HAL
open science

De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale.

Anaïs Rocci

To cite this version:

Anaïs Rocci. De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale.. Sociologie. Université René Descartes - Paris V, 2007. Français. NNT : . tel-00194390

HAL Id: tel-00194390

https://theses.hal.science/tel-00194390

Submitted on 6 Dec 2007

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

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

Université de Paris 5 – René Descartes
- Sorbonne -

Thèse de doctorat

« Sciences humaines et sociales : cultures, individus, sociétés »

De l'automobilité à la multimodalité ?

Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture

Le cas de la région parisienne et perspective internationale.

Présentée par

Anaïs ROCCI

Décembre 2007

Sous la direction de Dominique DESJEUX
Encadrée à l'INRETS par Francis PAPON et Laurent HIVERT

Composition du jury :
Dominique DESJEUX, *Professeur à l'université de Paris 5-René Descartes, Directeur de thèse*
Norbert ALTER, *Professeur à l'Université Paris 9-Dauphine, Rapporteur*
Vincent KAUFMANN, *Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Rapporteur*
Georges AMAR, *Ingénieur de l'Ecole des Mines, Directeur de la prospective à la RATP*
Guillaume FABUREL, *Maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Paris*

Remerciements

Ce travail de thèse n'aurait pas pu aboutir sans l'aide et le soutien de nombreuses personnes que je tiens à remercier très sincèrement ici.

Tout d'abord, c'est avec gratitude que je remercie Dominique Desjeux, mon directeur de thèse, qui suit mes travaux depuis plusieurs années et m'a accordé une grande confiance. Un grand merci pour son soutien, ses encouragements et ses conseils.

Sans le chaleureux accueil de l'INRETS et du DEST particulièrement, je n'aurais probablement pas engagé cette recherche. Je remercie mes deux financeurs : l'INRETS et la Région Île-de-France qui m'ont permis de réaliser ce travail durant ces trois ans. C'est avec beaucoup de reconnaissance et de sympathie que je remercie toute l'équipe du DEST pour m'avoir guidée, soutenue, et accompagnée tout au long de cette thèse. Ma reconnaissance s'adresse tout particulièrement à Jean-Loup Madre, directeur du DEST et à mes encadrants, Laurent Hivert et Francis Papon, qui ont toujours été présents et de bon conseil. Je remercie également Akli Berri pour son aide précieuse notamment en anglais. Mes remerciements s'adressent aussi à Annie Berthelot, Annick Cavelier et Carlos De Melo pour leur gentillesse et leur appui.

Je tiens également à exprimer ma reconnaissance à tous les enquêtés pour avoir accepté de se prêter au jeu de l'entretien, pour leur disponibilité, leur confiance et leur sincérité. Sans eux, cette recherche n'aurait pu voir le jour.
J'adresse ma gratitude à Toshiyuki Yamamoto et Joyce Dargay pour m'avoir accueillie et accompagnée dans la réalisation des enquêtes à Nagoya et à Londres.

Je ne saurais comment remercier mes dévoués relecteurs, qui ont consacré du temps et de l'énergie à me corriger : Laurent Hivert, Francis Papon, Jean-Loup Madre, Ariane Dupont, et ma chère mère, Agnès.
Je tiens à remercier d'autres personnes qui m'ont également conseillée et informée durant la thèse : Philippe Zittoun, Caroline Gallez, Jean-Marie Guidez, Gérard Brun, Guillaume Faburel, Georges Amar, Françoise Potier, Stéphanie Vincent, Fabrice Clochard et Jacques Savine.

Enfin, je remercie très affectueusement tous mes proches pour leur soutien, leurs encouragements, leur confiance et leur patience, avec une pensée toute particulière pour Simon et Emilie.

Sommaire

SOMMAIRE **1**

INTRODUCTION ET DEMARCHE **5**

1 CONTEXTE SOCIETAL 5
2 CONTEXTE SCIENTIFIQUE 8
3 POSITIONNEMENT DE LA RECHERCHE : PROBLEMATIQUE, CADRES THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 10
3.1 Problématique et questionnements 10
3.2 Le cadre de la recherche : mobilité quotidienne et dynamique de changement 12
3.3 Cadre méthodologique : une approche qualitative compréhensive 17
4 DEMARCHE METHODOLOGIQUE 20
4.1 Une démarche inductive 20
4.2 Une démarche compréhensive : l'entretien semi-directif 21
4.3 Le choix des terrains 22
4.4 Le recrutement 22
4.5 L'échantillon en Île-de-France 23
4.6 Les profils d'usagers interviewés 25
4.7 Organisation de la thèse 33

PREMIERE PARTIE : **35**

DE L'ACQUISITION A L'USAGE AUTOMOBILE : ANALYSE SYNCHRONIQUE DU PROCESSUS DE DECISION DU CHOIX MODAL **35**

CHAPITRE 1 : L'ACQUISITION DE LA VOITURE : COMMENT EN VIENT-ON A POSSEDER UNE VOITURE ? 37
1.1 L'effet cycle de vie 37
1.2 L'effet de l'éducation et de l'entourage social sur l'acquisition 45
1.3 La construction des systèmes de lieux individuels : la question de la localisation. . 48
CHAPITRE 2 : DES PERCEPTIONS DES MODES REVELATRICES DU CHOIX MODAL, ENTRE COUTS ET BENEFICES 67
2.1 Le choix de la voiture : un arbitrage coût/bénéfice par rapport aux autres modes . 68
2.2 Des modes pourtant utilisés par les autres 89
2.3 Autour de l'automobile : vers une modification des usages, de l'individuel au collectif 101
2.4 Coûts monétaires des modes, perceptions et stratégies 114
CHAPITRE 3 : CONTRAINTES, STRATEGIES D'USAGE AU QUOTIDIEN ET EXPERTISE DU DEPLACEMENT 127
3.1 A un usage dépend un mode, le poids du contexte quotidien 128
3.2 Organisation quotidienne et programme d'activités 137
3.3 Le déplacement, un « moment à vivre » ou un « moment à passer » ? 143
3.4 La gestion des zones d'incertitude : fiabilité, sécurité et durée des déplacements. 152
3.5 Apprentissage et expertise de mobilité 165
CHAPITRE 4 : EN GUISE DE CONCLUSION. COMPRENDRE LES FREINS ET LEVIERS AU CHANGEMENT, ENTRE FACTEURS EXTRINSEQUES, FACTEURS INTRINSEQUES ET « CAPITAL MOBILITE » 175
4.1 Des contraintes extrinsèques qui structurent l'acquisition automobile 177
4.2 Le choix modal, un calcul stratégique rationnel et émotionnel 178
4.3 Le « capital mobilité » : habitude, apprentissage et expérience 185

4.4 Une synthèse schématisée *202*
4.5 Typologie des logiques d'action et potentiel de changement *205*

DEUXIEME PARTIE : **211**

IMPACTS DES VALEURS ENVIRONNEMENTALES ET DES POLITIQUES PUBLIQUES SUR LES CHOIX MODAUX : ANALYSE DIACHRONIQUE DU CHANGEMENT **211**

CHAPITRE 5 : EXEMPLES DE CAS EN PROCESSUS DE CHANGEMENT DE MODE : EFFETS DE SITUATION ET INTERACTIONS SOCIALES 213
5.1 Les cas en processus d'abandon de la voiture : un changement choisi mais souvent partiel *213*
5.2 Les cas en processus d'acquisition de l'automobile, souvent contraints par la carence de l'offre des transports publics *236*
CHAPITRE 6 : LE RAPPORT A L'ENVIRONNEMENT, UN IMPACT SUR LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ? 249
6.1 Une sensibilité environnementale peu marquée… *250*
6.2 Entre fatalisme et scepticisme *254*
6.3 Le critère Environnement face aux intérêts individuels dans le choix du mode *263*
6.4 Se déculpabiliser vis-à-vis des autres, de sa culture ou de sa génération *268*
6.5 Les petits gestes du quotidien : rôle de l'éducation et poids du dispositif matériel *271*
6.6 Dissonances cognitives et mécanismes de justification *279*
CHAPITRE 7 : LE POIDS DU POLITIQUE DANS LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS 287
7.1 Contraintes à l'usage, des mesures de limitation de la voiture efficaces ? *288*
7.2 Pour un mode d'action coercitif ou incitatif ? De la nécessité des contraintes et demande de compensations *304*
7.3 Des mesures souvent incomprises, jugées inefficaces et incohérentes *317*
7.4 La crédibilité des acteurs politiques remise en cause *326*
7.5 Social, symbolique et matériel, trois types de justification pour légitimer son comportement. Un mécanisme de résistance au changement *334*
CHAPITRE 8 : POUR UNE ANALYSE DU PROCESSUS DE CHANGEMENT 339
8.1 Une structure « tout voiture » à modifier pour accueillir un système de mobilité « tout modes » *340*
8.2 Les conditions symboliques, matérielles et sociales du changement *345*
8.3 Trois formes d'influence pour penser le changement *351*
8.4 Passer d'une « mobilité de consommation » à une « mobilité durable ». De la croissance économique à une avancée écologique *355*

TROISIEME PARTIE : **359**

REGARDS CROISES AVEC NAGOYA ET LONDRES **359**

CHAPITRE 9 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE 361
9.1 La comparaison en question *361*
9.2 Une question d'échelle *363*
9.3 Le choix des villes observées *364*
9.4 Le déroulement des enquêtes et leurs difficultés *370*
9.5 L'échantillon *372*
CHAPITRE 10 : RESULTATS DES ENQUETES A NAGOYA ET A LONDRES 379
10.1 Le cas de Nagoya : motorisation normalisée et pratiques multimodales *379*
10.2 Le cas de Londres : un usage de la voiture limité par de fortes contraintes *412*
CHAPITRE 11 : POUR UNE ANALYSE INTERCULTURELLE, EN GUISE DE CONCLUSION 457
11.1 Eclairages apportés par ces deux enquêtes exploratoires internationales *457*

11.2 Des particularités culturelles *461*
11.3 Discipline et rapport à la règle : entre caractéristique culturelle et poids de la sanction *463*
11.4 Entre normes sociales et modes de régulation politique *465*

CONCLUSION **469**

12 PRINCIPAUX RESULTATS 473
12.1 Multiplicité et diversité des facteurs *473*
12.2 L'importance du vécu et des images représentées des modes *473*
12.3 Le « capital mobilité » *474*
12.4 Efficience de l'expérience *475*
12.5 Des dispositifs « facilitateurs » et incitatifs *476*
12.6 Poids de la contrainte *476*
12.7 Une faible conscience environnementale et un moindre impact dans les choix modaux *477*
12.8 Les mécanismes de justification pour légitimer le décalage entre le discours et les pratiques *478*
12.9 Le triptyque « Information-coercition-incitation » *478*
12.10 Une question de norme *479*
12.11 Des conditions matérielles, sociales et symboliques au changement *480*
13 TENTATIVE DE MODELISATION DES FACTEURS DU CHANGEMENT DE PRATIQUES MODALES : UN SYSTEME DYNAMIQUE 481
13.1 Autour des normes sociales *481*
13.2 Autour du vécu et des images représentées *482*
13.3 Autour des contraintes *483*
13.4 Autour du « capital mobilité » *484*
13.5 Autour des effets de rupture *484*
14 APPORTS ET PISTES DE RECHERCHES FUTURES 487

BIBLIOGRAPHIE **491**

ANNEXES **507**

DEFINITIONS 509
PROPOSITION DE SCHEMAS SYNTHETIQUES DES CRITERES ET FREINS A L'USAGE DES MODES 513
GUIDE D'ENTRETIEN AUPRES DES USAGERS POUR L'ENQUETE EN ÎLE-DE-FRANCE 517
GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES ENQUETES A LONDRES ET A NAGOYA 521

TABLE DES MATIERES DETAILLEE **525**

Introduction et démarche

Nous présenterons ici les contextes sociétal et scientifique dans lesquels s'inscrit notre thèse. Nous décrirons ensuite le positionnement de cette recherche : la problématique et les cadres théoriques et méthodologiques. Enfin, nous exposerons notre démarche empirique.

