur autonomie, la conduite automobile perd de son attrait et se transforme en obligation. En ce sens, des problèmes de santé teintent le rapport à la voiture même chez des plus jeunes.

J'ai déjà aimé conduire, je ne sais pas si c'est l'âge [...]. Je ne suis plus confortable dans mon auto. Puis j'ai mal dans le dos, comme je t'ai dit, j'ai un mal de dos qui est diagnostiqué

depuis longtemps [...]. J'aimais beaucoup conduire. [...] On a fait les États-Unis au complet, le Grand Canyon, l'Arizona, Salt Lake City, les Grands Lacs, la Louisiane ; je suis monté voir mon frère au BC [...] on était tout le temps en auto. (Sainte-Catherine, homme, 47 ans, motorisé 2, rapport fonctionnel.)

Cet homme, actuellement peu mobile, entretenait auparavant un rapport affectif à l'automobile ; il n'y a pas chez lui de désenchantement face aux aspects ludiques ou récréatifs de la voiture, toutefois, son état de santé l'oblige à entretenir un rapport fonctionnel à l'automobile.

Ça a déjà été, gros Jeep, gros *tires* à bouette, gros moteur, gros *muffler* ; *asteure* quand t'es rendu pépère, non. (Sainte-Catherine, homme, 47 ans, motorisé 2, rapport fonctionnel.)

Revenons sur le propos du répondant affirmant que conduire « c'est un goût de gars ». Cette référence à la masculinité renvoie à une volonté de s'affirmer à travers l'automobile, ce qui relève d'un rapport affectif à l'automobile. Toutefois, ce rapport semble compromis avec l'âge :

Question : L'automobile, c'est un moyen d'être indépendant ?

Réponse : Non, pas du tout. [...] Ce n'est pas une liberté. C'est un moyen de transport. Ce n'est pas d'autre chose que ça. Quand tu veux aller à quelque part, bien, tu l'as ta voiture.

Question : Un moyen de transport efficace ?

Réponse : Ça, c'est tout à fait. C'est vrai, parce qu'on en a besoin. (Lac-Beauport, homme, 73 ans, casanier, rapport fonctionnel.)

En opposition à la conduite d'une automobile comme un « goût de gars », cet homme la réduit à sa plus simple expression en affirmant qu'il ne s'agit que d'« un moyen de transport », ce qui illustre l'utilisation qu'il en fait actuellement. De telles tensions entre un rapport affectif et fonctionnel à l'automobile, peuvent aussi être observées chez un homme de Sainte-Catherine, âgé de 87 ans, *casanier*, qui dit aimer prendre des routes différentes pour voir de nouveaux paysages ; il affirme aimer conduire, mais n'être nullement intéressé par son auto, qu'il ne « dorlote » pas et n'utilise que pour ses besoins.

L'automobile devient le seul moyen d'être mobile au fur et à mesure que l'on gagne en âge, et facilite les déplacements de personnes ayant du mal à marcher ou à faire du vélo. Le rapport que l'on entretient avec celle-ci tend donc à devenir fonctionnel.

*

* *

Chez les banlieusards rencontrés dans cette enquête, tant les hommes que les femmes, la possession d'une voiture individuelle est non seulement une norme, mais une nécessité. Sans voiture, il n'y a pas que les adultes qui soient prisonniers de leur chez-soi, c'est aussi le cas de leurs enfants, d'où le grand nombre de répondants, surtout des femmes, qui en l'absence de transport en commun disent « faire le taxi » (voir aussi BACHIRI, 2006). Mais le rapport à la voiture n'est pas pour autant le même chez tous.

Si on revient à la typologie de DUBOIS (2004), présentée plus haut, nous avons rencontré plusieurs cas où le rapport affectif à la voiture prend la couleur du *centaure* ; il s'agit alors d'hommes ; pour les femmes le rapport affectif est *familier*. À cet égard, la voiture comme objet apparaît aux femmes plutôt comme leur bulle¹³ et aux hommes comme leur conférant de la puissance. La voiture *ludique* serait celle de jeunes retraités. Enfin la voiture *pratique* est celle des plus âgés ou de ceux qui y voient une obligation liée à leur travail ou le lieu d'exercice de leurs responsabilités familiales. Ce que cela laisse entendre, c'est que le rapport à l'automobile varie selon les époques de la vie, les responsabilités et la perte de l'autonomie, liée à l'âge ou à la maladie, fait basculer les répondants vers un rapport fonctionnel. Avec le vieillissement de la population, cela laisse supposer que de plus en plus de personnes entretiendront un tel rapport avec leur voiture. C'est possiblement parmi ceux ayant un rapport fonctionnel à l'automobile que des changements de comportement sont possibles ; rappelons qu'ils forment la moitié de notre échantillon.