1 Contexte sociétal

Journaux télévisés, articles de presse, reportages, campagnes publicitaires consacrent de plus en plus d'espaces aux problèmes environnementaux et aux conséquences du changement climatique (catastrophes naturelles, disparitions d'espèces animales et végétales, problèmes de santé publique, pollution atmosphérique, et autres anomalies). A ceci s'ajoutent, au plan économique, la raréfaction des ressources pétrolières et la hausse du prix du carburant. Au niveau politique, le Grenelle de l'environnement, les diverses mesures pour limiter la pollution locale, la semaine de la mobilité, ou encore le lancement de Vélib'[1], témoignent d'un intérêt (ou d'une inquiétude) croissant(e) pour ces questions environnementales.
Il est communément entendu (si ce n'est admis) aujourd'hui que la « planète va mal ». Entre l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) et le réchauffement climatique, les comportements et les modes de vie sont visés. La France a pour objectif de diviser ses émissions par quatre (« facteur 4 ») d'ici à 2050. Les scientifiques affiliés au Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) s'accordent désormais sur un seuil de précaution climatique : une hausse de plus de deux degrés sera périlleuse pour la planète[2]. Tous leurs modèles anticipent un réchauffement, important ou mesuré, ainsi que d'inévitables effets néfastes.
Aujourd'hui, le mode de vie et la consommation des ménages influent notablement sur les émissions de GES, provoquant une augmentation trop rapide du réchauffement. Les transports sont notamment responsables d'un quart des émissions nationales de GES en 2004. Et ces

[1] Vélib' est un système de location en libre service disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il permet de prendre un vélo dans une station et le déposer dans une autre, les stations Vélib' sont distantes de 300 mètres environ. Elles sont constituées d'une borne et de points d'attache pour les vélos. La borne Vélib' permet de louer un vélo, de souscrire un abonnement courte durée par carte bancaire (1 jour = 1€, 7 jours =5€), de consulter le mode d'emploi et des informations sur le service, de consulter un plan des stations voisines, de recharger la carte Vélib' annuelle (29€). La première demi-heure est gratuite. La première demi-heure supplémentaire coûte 1€, la deuxième 2€ et à partir de la troisième, 4 € par demi-heure supplémentaire.
[2] Le monde diplomatique, janvier 2006. http://monde-diplomatique.fr/2006/01/SINAI/13101/ Voir aussi un Résumé du « Bilan 2007 des changements climatiques. Les bases scientifiques physiques », à l'intention des décideurs, contribution du groupe de travail 1 au quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, (janvier 2007).

émissions dues aux transports ont augmenté de 23% entre 1990 et 2004 selon les sources de l'IFEN[3]. Le trafic routier est responsable de 94% des émissions de CO2 du transport intérieur, dont 55% pour les voitures particulières[4]. Si la technologie rend les moteurs de moins en moins polluants, la réduction unitaire des émissions de chaque voiture est ralentie par l'augmentation de la masse et de la puissance (Cuenot, Papon, 2007), et compensée par l'augmentation du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus (Hivert, 1999 ; Hivert, Cerri, 2004). Dès lors, nous ne pouvons pas compter sur les seules solutions technologiques pour réduire les émissions. Une modification des comportements est nécessaire.

L'automobile, dont l'usage se répand rapidement dès les années 1960 en Europe est, depuis, le mode de transport dominant. En France, sa diffusion s'est imposée avec les 30 glorieuses, transformant ainsi les pratiques de mobilité. L'automobile, liée au développement économique et au désir de modernisation, est considérée comme le seul « mode de transport reprenant les valeurs véhiculées par la modernité, et permet à l'individu d'assurer son identité dans un cadre consumériste » (Montulet, 1996). L'automobile représente la mobilité par excellence. Cette nouvelle ère du « tout voiture » a accompagné l'extension urbaine et allongé les distances, autant que le développement urbain a favorisé sa diffusion[5]. Cette expansion de la voiture est alors fortement soutenue par les pouvoirs publics. La planification des déplacements et l'urbanisme favorisent largement « l'automobilité » [6] (périurbanisation, grands boulevards Haussmanniens, rétrécissement des trottoirs, etc. [7]). Avec l'étalement urbain, la disposition d'une voiture tend de plus en plus à devenir nécessaire (Beaucire, 1996, Andan, 1994, Dupuy, 1999, 2006)[8].
Mais aujourd'hui, ces valeurs de progrès économique et social de mobilité et de liberté sont remises en question et l'automobile est perçue par les scientifiques comme source de dysfonctionnement, de pollution, de dégradation de l'environnement, de nuisances urbaines et de congestion (Merlin, 1994). Elle apparaît également comme un générateur ou un amplificateur d'inégalités sociales, de phénomènes d'exclusion ou réciproquement de dépendance (Dupuy, 1999). Ces externalités sont donc mises en causes tant au niveau local (pollution atmosphérique et sonore, insécurité, embouteillages, difficultés de stationnement, consommation d'espace, etc.) qu'au niveau global (réchauffement climatique, raréfaction des ressources énergétiques, etc.) (Dron, 2003 ; Szyliowicz, 2003).

Du fait des externalités négatives liées à l'automobile, et à l'essoufflement de ses capacités en ville, le positionnement politique s'inverse, et les décideurs cherchent à en réduire son usage en

[3] http://www.ifen.fr/dee2003/transports/
[4] 27% pour les poids lourds, 17% pour les véhicules utilitaires et 1% pour les deux-roues.
[5] Pour un regard historique sur l'automobile voir par exemple *Je suis l'automobile*, J-P. Orfeuil (1994). Pour un regard historique sur la mobilité : J-P. Orfeuil (2000a), sur le phénomène d'urbanisation : V. Kaufmann (1997).
[6] Ce terme renvoie à un mode de vie, une norme de déplacement tournée vers l'automobile.
[7] Voir par exemple les travaux de V. Kaufmann (2001a) et M. Wiel (1999).
[8] L'automobile s'impose parce que les lieux s'éloignent et les distances à parcourir augmentent (Aguilera, et *al.*, 2000). « La croissance du trafic automobile provoque une augmentation de la consommation d'espace, de la tolérance envers l'éloignement des commerces, des services, des lieux de travail et des équipements de loisir, qui provoque à son tour une augmentation des besoins de déplacements et une augmentation du trafic automobile » (Gout, 2002). L'organisation de l'espace urbain et l'amélioration de la qualité des réseaux routiers poussent à l'usage automobile (M. Wiel, 2004).

milieu urbain[9]. Les pouvoirs publics dans de nombreuses villes orientent leurs politiques de transports vers un partage de la voirie, favorisant les modes de locomotion alternatifs, comme le rabattement sur les transports publics ou les deux roues. Un des enjeux tient au rééquilibrage de l'espace et à un usage plus « rationnel » des différents moyens de déplacement (Mignot, 2001, Marchand et *al.*, 2002). L'automobile ne remplit plus autant les fonctions qui lui étaient attribuées : accroissement des distances, réduction des temps de parcours, liberté de mouvement, etc. Et on constate un « retour » à d'autres modes de locomotion, comme le vélo ou le tramway.

Ainsi, la mobilité urbaine est confrontée à de nombreuses mutations, et ce, aussi bien en Île-de-France que dans d'autres métropoles du monde, vis-à-vis d'une part, du contexte environnemental actuel, et d'autre part de la saturation de l'automobile en milieu urbain. Il est véritablement question d'une dynamique des mobilités, liées elles-mêmes à plusieurs dynamiques : institutionnelle, spatiale, économique, environnementale, sanitaire, et comportementale. C'est sur cette dynamique des comportements que nous avons souhaité nous concentrer.

Ce système « tout-voiture » demeure cependant difficile à éviter dans de nombreuses villes françaises. La région Île-de-France bénéficie d'un bon réseau de transports en commun, mais n'a pas totalement résisté au poids de la voiture, particulièrement en grande banlieue. Malgré la diversité des modes de transports, la voiture a toujours une place prépondérante en ville[10]. En effet, il semble difficile pour certains de se passer de leur voiture, qu'ils soient objectivement contraints (captifs) ou non. Nombre de personnes n'envisagent jamais de se déplacer autrement qu'en voiture (Niel, 1998 ; Kaufmann, 2000).

Chercheurs, décideurs et professionnels du transport orientent de plus en plus leurs réflexions sur la problématique environnementale et la nécessité de réduire l'usage de la voiture en milieu urbain ; les citoyens se disent de plus en plus préoccupés par ces enjeux, et pourtant, le changement de comportement préconisé par les scientifiques semble difficile à concrétiser, et les conséquences de la croissance de l'usage automobile sont peu maîtrisées.

Des solutions sont aujourd'hui envisagées pour réduire l'usage de la voiture, par la contrainte d'une part : réglementation, tarification, rétrécissement de l'espace pour la voiture sur la voirie, etc. ; par l'incitation vers les alternatives d'autre part : voies de bus en site propre, aménagements cyclables, communication, etc. Toutefois, ces solutions ne semblent pas toujours efficaces et les connaissances en matière de mobilité urbaine, bien qu'abondantes ces dernières années, sont finalement encore assez limitées.

---

[9] D'après Y. Fijalkow, « bien souvent, la ville s'est adaptée à la voiture plutôt que l'inverse. (…) Aujourd'hui, un consensus inverse se développe en faveur de la création de zones 30, de voies cyclables séparées, de parking périphériques de dissuasion » (2002). Notons également la création de couloirs de bus en site propre, de tramways, mise en place d'une politique de stationnement (limitation des places et augmentation du coût), de Plans de Déplacements Urbains, etc.

[10] D'après une recherche récente menée à l'INRETS (Hivert, Legros, Krakutovski, 2007, changements démographiques et usage des modes, Projet « Cadmium », rapport sur convention INRETS-ADEME/DEUFRAKO, à paraître) sur l'évolution de l'usage des modes, à partir de la base Parc Auto, on compte en France, au début des années 2000, parmi les modes que tous les individus âgés de 15 ans et plus ont utilisé au cours d'un mois : 60% en voiture, 13% en TC, 10% multimodaux (l'un ou l'autre ou les deux), les 16% restants se partageant entre deux roues motorisés, vélo et marche. Or cette répartition modale se décline de façon très différenciée suivant l'équipement et l'usage. Ainsi, par exemple : dans un ménage motorisé, parmi les utilisateurs principaux : 80% en voiture, 3% en TC, 10% de multimodaux ; parmi les non utilisateurs principaux d'un ménage motorisé (les secondaires et les sans permis) : 49% en voiture, 14% en TC et 17% de multimodaux ; enfin, parmi les ménages non motorisés, les parts cumulés de TC et multimodaux s'élèvent à 52%.

2 Contexte scientifique

Les connaissances scientifiques sur le sujet sont encore très segmentées (Kaufmann, 2000, 2001a)[11], même si de plus en plus de recherches interdisciplinaires et transversales à différentes thématiques commencent à voir le jour. De plus, l'état des savoirs sur les motivations et les logiques individuelles dans les choix modaux et les pratiques de mobilité demeure insuffisant pour apporter des réponses et des solutions à ce problème de changement modal.

Tout d'abord, le regard scientifique sur la mobilité a plutôt fait l'objet de recherches quantitatives. Ces approches apportent des connaissances sur les évolutions de la mobilité. Nombreuses enquêtes de grande ampleur permettent de suivre et de mesurer ces évolutions depuis 25 ans : l'EGT (L'Enquête Globale Transport en Île-de-France, menée par la DRE), l'ENT (L'Enquête Nationale Transport, réalisée par l'INRETS et l'INSEE) et les EMD (les Enquêtes Ménages Déplacements effectuées par le CERTU sur différentes villes françaises). Elles font apparaître des tendances en termes de motorisation, de parts modales, de temps de déplacements, d'inégalités sociales, etc. Et elles permettent d'établir des modélisations et des prévisions à long terme. De manière générale, les études quantitatives et statistiques privilégient plutôt des analyses économiques, économétriques, ou encore démographiques[12].
D'autre part, les modèles théoriques existants tentent généralement d'expliquer les comportements à travers les facteurs de coût monétaire et de temps (la théorie des coûts généralisés[13], la conjecture de Zahavi[14], le *Rational Choice Model*[15]). Or, il s'avère que les choix ne sont pas toujours rationnels, ni uniquement basés sur ces deux facteurs (Fichelet et *al.*, 1970 ; Mercadal, 1970)[16]. L'approche sociologique sur la mobilité quotidienne est apparue dans les années 1970-1980, faisant le constat que dans la réalité, la rationalité des modèles économiques est peu valable (Dupuy, 1975 ; Reichman, 1983 ; Duhem et *al.*, 1995 ; Kaufmann, 2000). Les logiques individuelles sont plus complexes et se construisent sur une multitude de facteurs interdépendants. A l'instar de V. Kaufmann, nous pensons que l'enjeu du changement modal

[11] V. Kaufmann propose une approche transversale prenant en compte la morphologie urbaine, la sociologie de la famille, les inégalités sociales, et le rapport à la technique.
[12] Les travaux de M-H. Massot et J-P. Orfeuil (1989, 1990, 1991) ont apporté des connaissances sur la relation entre aménagement du territoire et politique de transport ; J-P. Orfeuil (1994, 2000a, 2000b) sur les stratégies de localisation, G. Dupuy sur la dépendance automobile (1999, 2006). Citons également les approches économétriques et démographiques de l'INRETS (Madre et Armoogum, 1996 ; Papon, 2001 ; Bussière, Madre, 2002).
[13] La théorie des coûts généralisés est un modèle explicatif qui convertit tous les facteurs en valeur monétaire.
[14] La conjecture de Y. Zahavi (1979) définit une relative constante du budget-temps consacré aux déplacements quotidiens. En d'autres termes, le temps journalier consacré aux déplacements est resté constant malgré les transformations territoriales, en partie grâce à l'avènement de l'automobile. Plus la vitesse est importante, plus l'espace territorial est élargi, et la durée des déplacements de la journée ne change pas. Pour reprendre la définition de Bieber, « les progrès de la vitesse offerts par l'amélioration des techniques permettent, non pas de gagner du temps, mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements, en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu » (1995).
[15] La théorie du choix rationnel postule que l'individu compare les différentes alternatives au niveau des coûts et du temps notamment, et choisit le plus avantageux.
[16] Ces auteurs mettent en avant d'autres facteurs significatifs pour les individus, tels que le poids des valeurs, ou encore la question de l'habitude. Par ailleurs les modèles rationnels posent problème pour comprendre les chaînages d'activités par exemple, qui supposent des déplacements plus complexes que l'origine/destination (Burnett et Thrift, 1979).

dépasse la science de l'ingénieur et la théorie du choix économique rationnel (2000)[17]. Il convient donc d'interroger aussi les sciences humaines et sociales. Mais ainsi que le souligne V. Kaufmann (2000, 2001a), la mobilité urbaine n'est pas un champ constitué en soi des sciences sociales, il en résulte donc un éparpillement des savoirs.
Si les recherches en psychosociologie sur les choix modaux et les motivations individuelles se développent[18], les connaissances en sciences sociales n'occupent encore qu'une faible place dans ce domaine de recherche[19]. Les attitudes, les préférences et les motivations ne sont bien souvent pas prises en compte dans les recherches sur le choix modal et l'usage de la voiture (Steg et *al.*, 2001). Et la compréhension des comportements de mobilité, des raisons à l'origine des choix modaux, des jeux d'acteurs, des systèmes de contraintes, etc. reste peu analysée. Ainsi, ces manques de recherches en sciences humaines et sociales sont à combler pour mieux comprendre les difficultés du changement. Comprendre les logiques individuelles est essentiel pour définir des politiques publiques adaptées.

Pour comprendre les logiques d'action en matière de choix modal, V. Kaufmann note que l'articulation entre migration, mobilité résidentielle, mobilité quotidienne et pratique modale est absente du modèle du choix rationnel, alors que ces objets sont indissociables[20]. Nous soulevons une autre articulation insuffisamment prise en compte et pourtant à notre sens essentielle pour comprendre la problématique du changement vers une mobilité plus durable : celle du choix modal, de la prise de conscience environnementale, et de l'impact et l'acceptabilité des politiques publiques. Notons en effet que, outre ce manque de savoirs sur le choix modal et les logiques individuelles de mobilité, l'interaction entre ces trois domaines, pourtant interdépendants les uns des autres est également peu étudiée. Des recherches, notamment à l'étranger, et plutôt dans le champ de la psychologie sont toutefois à signaler, concernant le lien entre attitude environnementale et comportement. Citons par exemple les travaux précurseurs de I. Ajzen sur le modèle du comportement planifié (1977, 1985), ceux de M. Nilsson et R. Küller (2000) sur l'impact des connaissances en environnement sur les distances de déplacement, et les

[17] V. Kaufmann explique l'omniprésence du modèle du choix rationnel notamment du fait de la faible légitimité des sciences sociales et parallèlement de la légitimité de la pensée économique dans la communauté scientifique, mais également par le manque d'intérêt des chercheurs en sciences sociales pour les transports.
[18] Les travaux de W. Brög (1977, 1980, 1993, 1996), de R. Fichelet et *al*. (1970), ou de L. Steg et *al*. (2001) entre autres peuvent être cités.
[19] Citons ici par exemple les travaux de P. Goodwin (1985) ou P. Jones (1979, 1995) qui ont apporté des connaissances importantes en matière de pratiques modales et ont alimenté les réflexions sur les programmes d'activités. Et les recherches de V. Kaufmann (1997, 2000, 2001a, 2001b, 2002, 2005, 2006) sur le choix modal et la notion de « motilité », et M. Flamm (2004) sur les déterminants du choix modal.
[20] A la suite de M-C. Brülhartd et M. Bassand (1981), V. Kaufmann (1997, 2000, 2001a) considère un système de mobilité spatiale composé de quatre types : la mobilité quotidienne, qui renvoie à des temporalités courtes et à des rythmes sociaux récursifs ; le voyage, temporalité plus longues et également récursives ; la mobilité résidentielle, dont la temporalité est associée aux parcours de vie, elle est considérée comme définitive ; enfin la migration, temporalité qui renvoie à l'ensemble de la vie, définitive aussi. M. Wiel et Y. Rollier (1993) expliquent que les pratiques de mobilité sont étroitement liées aux localisations résidentielles. Elles sont aussi fortement liées aux lieux d'activités (travail, loisir, achat, visite, accompagnement, etc.) : des habitudes de déplacements peuvent changer parce que la localisation d'une activité n'est plus la même, alors que le lieu de résidence reste identique. Selon V. Kaufmann (1997, 2000), les rythmes quotidiens s'articulent autour de quatre sphères qui déterminent des logiques d'actions différentes : la sphère du travail (productivité et acquisition d'un statut), de l'engagement (don et pouvoir), domestique (devoir), du temps libre (épanouissement de soi). Ainsi, l'auteur défend l'idée que la mobilité s'inscrit directement dans les modes de vie. En ce sens, un changement dans le mode de vie influe sur les pratiques modales, tout autant qu'un changement de mode de transport influe sur le mode de vie.

comportements de conduite[21]. Citons en France les travaux récents de G. Faburel et *al.* (2004), sur le lien entre ces trois champs vis-à-vis notamment de la question de l'acceptabilité des politiques publiques[22].

Dans ce contexte scientifique, nous avons pour ambition de saisir cette question du changement de comportements de mobilité vers des pratiques plus durables, d'une part, transversalement à ces trois champs habituellement traités séparément et pourtant interdépendants (le choix modal, les préoccupations environnementales, l'acceptabilité des politiques publiques) ; et d'autre part, dans une perspective sociologique, par le biais d'une approche qualitative.

3 Positionnement de la recherche : problématique, cadres théorique et méthodologique

Nous présenterons dans un premier temps notre objet de recherche et nos questionnements. Ces derniers se situent dans la problématique du changement, que nous prendrons comme cadre théorique. Nous exposerons par la suite le cadre méthodologique de ce travail, avant d'expliquer plus précisément notre démarche.

3.1 Problématique et questionnements

Notre problématique s'inscrit dans les réflexions sur le changement de comportements de mobilité en vue d'une réduction de l'usage automobile nécessaire face aux enjeux environnementaux. Nous venons de faire deux constats : d'une part, malgré un relatif consensus, le changement semble difficile à concrétiser ; d'autre part, l'état des savoirs sociologiques en matière de mobilité urbaine est encore assez limité. Ainsi, notre ambition est, dans une perspective inusitée, de proposer des moyens d'évaluer le champ des possibles[23] pour un rééquilibrage de l'espace urbain, favorisant la « multimobilité », pour reprendre les termes de G. Amar (2004). Nous ne prétendons pas apporter de solutions irrévocables sur le sujet, mais plutôt des clés de compréhension des logiques individuelles.

Dans ce contexte, notre objet de recherche consiste à comprendre où se situent les freins à un changement de comportements de mobilité, et sous quelles conditions un changement vers des pratiques plus durables (ou plus multimodales[24]) est possible. En d'autres termes, nous avons

[21] Ou encore les travaux de M. Hunecke et *al.* (2001), T. Gärling et *al.* (2003), J. Joireman et *al.* (2004), W. Poortinga et *al.* (2004). Ou sur les décalages entre l'intention et l'action et la question de la dissonance cognitive : L. Festinger (1957), P.C. Stern (1994), F.G. Kaiser (1999), P.W. Schultz (2001).

[22] L'acceptabilité de l'action publique concerne essentiellement les politiques de péage urbain ou plus généralement de tarification (Viegas et *al.*, 2001, Harrington et *al.*, 2001, Schade et Schlag, 2003).

[23] Nous entendons par « champ des possibles » ce que les individus prennent en considération dans leur choix, ce qui est envisagé ou envisageable.

[24] Une précision dans les termes employés s'impose. La *multimodalité* renvoie à l'usage de différents modes de transport pour se déplacer. *L'intermodalité* est une combinatoire de deux ou plusieurs modes au cours d'un même déplacement. Les politiques de transports à l'échelle européenne tendent à privilégier le terme de *comodalité*

pour objet de saisir la dynamique des freins et des leviers qu'implique le passage d'une mobilité centrée sur l'automobile à une multimobilité -c'est-à-dire un système urbain proposant de manière équilibrée plusieurs modes de locomotion, eux-mêmes utilisés de manière diversifiée par les individus. Nous cherchons finalement à comprendre comment se construisent des choix modaux, des pratiques de déplacement, et comment peuvent émerger des comportements plus durables. Pour se faire, il s'agit notamment de cerner les systèmes de contraintes, les jeux d'acteurs, et les logiques d'actions des individus, mais également le poids de l'environnement et des mesures de régulation dans les décisions et pratiques individuelles.