Le transport en commun pourrait-il concurrencer l'automobile ? Plusieurs parents rencontrés en entrevue doivent déposer leurs enfants, qui à la garderie¹⁴, qui à l'école, et profitent de leurs déplacements liés au travail pour faire des courses « en passant ». Le transport en commun n'offre pas la même flexibilité ; cette flexibilité, qui ressort aussi en Europe comme le principal avantage de la voiture par rapport aux transports en commun (CARPENTIER, 2007 ; MONTULET et HUBERT, 2008), ne concerne pas seulement les trajets et les arrêts, mais la possibilité de transporter des paquets, des provisions. Pour les aînés, cette possibilité de transporter des paquets est un atout important de la voiture. Quand on pense aux transports en commun, il ne faut pas non plus oublier de tenir compte des conditions climatiques québécoises : en hiver, il est plus agréable de sauter dans sa voiture, garée à sa porte, que de marcher jusqu'à l'arrêt d'autobus pour l'attendre au froid ; à cet égard, tant les parents de jeunes enfants que les aînés sont peu susceptibles de renoncer à leur voiture.

En ce qui concerne les retraités, dans un premier temps, ils acquièrent une grande liberté de déplacement, mais à mesure que les années passent, ils se déplacent de moins en moins, la voiture demeurant toutefois leur unique moyen de déplacement dans ces secteurs non desservis par le transport en commun. Eux qui se sont déplacés en voiture durant toute leur vie active, pourraient-ils devenir des usagers du transport en commun en vieillissant, à mesure qu'ils perdent de l'autonomie ? Et si oui, quel serait le type de transport en commun le mieux adapté à leur situation personnelle et géographique ? Très rares sont ceux qui ont parlé de transport en commun dans l'enquête, très peu l'ont déjà utilisé à un ou l'autre moment de leur vie. Par ailleurs, le vieillissement et la perte du permis de conduire obligeront les résidents du rurbain soit à déménager (ce qu'en immense majorité ils ne souhaitent pas ; voir FORTIN et DESPRÉS, sous presse), soit à avoir

13. Ou leur cocon ; voir GARDNER et ABRAHAM (2007).

14. Pas toujours près de chez eux, comme s'en plaignent non seulement ceux que nous avons rencontrés, mais l'ensemble des parents du Québec.

recours à des services de maintien à domicile, qui seront difficiles à organiser dans les secteurs périurbains.

Un grand nombre de personnes affirment aimer conduire ; c'est le cas de la moitié des personnes rencontrées au moins, celles qui ont un rapport affectif à la voiture. Pour les mères qui affirment que le moment passé seule en voiture est une occasion de décompresser, en particulier, il n'est pas sûr que le transport en commun le leur permette, non plus que le covoiturage. Pour elles, la voiture n'est pas un prolongement du chez-soi au sens de la maison familiale, mais un lieu d'intimité, un espace où elles peuvent affirmer leur identité, leur individualité. Certains auteurs préconisent le covoiturage pour contrer les embouteillages et la pollution. Questionnés à ce propos, plusieurs répondants ont affirmé qu'avant d'avoir des enfants, ils ont déjà covoituré, mais que désormais, avec les arrêts à la garderie ou à l'école, avec les horaires irréguliers liés aux activités parascolaires des enfants, cela n'était plus possible, sans parler du fait que plusieurs ont des horaires de travail variables, atypiques, ou doivent se déplacer dans le cadre de leur travail, comme nous l'avons vu plus haut. De plus, les navettes ne s'effectuent pas toutes vers une même destination¹⁵.

Nous n'avons rencontré dans cette enquête que des automobilistes. Peu sont critiques de ce mode de transport, qu'ils souhaiteraient moins polluant, sans envisager pour autant d'y renoncer ; comment s'en surprendre dans une société qui se définit par la mobilité (VIARD, 2008) ? Ils ne sont pas prêts à se départir de leur voiture individuelle, composante essentielle de leur mode de vie, mais sont davantage ouverts à utiliser des voitures plus « écologiques », dont les coûts sont cela dit supérieurs et les performances souvent inférieures à leur véhicule actuel. Cela illustre deux choses. Premièrement les campagnes de sensibilisation sur les gaz à effet de serre et la pollution ont eu un effet... de sensibilisation justement, même si cela ne se reflète pas dans les comportements. Deuxièmement, quand ils pensent à la pollution causée par l'automobile, les répondants pensent au smog, urbain, et pas à l'empiètement sur les terres agricoles, la forêt ou les lieux de villégiature, alors qu'ils sont très nombreux à dénoncer le déboisement lié à la construction domiciliaire, l'étalement étant bien sûr permis par l'utilisation de la voiture. Dans la ville étalée, la voiture est devenue un bien essentiel. Diminuer la dépendance à la voiture ne passera pas uniquement par une plus grande offre de transports en commun, ni uniquement par des campagnes de sensibilisation sur la pollution causée par les gaz à effet de serre, mais par la fin de l'étalement urbain, ce qui nécessitera vraisemblablement des politiques publiques.