Il nous a semblé que les difficultés rencontrées par les pouvoirs publics pour changer les comportements, malgré une sensibilité environnementale déclarée croissante, pouvaient provenir d'un manque de recherches sur le lien entre *pratiques de mobilité*, *préoccupation environnementale* et *perceptions des politiques publiques*. Selon les études sur ces trois champs étudiés séparément, des contradictions apparaissent : l'usage de l'automobile et la motorisation ne cessent d'augmenter, la sensibilité environnementale croît, et les mesures de limitation de la voiture sont plutôt positivement souhaitées.
En analysant ces trois dimensions transversalement, nous pensons éclairer la compréhension de ces contradictions et des freins au changement. Ainsi que le souligne M. Bonnet, « la quête d'un renouvellement des questionnements dans le domaine des mobilités passe moins par la recherche d'idées nouvelles que par la mise en évidence de liaisons originales entre des phénomènes déjà connus, mais qui habituellement ne sont pas mis en relation entre eux et peuvent de ce fait prendre une signification autre » (2000, p199). Dans ce sens, nous avons souhaité placer l'analyse du changement au cœur des dynamiques de comportements des individus à travers ces trois analyseurs[25].

Nos questionnements s'articulent autour de ces trois axes. A l'origine de ce processus de changement, il convient de comprendre le processus d'acquisition et d'usage de la voiture. Comment en vient-on à posséder une voiture ? Quelles sont les logiques d'actions et les stratégies mises en œuvre par les individus dans leurs pratiques de déplacement ? Comment les choix modaux s'opèrent-ils au quotidien ? Comment les individus s'organisent-ils ? Quelles incidences peuvent avoir les modes de vie, et les changements dans les parcours de vie, sur les pratiques de mobilité ?
Par ailleurs, dans quelle mesure la question environnementale intervient-elle dans ces choix modaux ? Et dans les pratiques ? Quel rapport les individus ont-ils vis-à-vis de ces enjeux environnementaux ? Comment se positionnent-ils ? Quelles perceptions en ont-ils ?
Quel est le poids des pouvoirs publics sur les comportements de mobilité ? Comment les mesures en matière de réduction de l'automobile sont-elles perçues par les individus ? Quel est l'impact de ces mesures de régulation sur les pratiques ? Sous quelles conditions le transfert d'un usage exclusif de l'automobile vers des pratiques plus multimodales est-il acceptable ?

(notion introduite en 2006 par la commission européenne). Elle désigne une approche englobant l'ensemble des modes et de leur combinaison.

[25] (1) les pratiques de mobilité et représentations des modes ; (2) la sensibilité environnementale et ses effets sur les choix modaux ; et (3) les perceptions des politiques publiques en matière de transport et d'environnement, leurs effets et leur acceptabilité.

Comment peut-on penser une rupture dans les habitudes comportementales ? Quelle place peuvent prendre les transports alternatifs à la voiture dans le système de mobilité urbain actuel, dans les mentalités, ainsi que dans les pratiques de mobilité des usagers ?
Un autre questionnement concerne le poids de la culture dans les pratiques de mobilité. Que peuvent nous apprendre des regards croisés à l'international, sur la situation de l'Île-de-France ? Il n'est pas question d'aller chercher des « bonnes pratiques »[26], mais plutôt d'analyser d'autres manières de se déplacer, d'appréhender et de vivre la mobilité au quotidien, dans d'autres contextes culturels[27]. Quel est l'effet des mesures coercitives et incitatives mises en place à l'étranger sur les mobilités individuelles ? Et comment, dans d'autres pays, les enjeux environnementaux prennent-ils place dans les comportements ? Partant de ces observations, nous cherchons à comprendre en quoi la culture en terme de valeurs, de normes influent sur les comportements. Comment, ailleurs, les individus se déplacent-ils ?
Les réponses à ces questionnements permettront d'identifier les freins et les potentiels de changement. Dans ce cadre, notre objet de recherche se situe dans le champ de la mobilité quotidienne, et prend pour cadre théorique la problématique du changement.

3.2 Le cadre de la recherche : mobilité quotidienne et dynamique de changement

Nous définirons dans un premier temps le champ de mobilité dans lequel notre recherche s'inscrit, puis nous situerons notre objet dans les réflexions sur le changement et l'innovation.

3.2.1 Le terme de « mobilité » en question, et le choix de la mobilité quotidienne

La notion de mobilité est apparue dans les années 1920 aux Etats-Unis dans un sens relatif à l'équité sociale (Sorokin, 1927). Elle n'entrera dans le champ scientifique international que dans les années 1960 pour qualifier la mobilité sociale et les migrations. Dans les années 1980, les préoccupations environnementales commencent à voir le jour en Europe, et les transports sont directement concernés. Ce n'est que dans les années 1990 qu'apparaissent trois champs de recherche : la mobilité sociale, la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne (Bassand et Kaufmann, 2000, p131). Ainsi que le note G. Amar (2007), le terme « mobilité » au sens de mobilité urbaine est assez récent. Il y a 15-20 ans, on parlait plus de transport au sens technique : circulation, trafic, déplacement, etc. Aujourd'hui, parler de mobilité suppose la mobilité des individus et non plus seulement le système matériel. On serait passé d'une logique de flux à une logique personnelle en termes de besoins, de pratiques, de compétences, etc.
Aujourd'hui, prend place le terme de « mobilité durable ». Cette notion renvoie à la question du développement durable. Elle est apparue sous le vocable de « transport durable » dans un

[26] Nous estimons que l'intégration de nouvelles pratiques, de nouveaux objets, de nouvelles mesures, nécessite un temps d'adaptation. Il ne sert à rien de « calquer » ce qui a été pratiqué ailleurs puisque toute nouveauté doit être réappropriée avec ses propres valeurs, normes, pratiques et modes de vie.
[27] Nous rejoignons ici les travaux de G. Amar sur la diversité des mobilités urbaines (2004).

premier temps (Conférence de Vancouver de 1996, OCDE). Mais le terme de « mobilité » élargit la dimension, au-delà du transport routier, à tous les modes, dont les modes doux (vélo, marche), dans le but de promouvoir un système multimodal ayant une faible incidence sur l'environnement. Ce concept de « mobilité durable » se cristallise notamment avec la parution d'un numéro de la Revue Internationale des Sciences Sociales intitulé « Mobilités Durables », en juin 2003.

Ainsi, la polysémie de ce terme dénote un cloisonnement de différents champs de recherche, et une diversité de significations qui peuvent parfois faire débat. En effet, cette notion englobe plusieurs perspectives qui, mal précisées, peuvent prêter à confusion. Tout d'abord, on ne parle pas de la même chose lorsque l'on traite de la mobilité sociale et de la mobilité spatiale. Et à l'intérieur même du champ de la mobilité quotidienne, le terme peut renvoyer à des éléments de définition différents. C'est en ce sens que récemment il a été annoncé une « baisse de la mobilité » suite aux premiers résultats des Enquêtes Ménages Déplacements réalisées en 2006 à Lyon et à Lille. Mais ce résultat qui se base sur le nombre de déplacements en voiture, ne considère pas le kilométrage et donc les impacts en termes énergétiques[28].
Le champ de la mobilité spatiale est complexe et englobe différentes dimensions. Finalement, toutes les mobilités seraient interdépendantes. V. Kaufmann (2000) montre, à la suite de M-C. Brulhart et M. Bassand que les mobilités ne sont pas isolées les unes des autres, mais entretiennent entre elles des « rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d'incompatibilité, etc. » (Brulhart, Bassand, 1981). L'explication d'un de ces flux nécessite la prise en compte des autres.

Dans ce cadre, nous avons choisi de centrer notre recherche exclusivement sur la mobilité quotidienne des individus. Cela renvoie à la temporalité sociale : toute activité, ou action sociale, se déroule dans un quotidien, autrement dit, un jour, indépendamment de la périodicité (Mercure, 1995, Pronovost, 1996, Kaufmann, 2000). Nous n'avons pas considéré uniquement les trajets domicile-travail/étude, ni seulement les activités régulières. Nous avons cherché à déconstruire la mobilité urbaine des individus, quelque soit la régularité des déplacements et des activités (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle), ainsi que les derniers déplacements effectués (qui pouvaient alors être occasionnels). Cette mobilité se définit donc à la fois par des habitudes routinières, mais également par des déplacements occasionnels, voire événementiels. En considérant à la fois des déplacements automatisés, des déplacements occasionnels mais connus, et des déplacements inconnus, nous pouvons dès lors autant saisir des habitudes que des situations changeantes. Ceci permet de mieux comprendre le changement vers une mobilité durable à travers les freins (comme l'habitude) et les leviers (comme l'expérimentation d'un nouveau mode, d'une nouvelle situation). C'est donc à partir d'une analyse de la mobilité quotidienne que nous souhaitons questionner la problématique du changement.

[28] Cette étude montre que les déplacements diminuent, la motorisation augmente mais l'usage ne suit pas. En revanche les trajets sont plus longs, ce qui entraîne une augmentation de la circulation (Transflash n°318, N°319, n°320, 2007). Nous constatons là un paradoxe, les déplacements diminuent certes, mais la circulation augmente. Cela reviendrait à dire que la mobilité se définit par le nombre de déplacements effectués, mais qu'en est-il du kilométrage ? La distance parcourue ne relèverait-elle pas de la mobilité ? L. Hivert, chercheur à l'INRETS, soulève un manque de cohérence entre les données. La distance a toute son importance, et surtout dans un contexte aux enjeux énergétiques et environnementaux forts.

3.2.2 Les concepts de changement et d'innovation : une question de processus dynamique

Notre problématique et nos questionnements ainsi définis se positionnent directement dans le champ des théories du changement.
Le changement social est un enjeu sociologique. Au sens d'E. Durkheim (1893), tout changement social consiste en une transformation qui s'impose aux individus. Il définit le changement comme une phase historique de transition entre deux états stables de la société.
Si les théories de Marx ou Comte[29] pensaient le changement social à travers une loi universelle, aujourd'hui, la sociologie ne peut se contenter d'un déterminisme macro-historique. « La sociologie moderne, dans ses formes scientifiques, tend à répudier l'idée selon laquelle il existerait une cause dominante du changement social » (Boudon, Bourricaud, 1982). La sociologie doit analyser des changements datés et situés. En effet, A. Tremoulinas (2006) démontre que les faits d'un changement social prennent place dans un contexte situationnel, et dans une réalité spatialement déterminée. Dès lors, il n'y a pas de lois transférables en tout temps et en tout lieu. Dans ce contexte, nous ne cherchons pas à établir un modèle théorique du changement de pratiques modales : nous adaptons notre analyse aux cas précisément étudiés d'une part, et d'autre part, cette analyse du changement s'inscrit dans une dynamique et doit donc être située dans le temps (en l'occurrence la durée et la période de cette thèse). Les comportements évoluent en fonction des contextes politiques, sociaux, environnementaux, mais aussi en fonction des parcours de vie de chacun.
Selon M. Maffesoli (1988), les changements *dans* la société peuvent en partie se comprendre à partir des changements *de* la société qui les suscite et leur donne sens. R. Inglehart (2000) étudie les changements de valeurs. Selon lui, chaque pays tend à évoluer selon ses particularités nationales qui façonnent celles-ci. Il montre par exemple que le développement économique conduit les individus à adopter des valeurs post-matérialistes : dans un contexte de richesse croissante, des besoins nouveaux apparaissent correspondant à la volonté de l'épanouissement personnel, à une qualité de vie supérieure ou encore à la protection de l'environnement. Nous pensons effectivement que le changement de pratiques modales correspond en partie à un changement plus large, lui-même en partie dépendant des jeux de pouvoirs et des systèmes de contraintes : en termes institutionnels (famille, travail, politique) et en termes de valeurs et de normes sociales (montée des valeurs environnementales et collectives).
Finalement, outre ce débat sur *changement social*, au singulier (répondant à une loi universelle) et *changements sociaux*, au pluriel (étudiés à un niveau local, situé et daté), le terme même de changement peut être remis en question. La pensée de N. Alter à ce propos nous semble particulièrement intéressante.

[29] Rappelons la loi des trois états de A. Comte, toute société doit nécessairement passer par trois étapes : théologique (la religion comme matrice de toute vie sociale), métaphysique (la morale rationnelle), scientifique (achèvement et accomplissement du progrès). Marx, lui, distingue plusieurs types de société dont le passage de l'un à l'autre s'explique par la lutte de classes : antique : l'esclavage représente l'exploitation ; féodale : le servage représente l'exploitation ; capitaliste : le salariat représente l'exploitation.

N. Alter préfère parler d'innovation plutôt que de changement. Selon lui, analyser un changement suppose de comparer deux états, avant et après la modification observée ; tandis qu'analyser une innovation revient à décrire le processus qui conduit (ou ne conduit pas) de l'état A à l'état B (2002, 2003). Lorsque nous employons le terme de changement, nous pensons le changement dans sa forme dynamique, tel un processus d'un état A à un état B sans nécessairement étudier ces deux états. C'est bien le processus qui nous intéresse ici. Nous cherchons à comprendre d'une part, les éléments déclencheurs de l'acquisition de l'automobile ou de son renoncement, et d'autre part, la manière dont les individus acceptent de nouvelles pratiques ou au contraire les rejettent. En ce sens, nous suivons N. Alter lorsqu'il analyse l'innovation en mettant l'accent à la fois sur les éléments favorisant l'émergence et la diffusion de la nouveauté, mais aussi sur son appropriation ou son rejet, par les acteurs.

En référence à D. Linhart (2002), pour qui une innovation se conçoit notamment « en réaction à un problème », le changement de pratiques modales est nécessaire pour faire face aux externalités négatives de l'automobile sur le plan social, environnemental, sanitaire et urbanistique.

Selon N. Alter, l'analyse de l'innovation est pensée en termes de processus systémiques et non de changements mécaniques. Et le processus n'est pas linéaire. C'est aussi dans cette logique que nous nous positionnons pour comprendre le processus de changement vers des pratiques multimodales. Dans notre mémoire de DEA sur *La place du vélo dans le système de mobilité urbain*, nous avions analysé ce mode comme une innovation à diffuser (2003). L'objet n'est pas une innovation récente mais son usage réapparaît sous une nouvelle forme qu'il faut se réapproprier. Ainsi, le vélo peut être considéré comme un objet introduit dans un milieu donné et qui provoque du nouveau (Desjeux, 2002). Au-delà du développement de la pratique du vélo, nous souhaitons démontrer que le changement de pratiques monomodales vers des pratiques multimodales suppose des nouvelles formes de déplacements ainsi qu'un tout autre système de mobilité plus équilibré entre les modes.

Par ailleurs, N. Alter souligne que les facteurs intervenant dans la diffusion d'une nouveauté (ou d'une nouvelle pratique) sont variés (juridiques, stratégiques, économiques, symboliques, culturels). Dès lors, leur nombre et leur interdépendance rendent l'usage de cette nouveauté ni prévisible ni prescriptible (2002, p16). Dans ce contexte, en décrivant la multiplicité des éléments qui interagissent autour des choix modaux et qui forment système, nous ne prétendons pas prescrire de solutions, mais aspirons à donner des clés pour mieux comprendre le processus et ses jeux de contraintes.

A travers cette analyse du changement, entendons bien que l'objet de notre recherche est de cerner le passage vers une multimodalité plus que véritablement le report d'un mode à un autre.

3.2.3 Préférer parler de « multimodalisation » des comportements plutôt que de report modal

Nous pensons qu'il est préférable de penser un changement en terme de réequilibrage des modes, plutôt que de voir en ce changement un report ou un transfert modal. Le report modal suggère un abandon de l'usage automobile au profit d'un autre mode. Il faudrait alors préciser qu'il ne s'agit pas de renoncer à la voiture, mais de réduire son usage systématique.
Il nous semble que la problématique de la mobilité durable ne consiste pas à reporter tous les déplacements automobiles vers d'autres alternatives ; la voiture sera toujours indispensable dans certaines situations, pour certaines activités, certains types de déplacements, etc. Il s'agit plutôt de penser un système de mobilité multimodale, c'est-à-dire offrant la possibilité –à tous– d'utiliser une palette de modes divers selon les besoins d'usage au quotidien. Du point de vue des usagers, nous préférons parler de capacité à devenir multimodal plutôt que de motivations à passer d'un mode (l'automobile) à un autre (un mode alternatif). Si nous étions jusque-là dans un système social et urbain largement axé sur l'automobile, aujourd'hui, dans le cadre d'une mobilité durable, ce système devrait être multimodal et les acteurs flexibles dans leurs choix modaux et leurs pratiques de déplacement. C'est en ce sens que nous osons le néologisme de « multimodalisation » des comportements, pour définir le mouvement vers la multimodalité.
Ainsi que le notent certains experts dans un récent dossier du quotidien *Le Monde*[30], les différents moyens de transports ne sont pas interchangeables, chacun possède son propre domaine de pertinence. Si cet argument est utilisé ici pour remettre en question la politique du report modal, jugée inefficace et coûteuse[31], nous préférons l'utiliser pour penser la multimodalité. Entre l'avion, le train, la voiture ou le vélo, on ne parle pas de la même mobilité. Chaque mode sera plus performant selon les besoins et le contexte de mobilité. En ce sens, rééquilibrer l'usage des modes et leur place dans le système urbain, permettrait d'une part de rendre à chacun des modes son niveau de performance (la voiture prise dans les embouteillages en ville est loin de remplir ses fonctions de rapidité et de vitesse, et freine du même coup la performance des autres modes) ; et d'autre part, de réduire les usages (trop) systématiques de l'automobile. En réduisant l'usage systématique de la voiture, nous pouvons imaginer que, d'une part, le trafic serait plus fluide et la pollution locale réduite, et d'autre part, la ville serait plus agréable à vivre, du fait de la réduction des nuisances sonores, sanitaires, et sécuritaires.
De ces perspectives sociétale, scientifique et théorique ainsi décrites, penchons-nous à présent sur le cadre méthodologique dans lequel s'inscrit notre recherche.

---

[30] Cahier du Monde, spécial Transports, daté du 11 juillet 2007, n°19427.
[31] Ce dossier, « pro-automobile », propose des regards d'économistes qui reconsidèrent la thèse du transfert modal. Encore une fois le regard sur la mobilité apparaît exclusivement économiste. La politique du report modal est remise en cause parce qu'elle est peu efficace en matière de réduction des émissions de GES, parce qu'elle est très coûteuse, et parce qu'elle ne convainc pas les automobilistes d'utiliser les autres modes : la marche est reportée sur les transports en commun ou le vélo, et les déplacements en transports en commun sont reportés sur le vélo (M-H. Massot). De plus, la politique a ses limites pour les déplacements en banlieue, en périphérie et encore davantage en milieu rural (J-P. Orfeuil). Dans ce contexte, la solution se trouverait dans les progrès technologiques, non pas par les biocarburants mais plutôt par le développement de véhicules hybrides (C. Gérondeau). Cependant, les avancées technologiques prennent du temps, et il faut ensuite encore un temps pour que ces véhicules soient mis sur le marché et que leur achat soit banalisé. Dès lors, elles ne peuvent résoudre à elles seules les problèmes d'émission de GES. C'est en ce sens que les recherches doivent aussi se pencher sur les comportements et les usages individuels.

3.3 Cadre méthodologique : une approche qualitative compréhensive

Notre réflexion sur l'analyse des comportements de mobilité s'inscrit dans une perspective sociologique compréhensive.
Si les analyses sur la mobilité, plutôt quantitatives, qui cherchent à établir un lien causal entre les variables socio-économiques et les comportements de mobilité apportent certes des résultats indispensables, à notre sens, les questions de mobilité urbaine nécessitent une analyse plus approfondie et plus compréhensive. L'objectif de notre recherche est d'apporter un autre regard sur la problématique de la mobilité durable, par le biais d'approches méthodologiques (trop) peu utilisées dans les réflexions sur la mobilité quotidienne des voyageurs. Nous envisageons, à travers l'utilisation de méthodes d'enquêtes qualitatives, d'apporter des éléments nouveaux, ou du moins approfondis, à la compréhension des pratiques de mobilité et des comportements des acteurs. Ainsi, notre contribution aux réflexions actuelles sur la thématique concernée prend corps notamment dans notre démarche empirique : par le biais de techniques d'enquêtes peu répandues (l'approche qualitative), et inscrites dans une discipline peu présente dans le champ de la mobilité (la sociologie). En adoptant une approche qualitative, nous nous positionnons sur une échelle d'observation micro-sociale, voire micro-individuelle.

3.3.1 Une échelle d'observation micro-sociale, voire micro-individuelle

Nous pensons, à l'instar de D. Desjeux, qu'une méthode n'est pas meilleure qu'une autre, mais qu'elles apportent chacune un regard différent permettant d'observer des réalités différentes. D. Desjeux (1998, 2004, 2006) distingue quatre échelles d'observation : (1) l'échelle macro-sociale, elle permet d'observer des pratiques sociétales, des grandes tendances, des effets de classes ; (2) l'échelle méso-sociale, celle des « forces politiques en jeu autour du contrôle et de la régulation d'un marché » (Desjeux, 2006, p4) : (3) l'échelle micro-sociale, celle de l'observation des pratiques et des interactions concrètes entre acteurs ; (4) l'échelle micro-individuelle, celle « de l'individu, que ce soit dans sa dimension psychosociale, cognitive ou inconsciente » (Desjeux, 2004), elle concerne l'acteur unique et ses arbitrages individuels. L'intérêt de cette théorie est de montrer qu'il n'y a pas de vérité absolue, pas de causes premières, mais une diversité d'observations possibles. Quand l'échelle d'observation change, la réalité observée change aussi. D. Desjeux adapte cette analyse par les échelles à différents sujets de recherches que ce soit la consommation (2006), l'innovation, la décision (2004), etc. En collaboration avec S. Alami et D. Marnat, il a également adapté cette analyse à la mobilité (2006). A l'échelle macro-sociale, « la mobilité serait un analyseur des flux matériels et de leur régularité », elle montrerait sa multipolarité dans un cadre territorial donné. Elle permettrait également de mettre en exergue les grands clivages sociaux (p34). A l'échelle micro-sociale, la mobilité serait davantage un analyseur de son ambivalence entre fluidité et frein. Il s'agirait de rendre plus fluide la mobilité en freinant l'usage de certains modes. Elle est ici analysée comme « un système d'action au sein duquel les acteurs développent des stratégies et du sens » (p35). A l'échelle micro-individuelle, elle est un analyseur des arbitrages individuels, et fait apparaître les effets de compétences.

Notre recherche s'inscrit à la fois dans *l'échelle micro-sociale* en observant les jeux d'acteurs, les systèmes d'action et les systèmes de contraintes, les influences sociales et sociétales[32] ; et dans *l'échelle micro-individuelle* en observant les arbitrages des individus, les critères de choix, les préférences et motivations, ainsi que les connaissances et compétences de mobilité. Elle prend aussi parfois appui sur l'échelle macro-sociale à travers l'observation des effets de cycle de vie et des effets de structures. Au final, une variable indépendante explicative à une échelle donnée (macro-sociale) deviendra dépendante à une autre échelle (micro-sociale)[33].
A ces échelles, micro-sociale et micro-individuelle, la démarche se veut plutôt être qualitative et donc compréhensive.