Les conditions qui pourraient amener les résidents du rurbain à diminuer l'usage de leur voiture, composante essentielle de leur choix résidentiel et de leur mode de vie, sont difficiles à respecter, tant chez les plus jeunes avec des charges familiales que chez

15. Une femme interrogée dans notre enquête, mais résidant dans un autre secteur que ceux sur lesquels porte cette analyse, rapporte que sur sa rue, quatre mères conduisent le matin leurs enfants vers autant de garderies, dans des directions opposées, ce qui empêche toute forme de covoiturage.

les aînés. Alors que les prix du pétrole sont en augmentation constante, pourront-ils conserver ce mode de vie ?

Andrée FORTIN

Département de sociologie,
Université Laval.
andree.fortin@soc.ulaval.ca

Marie-Hélène VILLENEUVE

Étudiante à la maîtrise
Département de science politique,
Université d'Ottawa.
mvill040@uottawa.ca

Martin RIOUX

Étudiant en droit,
Université McGill.
riouxmv@yahoo.ca

BIBLIOGRAPHIE

- ARLAUD, Samuel, Yves JEAN et Dominique ROYOUX (dirs)
2005 *Rural-Urbain. Nouveaux Liens, nouvelles frontières*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- BACHIRI, Nabila
2006 *L'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et d'adolescents de territoires rurbains de la Communauté métropolitaine de Québec*, Mémoire de maîtrise en architecture, Québec, Université Laval.
- BASSAND, Michel
1995 « L'environnement programmé », dans : Louise QUESNEL (dir.), *Social Sciences and the Environment / Les sciences sociales et l'environnement*, Ottawa, University of Ottawa Press, p. 21-28.
- BAUER, G. et ROUX J.-M.
1976 *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil.
- BOURNE, Larry S.
1996 « Reinventing the suburbs : Old myths and new realities », *Progress in planning*, 46, 3 : 163-184.
- BULL, M.
2001 « Soundscapes of the Car. A critical ethnography of automobile habitation », dans : Daniel MILLER (dir.), *Car cultures*, Berg, Oxford and New York, p. 185-202.

- CARPENTIER, Samuel
 2007 « Comportements de mobilité et ancrage résidentiel », dans : Thierry RAMADIER (dir.), *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement. Rapport final*, Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement, p. 19-50.
- CHALAS, Yves
 2000 *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos.
- DARIS, Alexandra
 2002 « Mobilité et vie sociale : entre le quartier de l'ailleurs », dans : Andrée FORTIN et al., *La banlieue revisitée*, Québec, Éditions Nota bene, 2002, p. 181-211.
- DESSE, René-Paul
 2001 *Le nouveau commerce urbain : dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Rennes, France, Presses universitaires de Rennes.
- DOWLING, Robyn
 2000 « Cultures of mothering and car use in suburban Sydney : A preliminary investigation », *Geoforum*, 31 : 345-353.
- DUBOIS, Nicolas
 2004 « L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi », Thèse de doctorat, Nanterre, Université Paris X. (<http://publications.u-paris10.fr/40/01/dubois.pdf>)
- FEATHERSTONE, Mike
 2004 « Automobilities. An introduction », *Theory, Culture & Society*, London, Thousand Oaks and New Delhi, 21, 45 : 1-24.
- FORTIER, Claude
 2003 *L'automobile et la société québécoise au XX^e siècle*, Mémoire de maîtrise en sociologie, Université Laval, Québec.
- FORTIN, Andrée et Mélanie BÉDARD
 2003 « Citadins et banlieusards : représentations, pratiques et identités », *Canadian Journal of Urban Research/Revue canadienne de recherche urbaine*, 12, 1 : 124-142.
- FORTIN, Andrée et Olivier COURNOYER BOUTIN
 2007 « L'étalement (r)urbain et ses paradoxes », *Milieus de vie, aménagement et appropriation de l'espace humain*, Acfas, Trois-Rivières, 7 mai 2007.
- FORTIN, Andrée et Carole DESPRÉS
 « Le juste milieu, représentations de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec » (sous presse), *Cahiers de géographie du Québec*.
- GAGNON, Marie-Christine
 2006 *L'automobile comme prolongement de la maison*, Université Laval, Mémoire de maîtrise en ethnologie.
- GARDNER, Benjamin et Charles ABRAHAM
 2007 « What drives car use ? A grounded theory analysis of commuters' reasons for driving », *Transportation Research Part F* 10, p. 187-200.
- HAGMAN, Olle
 2003 « Mobilizing meanings of mobility : Car users' construction of the goods and bads of car use », *Transportation Research Part D* 8 : 1-9.

HARDY, Jérôme

- 2006 *Le rapport à l'automobile en milieu périurbain. Le cas des résidents de la Communauté métropolitaine de Québec*, Essai, Maîtrise en sciences de l'architecture (Design Urbain), Université Laval, Québec.

JAILLET, Marie-Christine, Lionel ROUGÉ et Christine THOUZELLIER

- 2006 « Les modes de vie des 'navetteurs' toulousains installés aux franges de l'aire urbaine : vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité », dans : Michel BONNET et Patrice AUBERTEL (dirs), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, p. 161-173.

JENSEN, Mette

- 1999 « Passion and heart in transport – a sociological analysis on transport behaviour », *Transport Policy* 6 : 19-33.

KAUFMANN, Vincent, Christophe JEMELIN et Jean-Marie GUIDEZ

- 2001 *Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Paris, La Documentation française.

LANNOY, Pierre

- 2003 « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie*, 44, 3 : 497-529.

LE BRETON, Éric

- 2004 « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », dans : Jean-Pierre ORFEUIL (dir.), *Transports, pauvreté, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 49-73.

MANGIN, David

- 2004 *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette.

MAXWELL, S.

- 2001 « Negotiating car use in everyday life », dans : Daniel MILLER (dir.), *Car Cultures*, Berg, Oxford and New York, p. 203-222.

MILLER, Daniel

- 2001 « Driven societies », dans : Daniel MILLER (dir.), *Car Cultures*, Berg, Oxford and New York, p. 1-33.

MONNEYRON, Frédéric et Joël THOMAS

- 2006 *L'automobile : un imaginaire contemporain*, Paris, Imago.

MONTULET, Bertrand et Michel HUBERT

- 2008 « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport », *Brussels Studies. La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles*, n° 15. www.brusselsstudies.be (consulté le 1^{er} mars 2008)

ORFEUIL, Jean-Pierre

- 2004 *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour D'Aigues, Éditions de l'Aube.

PERVANCON, Maryse

- 1999 *Du monde de la voiture au monde social : conduire et se conduire*, Paris, L'Harmattan.

- PINSON, Daniel et Sandra THOMANN
2001 *La maison en ses territoires*, Paris, L'Harmattan.
- PRÉDALI, Frédérique
2005 « Les pratiques de mobilité des mères en Île-de-France », *Networks and Communications Studies*, NETCOM, 19, 3-5 : 211-228.
- RAMADIER, Thierry (dir.)
2007a *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement. Rapport final*, Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement.
2007b « Éléments socio-cognitifs sur les lieux de destination de la mobilité urbaine : une approche par les paysages urbains », dans : Thierry RAMADIER (dir.), *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement. Rapport final*, Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement, p. 51-84.
- REMY, Jean et Liliane VOYÉ
1992 *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, (Villes et Entreprises).
- RIOUX, Jacky
2008 « Les déplacements liés à la consommation de résidents de la périphérie de Québec », Conférence à l'Acfas, Québec, 9 mai.
- SHELLER, Mimi
2004 « Automotive emotions : Feeling the car », *Theory, Culture & Society*, London, Thousand Oaks and New Delhi, 21, 4/5 : 221-242.
- SECCHI, Bernardo
2006 *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèse.
- Statistique Canada
2008 *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006*, Ottawa, Ministère de l'Industrie (n° 97-561-X au catalogue).
- STEG, Linda
2005 « Car use : Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motive for car use », *Transportation Research Part A* 39, p. 147-162.
- URRY, John
2004 « The 'system' of automobility », *Theory, Culture & Society*, London, Thousand Oaks and New Delhi, 21, 4/5 : 25-39.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène
2006 « Forme urbaine, comportements de localisation et mobilité quotidienne », *Cahiers de géographie du Québec*, 50, 141 : 545-552.
2008 « Modes de transport et territoires pratiqués en solo par les adolescents de la région urbaine de Québec », *Enfances, Familles Générations*, www.erudit.org/revue/efg-/2008/v/n8/01849ar.html
- VIARD, Jean
2008 *Éloge de la mobilité*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- WALKER, Audrey et Andrée FORTIN
2007 *La banlieue comme lieu idéal pour élever les enfants*, Rapport de Recherche, Québec, Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues, Université Laval.

WIEL, Marc

2005 *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

WOLLEN, Peter and Joe KERR (dirs)

2002 *Autopia. Cars and Cultures*, London, Reaktion Books.