3.3.2 Le choix de l'approche qualitative

Les deux méthodologies, qualitative et quantitative, ne répondent pas au même questionnement de départ. Selon la méthode employée, ce n'est pas la même information qui est recherchée (Fichelet, 1989). Quand le quantitatif a pour ambition de dégager des grandes tendances, le qualitatif se veut porteur de diversité. Dans l'approche qualitative, l'individu est observé dans sa totalité, ses pratiques sont resituées dans leur contexte. C'est une analyse fine des comportements individuels, qu'au contraire l'approche quantitative cherche à réduire en catégories. De plus, la statistique cherche une représentation de la réalité et non le raisonnement cognitif de chaque individu et ses contradictions (Flamm, 2004). En effet, les individus ne font pas toujours un calcul rationnel entre fin et moyens, et les logiques individuelles ne sont pas seulement structurées par des contraintes matérielles, géographiques, contextuelles et sociales. Pour M. Jensen (1999), une approche rationnelle ne peut pas prendre en compte l'émotionnel, le sensible dans le choix du mode de transport. L'acquisition de la voiture, le choix modal au quotidien et le processus de changement, dépendent d'un système d'effets multifactoriel (Kaufmann, 2000).
Au regard de notre objet de recherche et de nos questionnements explicités précédemment, l'approche qualitative compréhensive, semblait plus appropriée. La méthode qualitative présente l'avantage de pouvoir relever des informations à partir du discours des individus et du récit qu'ils font de leur réalité quotidienne. Cette approche met en exergue les logiques individuelles et fait ressortir la complexité des systèmes d'actions des acteurs. En mettant en évidence des diversités d'occurrences, des modèles d'arbitrages et les différents systèmes de contraintes qui s'y rattachent, cette approche permet de cerner de manière plus approfondie le choix modal dans sa complexité, et de donner du sens aux comportements.
L'objectif de la démarche n'est pas de donner une image représentative de la société. Cette méthode se base sur un échantillon restreint à partir d'entretiens très approfondis. A l'instar de A. Gotman et A. Blanchet, les informations issues des méthodes d'enquêtes qualitatives « sont

[32] Notre recherche part du point de vue des individus, en montrant bien qu'ils sont influencés par le contexte social, familial, professionnel, la normalité de la société, le comportement des décideurs et des élites, etc. Elle n'a pas pour but de comprendre la manière dont s'est construite cette normalité sociale de mobilité, du point de vue de la société, sous des aspects historiques (rapports de pouvoir, valeurs de promotion de l'individu, etc.).
[33] Par exemple, « une appartenance sociale liée à la profession, au revenu ou au niveau scolaire est surtout explicative à l'échelle macro-sociale. Elle devient une variable dépendante de l'effet de situation à l'échelle micro-sociale » (Desjeux, 1998).

validées par le contexte et n'ont pas besoin de l'être par leur probabilité d'occurrence » (1992).
Cette approche permet de creuser, à travers le discours de l'individu, des aspects de son expérience vécue et de ses ressentis, qu'une approche quantitative aurait chiffré et expliqué par des causalités extérieures. Un des objets de notre recherche est d'apporter une compréhension des stratégies mises en œuvre par les individus à partir de contraintes vécues ou perçues. En effet, « l'enquête par entretiens est l'instrument privilégié de l'exploration des faits dont la parole est le vecteur principal. Ces faits concernent les systèmes de représentations (pensées construites) et les pratiques sociales (faits expériencés) » (Blanchet et Gotman, 1992). Nous avons donc souhaité employer cette méthode d'enquête afin d'accorder une importance primordiale au vécu des « participants » selon les termes de M. Crozier et E. Friedberg, et ainsi de « privilégier la technique des entretiens comme moyen d'information » (1977).
A l'instar de V. Kaufmann et M. Flamm (2002), nous pensons que pour mieux comprendre la mobilité urbaine sous un angle sociologique, il est nécessaire de prendre en compte l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui définissent leurs formes de mobilité, ou de non mobilité, de manière compréhensive. Cela suppose d'intégrer leurs aspirations, et le système de contraintes dans lequel se construisent leurs logiques d'action. En référence à M. Weber (1922), relu par J-C. Kaufmann, « la démarche compréhensive s'appuie sur la conviction que les hommes ne sont pas de simples agents porteurs de structures mais des producteurs actifs du social, donc des dépositaires d'un savoir important qu'il s'agit de saisir de l'intérieur, par le biais du système de valeurs des individus » (Kaufmann, 1996, p23). Le travail sociologique se construit ensuite dans l'interprétation et l'explication des informations recueillies : « l'explication compréhensive du social » (p23).
Finalement, selon F. de Singly (1992), l'entretien permettrait de reconstruire le sens vécu des comportements des acteurs, donc le sens subjectif, et le questionnaire plutôt de saisir le sens objectif des conduites en les croisant avec des déterminants sociaux. Ainsi, ces derniers fixeraient le cadre, alors que l'histoire de l'individu apporterait une compréhension du phénomène (Kaufmann, 1996). Nous cherchons à comprendre les comportements de mobilité à partir de l'histoire des individus, de leurs stratégies, leurs représentations et des jeux sociaux, plutôt qu'à partir des déterminants sociaux classiques. Toutefois, en terme de mobilité, ils ont toute leur importance et c'est en ce sens que ces deux méthodes sont complémentaires[34]. Par exemple l'âge peut avoir des effets sur l'usage de tel ou tel mode, les situations économiques,

[34] A l'origine de la sociologie, les outils statistiques avaient pour but de prouver la scientificité de la discipline. En voulant *« traiter les faits sociaux comme des choses »,* E. Durkheim (1895) souhaitait légitimer les méthodes de la sociologie en les rapprochant de celles des sciences exactes, afin de positionner scientifiquement la discipline. Le débat s'est donc orienté très tôt sur la question de la causalité. De manière simplifiée par J-C. Combessie (2001), ce débat oppose les « tenants des déterminismes sociaux et ceux du libre arbitre » ou ceux des « déterminants structurels » (Bourdieu, 1984), et ceux de « l'individualisme méthodologique » (Boudon, 1988). La sociologie s'est donc construite sur une relation d'interdépendance entre l'individu et son contexte. L'évolution de la discipline propose une convergence intermédiaire, « l'individu est analysé en tant que produit social de causalités multiples et en tant qu'acteur en situation, disposant de marges de manœuvre et de possibilités stratégiques » (Combessie, 2001). F. de Singly souligne le fait que dans les pays occidentaux, « la bonne représentativité de la réalité doit passer par les chiffres » (1992). En France, pendant les années soixante, la sociologie s'est convertie « aux données quantitatives comme moyen privilégié d'appréhender les faits sociaux ». Aujourd'hui, les méthodes quantitatives et qualitatives sont encore souvent opposées, mais ce débat n'a plus lieu d'être : il s'agit bien de trouver une véritable complémentarité entre ces deux modes de pensées, l'apport des approches qualitatives étant à prendre en considération autant que celui des approches quantitatives. Opposer ces deux méthodes freinerait le développement des sciences sociales et de la recherche.

professionnelles et familiales ont également un rôle dans l'organisation quotidienne et dans le mode de vie, et donc des conséquences sur l'usage des modes. De plus, un individu interviewé peut expliquer son choix de ne pas posséder de voiture pour des valeurs environnementales, citoyennes, ou des questions de praticité ; mais une étude quantitative, en corrélant ce choix avec le revenu par exemple, en déduirait une toute autre explication qui ne serait pas apparue dans le discours.
Certaines données sociales qualitatives suffisent à constituer des résultats de recherche intéressants quand il s'agit de compréhensions profondes de comportements ou quand il s'agit de donner du sens (Barjonet, 1989). Dans la logique de notre démarche, nous avons privilégié la méthode qualitative exclusive, pensant que cette approche, compréhensive et approfondie, apporterait un éclairage nécessaire à l'analyse des comportements[35].

4 Démarche méthodologique

Nous décrirons tout d'abord les techniques de recueil de l'information employées, puis nous présenterons les terrains d'enquête avant d'entrer dans les détails de son déroulement et de l'échantillon.

4.1 Une démarche inductive

Notre démarche se veut inductive et empirique. Pour reprendre la métaphore de E. Carr (1988) citée par C. Vassy, « le spécialiste des sciences sociales est comparable à un pêcheur, qui a délimité sa zone de pêche, c'est-à-dire son sujet de départ et son terrain, mais qui ne sait pas quel poisson il va attraper » (Vassy, 2003, p218). Dans la même mouvance, B-G. Glaser et A-L. Strauss (1967) favorisent la méthode inductive et conseillent d'aborder le terrain sans hypothèse précise de départ et d'élaborer des concepts à partir du matériel empirique. Dans cette logique nous avons élaboré un guide d'entretien et nous sommes partie sur le terrain sans hypothèse mais avec quelques questionnements. La problématisation de l'objet de recherche s'est alors construite au fur et à mesure des entretiens. Dans la postface de l'ouvrage de N. Anderson, *Le Hobo*, O. Schwartz explique que l'objet de l'enquête n'est pas de répondre à des questions « mais de découvrir celles que l'on va se poser » (1993). Elles prennent forme au fil de l'enquête, et cette démarche nécessite un temps pour « comprendre où sont, dans l'univers des enquêtés, les problèmes et les enjeux, et de parvenir à une acceptation suffisante de leur vie pour dégager ce qui vaudrait la peine d'être étudié » (Schwartz, 1993, p281).
Notre démarche inductive se ressent également dans l'écriture et l'organisation de cette thèse, qui laisse une grande place aux résultats empiriques et les relie dans un deuxième temps à une analyse plus réflexive et théorique.

[35] Ce choix méthodologique se justifie donc non seulement du fait de nos compétences personnelles et expériences passées en la matière, mais aussi du fait de l'originalité des approches qualitatives dans ce champ d'application, et surtout du fait de l'adaptation de cette méthode vis-à-vis des questions posées et de son efficacité pour saisir des problèmes complexes.

4.2 Une démarche compréhensive : l'entretien semi-directif

Nous avons opté pour l'entretien semi-directif. Il n'est ni directif (ce qui renvoie plutôt à la forme du questionnaire ou de l'interrogatoire), ni totalement ouvert. Ce type d'entretien est guidé par une trame de questions regroupées en thématiques à aborder. Le guide donne ainsi un fil conducteur à l'entretien. L'enquêté est invité à parler librement sur le sujet de l'enquête, et les questions sont là pour recadrer ses réponses sur les thèmes à aborder.
L'entretien est réalisé en face à face et tant que possible au domicile de l'interviewé de manière à instaurer plus aisément un climat de confiance et ainsi favoriser la conversation plutôt que le style interrogatoire. Nombreux auteurs montrent l'intérêt d'un tel climat de confiance entre l'enquêté et l'enquêteur (Kaufmann 1996, Grawitz 1990, Bourdieu 1993). Mener un entretien de manière à ce qu'il soit le plus compréhensif possible serait un art. Le style interrogatoire est à bannir, il ne s'agit pas « d'extorquer les aveux d'un suspect » comme l'explique P. Bourdieu (1993), tout comme il ne s'agit pas non plus d'orienter les réponses ou de les fermer.

Notre guide d'entretien porte sur trois thèmes : les pratiques de mobilité et représentations des modes, les pratiques et représentations liées à l'environnement, et enfin les perceptions des politiques publiques en matière de transport et d'environnement, d'abord dans la ville d'habitation de l'enquêté puis mises en relation avec ses expériences vécues dans d'autres environnements urbains.
Dans la première partie de l'entretien, il s'agissait de relever les modes de déplacement des individus, et de comprendre les usages qu'ils en faisaient, la construction de leurs choix, l'organisation de leur journée, les stratégies qu'ils mettaient en œuvre, les images qu'ils en avaient. Il était également question de saisir l'évolution de l'usage des modes dans les étapes de vie, le rôle de l'entourage et les jeux d'acteurs, le choix du lieu d'habitation, le rapport à la ville, etc. Dans ce cadre, nous avons demandé aux enquêtés de décrire une journée type en termes de déplacements, ainsi que les déplacements de la veille. Plus précisément, nous avons procédé à la méthode des itinéraires, propre à D. Desjeux, pour saisir toute l'organisation d'un déplacement et de son déroulement à partir d'un vécu. En effet, incorporés dans les pratiques routinisées, les petits gestes de la vie quotidienne ne sont plus pensés tellement ils paraissent insignifiants à nos yeux. La méthode des itinéraires, en faisant décrire le plus profondément possible les pratiques de l'individu, à partir d'une situation vécue, permet de faire ressortir ses habitudes incorporées. Ainsi, en faisant décrire un déplacement en détail aux personnes interrogées, nous avons pu obtenir des informations concrètes sur leurs pratiques de mobilité : de la prise de décision du déplacement, à la construction du choix du (ou des) mode(s) ; puis pendant le déplacement, la description des contraintes rencontrées et des stratégies mises en œuvre. En mettant ainsi l'individu en situation vécue de déplacement et non pas dans une situation imaginée, le discours est d'autant plus riche et précis, et agrémenté d'anecdotes illustratives.
Dans la deuxième partie, les questions du guide avaient pour but de saisir le rapport des individus à l'environnement, à travers leurs pratiques écologiques, leurs connaissances sur les enjeux environnementaux, et leur préoccupation et sensibilité. Les individus se trouvaient parfois face à leurs propres contradictions, ce qui permettait d'obtenir des éléments d'information sur les décalages entre les intentions (et/ou valeurs) et les pratiques.
Dans la troisième partie, nous cherchions à comprendre quelles connaissances les enquêtés

avaient des actions publiques concernant l'environnement et la limitation de la voiture, dans leur propre aire urbaine, comment ils les percevaient et les vivaient. Ils pouvaient ensuite comparer ce qu'ils constataient dans leur propre environnement urbain à d'autres environnements qu'ils avaient expérimentés à l'étranger par exemple.
Enfin, ils devaient se prononcer sur la projection d'un changement : seraient-ils capables de réduire leur usage automobile ? Comment ? Percevaient-ils ce changement nécessaire ou pas ? Quelles solutions envisageraient-ils ?
Avant de poursuivre sur le choix des terrains d'enquête, nous invitons le lecteur à se reporter en annexe pour visualiser les détails du guide d'entretien.

4.3 Le choix des terrains

Notre terrain principal concerne Paris et sa région. Cette métropole présente des particularités par rapport à d'autres villes françaises, de par son statut de capitale et le contraste entre une zone dense (Paris intra-muros) et une zone périphérique plus étalée (proche banlieue et grande banlieue). Elle est également dotée d'un bon réseau de transports en commun, du moins dans Paris et la petite couronne. Il était donc intéressant de comprendre les pratiques de mobilité et les choix modaux dans une aire urbaine qui propose *a priori* de bonnes alternatives à la voiture.
Deux autres terrains donnent lieu à des regards à l'international, afin d'appréhender d'autres manières de se déplacer dans d'autres systèmes de mobilité urbains. Ces enquêtes réalisées dans d'autres métropoles ont pour ambition de fournir un éclairage sur la situation de l'Île-de-France quant à ces questions de changement de comportements. Nous avons eu l'opportunité de réaliser une étude à Nagoya (au Japon) et à Londres (en Grande Bretagne).
Les deux enquêtes à Nagoya et à Londres se sont inscrites dans le cadre de coopérations internationales. Nagoya présente notamment l'intérêt d'être la ville d'implantation du constructeur Toyota, ce qui implique une symbolique forte de l'automobile. L'intérêt de Londres relève de la mise en place de mesures coercitives et notamment de la *Congestion Charge* (péage urbain). Nous reviendrons plus en détail sur ces deux autres terrains dans la troisième partie de ce travail. Il convient de décrire à présent l'échantillon en Île-de-France et son recrutement.

4.4 Le recrutement

A. Blanchet et A. Gotman (1992) définissent deux modes d'accès à l'échantillon : le *mode d'accès* direct (cela renvoie à l'utilisation de fichiers existants ou à la technique du porte à porte) et le *mode d'accès indirect* (cela suppose de passer par un intermédiaire).
Nous avons procédé par *« le mode d'accès indirect »*, pour des questions de facilité de recrutement. En effet, les entretiens approfondis étant relativement longs, il n'est pas possible de demander à des passants que l'on ne connaît pas de nous accorder au moins une heure (plus souvent deux) de leur temps gratuitement, ou d'accepter de se confier à un inconnu. « L'accès » à l'interviewé passe ici par *« l'entremise de tiers, institutionnel ou personnel »* (Blanchet, Gotman, 1992). Passer par une tierce personne présente l'avantage de contraindre l'interviewé,

qui se sent obligé de répondre à la demande de son proche (à l'origine demande de l'enquêteur). Ce passage intermédiaire favorise l'accord de l'interviewé et prédispose à un climat de confiance. Nous n'avons pas souhaité interviewer des personnes que nous connaissons directement, l'entretien pouvant être biaisé par la familiarité de la relation, ainsi que le souligne R. Ghiglione et B. Matalon (1977). En effet, ne pas connaître directement la personne interrogée permet d'éviter les non-dits, les sous-entendus et certaines choses peuvent parfois être plus facilement évoquées (avouées), et ce, d'autant plus qu'il est signalé à l'interviewé l'anonymat des entretiens. Nous sommes donc passée par nos divers réseaux pour rencontrer des personnes. De notre réseau, nous avons atteint d'autres réseaux qui s'élargissent au fur et à mesure des entretiens. Ceci renvoie à la méthode de *proche en proche*, qui « consiste à demander à un premier interviewé de désigner d'autres interviewés possibles, et ainsi de faire la chaîne » (Ghiglione, Matalon, 1977). Dès lors, les personnes interrogées proviennent de divers environnements et ont des situations sociales, familiales et géographiques différentes.
Les interviews se sont déroulées dans la majorité des cas au domicile des personnes interrogées. Parfois, il était plus simple pour l'enquêté d'organiser la rencontre dans un café, ou dans certains cas, la personne préférait ne pas nous recevoir à son domicile. Les entretiens ont tous été réalisés en face à face, et duraient entre 1h et 2h30. Ils ont tous été enregistrés et retranscrits.

Une particularité de notre travail empirique se trouve être le redoublement des entretiens pour certaines personnes qui étaient en processus de changement. Nous avons profité de rencontrer des interviewés en plein cœur d'un processus d'abandon de la voiture ou au contraire de son acquisition, pour les réinterroger à plusieurs reprises (entre 2 et 4 fois selon les personnes) tout au long du travail de thèse. Suivre ces individus dans le temps et dans la dynamique du processus a permis de saisir tous les facteurs, les événements, les changements, etc. qui font avancer ou freinent le processus, en temps réel. Les entretiens pouvaient être réalisés à plus ou moins six mois d'intervalle, parfois un an. En réinterrogeant ces cinq personnes nous avons pu saisir toute la dynamique du changement et ses phases de transition, ainsi que les décalages entre les intentions et les faits réels, entre les projections et les contraintes rencontrées. Cette particularité est un apport évident à la compréhension du changement. Un chapitre, dans la deuxième partie, est consacré à ces quelques cas. Attardons-nous maintenant sur notre échantillon.

4.5 L'échantillon en Île-de-France

Nous avons pu recueillir les propos de 40 personnes en Île-de-France, d'autres ont été observées et écoutées informellement en situation. Des informations ont également été tirées des études précédentes que nous avons réalisées ou encadrées[36]. A ceci s'ajoute les enquêtes menées à Nagoya et à Londres, qui comptent entre 20 et 30 entretiens chacune.
40 enquêtés (sans compter les entretiens réalisés à l'étranger) représentent un échantillon

[36] Mémoire de maîtrise sur la notion de confort (Rocci, 2002) ; mémoire de DEA sur les pratiques et représentations du vélo en Île-de-France (Rocci, 2003) ; mémoire que le processus de décision d'achat de la voiture (Rocci, 2003) ; enquête des étudiants du Magistère en Sciences Sociales de Paris 5 (2005), sur les formes culturelles de la mobilité, encadrée par A. Rocci, S. Vincent et F. Clochard, sous la direction de D. Desjeux.

relativement vaste pour une enquête qualitative. Le recrutement des individus prend fin lorsque certaines redondances s'observent au regard des divers entretiens déjà réalisés. Ainsi que le notent R. Ghiglione et B. Matalon, 20 entretiens suffisent généralement à obtenir une bonne diversité d'occurrences, « les suivants ne venant que confirmer ce qu'aura apporté l'analyse des premiers (…) Il est rare qu'on voit apparaître des informations nouvelles après le vingtième ou le trentième interview » (1977, p50). Avec ce nombre d'entretiens approfondis, la masse d'information est déjà conséquente et complexe à traiter[37].

Pour centrer l'attention ici sur le terrain en Île-de-France, nous avons obtenu une diversité de situations en termes d'origine/destination, de modes de transport, de situations familiales et professionnelles.
Des individus interrogés vivent à Paris intra-muros, d'autres en petite couronne ou en grande couronne, et travaillent/étudient/se déplacent pour diverses activités dans différentes localités. Les déplacements habituels sont donc de différents types : liaisons Paris-Paris, Paris-banlieue ou inversement et banlieue-banlieue. Il est important de rappeler que tous les motifs de déplacements du quotidien ont été pris en compte et pas seulement les trajets domicile-travail, bien qu'ils soient prépondérants dans les discours.
La diversité des modes utilisés a aussi fortement été privilégiée. Nous avons regroupé les usagers selon trois catégories : les « Alternatifs » à la voiture, les « automobilistes Exclusifs », et les « Multimodaux ». Ces profils sont détaillés par la suite. La diversité des individus en termes d'usages des modes de déplacement permet de comprendre le système de contraintes pour chacun des modes et ainsi de mieux saisir les freins et facteurs favorables à leur usage.
Les âges varient de 20 à 57 ans. Il nous paraissait intéressant d'avoir une tranche d'âge représentant plutôt des actifs, ou des jeunes entrant dans la vie active. Les personnes devaient toutes être en âge d'avoir le permis de conduire. Nous avons préféré privilégier une phase de transition importante dans le cycle de vie : la période 25-35 ans (entrée dans la vie active, évolution professionnelle, changement dans la composition familiale, stabilisation) [38].
Les situations familiales sont également diversifiées : célibataires, mariés, en couple, avec ou sans enfant. Les activités professionnelles sont aussi diverses : étudiants, chômeurs, cadres, en activité libérale, employés, etc.
Après avoir passé en revu les caractéristiques des personnes interviewées, revenons à présent plus précisément sur les différents types d'usagers interrogés selon leur mode de locomotion.

[37] Pour le traitement des données, nous avons procédé, après avoir retranscrit tous les entretiens, à une mise à plat (ou semi-brut). Dans cette phase il s'agit de découper les entretiens selon différentes thématiques. De ces thématiques s'ébauche la construction de l'analyse.
[38] Nous avons interrogé deux personnes retraitées, mais la situation, le mode de vie et les critères de choix étant fondamentalement différents, nous avons préféré les exclure de l'étude ; ce type de cas pouvant faire l'objet d'une thèse à part entière (voir à ce propose les travaux de C. Espinasse sur le Deuil de l'objet voiture, 2005). Ces personnes soulevaient la question du passage à la retraite, de la démotorisation, de l'incapacité physique de conduire une voiture, de la sécurité, etc. La démotorisation renvoie davantage à un abandon définitif de l'automobile, plutôt qu'à un renoncement de la voiture pouvant être momentané, et/ou lié à l'usage plus qu'à l'objet. Nous étions plutôt dans une logique de compréhension du processus de motorisation et de réduction de l'usage automobile que du processus de démotorisation.

4.6 Les profils d'usagers interviewés

L'objectif ici est de présenter les profils d'usagers interrogés. Il ne s'agit pas de faire une typologie, mais de regrouper les individus selon leurs usages des modes. Nous avons distingué, *a priori,* trois groupes d'individus, selon l'usage qu'ils ont ou non de la voiture : les « automobilistes Exclusifs », les « Multimodaux », et les « Alternatifs » [39].
En présentant ces « catégories », nous souhaitons tirer profit d'un premier constat, au regard de l'échantillon interrogé, en termes de déterminants socio-économiques et géographiques : sans faire d'analyse statistique qui n'est pas de notre ressort ici, ces variables apparaissent peu déterminantes en elles-mêmes, et ne peuvent suffire à la compréhension des comportements de mobilité et du choix modal. Si des différences de comportements de mobilité existent selon l'âge, la position sociale, la situation familiale, professionnelle, ou le revenu, etc. ainsi que nous le verrons, la diversité au sein de ces catégories reste importante. D'autres critères, davantage qualitatifs et souvent non quantifiables, sont à prendre en considération. Partant de ce constat, nous démontrerons tout au long de notre travail que les choix modaux dépendent de multiples facteurs qui font système.

4.6.1 Les automobilistes Exclusifs : des déterminants sociaux peu déterminants

Les automobilistes Exclusifs sont des individus qui utilisent leur voiture pour tous leurs déplacements ou presque et notamment leurs déplacements quotidiens. Nous pouvons constater que ni contexte ni caractéristiques sociales ne peuvent les définir et expliquer cet usage quotidien de la voiture.
Etant donné la densité de Paris et de son réseau de transports publics, nous pourrions imaginer que les habitants n'ont pas de voiture. Les études statistiques soulignent un faible taux d'équipement ainsi qu'une faible part modale de la voiture par rapport à la périphérie[40]. De

[39] Cela se justifie par rapport aux questions posées (le changement vers des comportements plus durables), et par rapport à la complexité de prendre en compte davantage de pratiques. Cependant, certains individus ne peuvent être intégrés dans un de ces trois groupes (leurs pratiques seront toutefois décrites au cours de la thèse). En effet, ceux qui étaient en processus de changement, interrogés à plusieurs reprises, ont changé de catégorie entre le premier et le dernier entretien. Il aurait fallu faire des groupes tenant compte de la dynamique, ce qui complique encore davantage les regroupements Nous les avons donc écartés ici, d'autant plus qu'ils font l'objet d'une analyse à part entière dans la deuxième partie de cette recherche. Par ailleurs, d'autres enquêtés pourraient former d'autres groupes : ceux qui possèdent une voiture mais ne s'en servent que très occasionnellement se situent dans le type des Multimodaux puisqu'ils possèdent et font parfois usage de leur voiture, mais ont un comportement quotidien plutôt proche des Alternatifs. A l'inverse, certains possèdent une voiture, s'en servent presque exclusivement mais font parfois usage d'autres modes. Dans ce cas, ils sont aussi considérés comme Multimodaux, même s'ils ont plutôt un comportement proche des automobilistes Exclusifs. Ceux qui possèdent un deux-roues motorisé sont également difficiles à classer. Lorsqu'ils possèdent une voiture et font usage d'un des deux modes, ils sont intégrés aux Exclusifs. S'ils ne possèdent pas de voiture, ils sont regroupés avec les Multimodaux. Nous avons souhaité conserver dans la catégorie des Alternatifs uniquement ceux qui ont un usage exclusif des modes écologiques (vélo, marche, transports en commun). Les deux-roues motorisés font débat : certains les assimilent à l'automobile considérant qu'ils polluent tout autant ; d'autres les envisagent comme une alternative, au titre notamment que l'espace occupé est moindre. En effet ; bien souvent les automobilistes sont seuls dans leur véhicule, censé pouvoir transporter quatre ou cinq personnes.
[40] http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=100 D'après l'EGT 2001-2002, en 2000,

nombreux chercheurs montrent que la localisation détermine fortement le choix du mode. Les conséquences du manque de desserte des transports publics en périphérie, provoque inévitablement une « dépendance automobile » chez les habitants de banlieue (Dupuy, 1999, Orfeuil, 2000a, 2000c, Kaufmann et *al.* 2001 ; Hivert, 2006)[41]. Or, les personnes interviewées dans notre enquête ne résident et/ou ne travaillent pas dans des localisations spécifiques : elles peuvent aussi bien vivre en grande couronne qu'en petite couronne, ou dans le centre de Paris ; tout comme elles peuvent travailler dans l'une de ces trois zones. Outre ces déterminants de localisations, le rapport à l'objet transport (perceptions, vécus, connaissances, etc.) détermine aussi, si ce n'est plus, les choix modaux (même s'il peut en partie être dépendant des contraintes de localisations). Certes, parmi notre échantillon, une majorité effectue des déplacements en banlieue, mais (toutes statistiques et représentativités exclues) certaines personnes se déplacent essentiellement dans Paris intra-muros (donc dans un espace urbain *a priori* bien desservi, et où l'usage automobile pourrait être évité), et ont pourtant un usage exclusif de la voiture. Partant de ce constat, nous souhaitons démontrer l'importance des facteurs qualitatifs dans la compréhension des comportements de mobilité en milieu urbain. L'attachement à la voiture et son usage dépassent le critère du pouvoir d'achat et de la localisation[42].

Ce groupe d'usagers ne présente pas non plus de particularité en ce qui concerne la situation familiale. Certains automobilistes sont célibataires, d'autres vivent en couple ou sont mariés, certains ont un ou plusieurs enfants. Ainsi, l'hypothèse, par ailleurs forte, que la présence d'enfants inciterait à l'acquisition automobile, ne doit pas être exclusive[43].

Si l'on imaginait des hommes plus attachés à l'automobile, notre échantillon démontre là encore que les femmes peuvent l'être tout autant, si ce n'est parfois plus[44]. Ces automobilistes Exclusifs ne présentent pas non plus de signe distinctif concernant les catégories socioprofessionnelles.

Nous invitons le lecteur à se référer au tableau descriptif des enquêtés pour relever la

---

dans Paris, 53% des ménages n'ont pas de voiture, à l'opposé, la part des ménages ayant à leur disposition deux véhicules ou plus approche les 40% en grande couronne. Concernant les parts modales, les parisiens effectuent 32% de leurs déplacements quotidiens en transports en commun, 20% pour les habitants de la petite couronne et 13% pour ceux de la grande couronne. Par ailleurs, selon les sources Parc Auto-Sofres (Hivert), on compte, fin 2005, 0,867 voiture par ménage en Île-de-France (0,805 pour la seule agglomération parisienne). Ce chiffre (0,867) varie de 1,521 s'il y a moins de 500 habitants au km² à 0,631 s'il y en a plus de 5000 (en passant par 1,228 entre 500 et 1000 et 1,101 entre 1000 et 5000). Les différences entre ville centre et banlieues existent, et sont même amplifiées, dans toutes les régions urbaines françaises (1,22 voitures par ménage France entière, 0,925 villes-centre, 1,180 banlieues, 1,487 périurbain et même 1,57 rural). Et on peut aussi noter pour la France entière : 1,099 voiture par ménage s'il existe une station de transports publics à proximité du domicile, contre 1,473 s'il n'y en a pas.

[41] J-P. Orfeuil, notamment, a explicité (après les études DEED dans les années 1990) en s'appuyant sur plusieurs études comparatives que « les mêmes personnes (même niveau social, même type familial, etc.) se déplacent de façon très différente en fonction de leur localisation résidentielle au sein d'un même bassin de vie : ceux qui habitent dans les villes centres se déplacent un peu plus souvent mais sur des distances plus faibles et répartissent leurs déplacements de façon équilibrée entre la marche, les transports en commun et l'automobile, tandis que ceux qui vivent en périphérie se déplacent un peu moins souvent, mais sur des distances beaucoup plus importantes et utilisent surtout l'automobile » (Orfeuil, 2000a). Les études DEED, « Diagnostics Energie Environnement des Déplacement » réalisées par L. Hivert et C. Gallez (1997, 1998, 2002) analysent le budget énergie environnement des déplacements, autrement dit l'impact de la mobilité sur l'environnement. Elles montrent notamment des différenciations de mobilité en fonction des localisations.

[42] Les inégalités sociales en termes de localisations et de motorisation ont fait l'objet de nombreuses études. Nous renvoyons le lecteur aux travaux de J-P. Orfeuil (2000c), de L. Hivert et *al*. (2000), L. Hivert (2001), ou d'A. Berri (2006) par exemple.

[43] Cette variable apparaît, en effet, peu significative dans les modèles économétriques récents de D. Legros en Europe (2006), ou R. Collet en France (thèse prévue en 2007).

[44] Voir aussi la recherche de C. Espinasse et *al*. (2001) sur *Les femmes pro-voiture*.

composition de ce groupe de huit automobilistes Exclusifs[45].
La diversité de pratiques et de situations recueillies nous permet d'ores et déjà d'affirmer (à partir du recrutement de notre échantillon) que l'acquisition et l'usage de la voiture ne sont pas exclusivement liés à ces déterminants sociaux et géographiques « classiques ». D'autres facteurs plus qualitatifs sont à prendre en considération pour comprendre ce phénomène « tout voiture ». Les images et représentations sociales du mode, son vécu (positif ou négatif), ainsi que les contraintes et les effets de situations, influent aussi sur les choix modaux.

4.6.2 Les Multimodaux : le poids de la localisation résidentielle et de la situation familiale à l'acquisition, mais un usage non exclusif

Les Multimodaux sont des individus qui utilisent la voiture parmi d'autres modes de transport. Au regard de l'échantillon recruté, il ressort que ces usagers Multimodaux réalisent plus souvent des trajets de ou vers Paris, que des trajets de banlieue à banlieue. La localisation du domicile, bien qu'étant un facteur décisif pour les habitants de banlieue notamment, ne détermine pourtant pas exclusivement l'usage automobile pour ces individus Multimodaux. Des résidents de Paris possèdent une voiture, même s'ils ne s'en servent pas de manière exclusive.
Par ailleurs, si certains ont acquis une automobile parallèlement à la constitution du noyau familial et en font usage essentiellement en présence de leurs enfants, tous les Multimodaux n'ont pas d'enfants.
Ces usagers semblent avoir un usage « rationnel » de la voiture : ils vont la choisir parmi d'autres possibilités en cherchant à satisfaire au mieux leurs attentes, au-delà des seuls critères socio-économiques et géographiques. Nous verrons que leurs choix reposent davantage sur les contraintes situationnelles que sur l'affect, contrairement à ce que l'on peut observer chez les Exclusifs de l'automobile.
Les Multimodaux sont nettement plus nombreux parmi notre échantillon (17 personnes)[46], ce qui laisse supposer que beaucoup de personnes, qu'elles vivent dans Paris ou en banlieue, possèdent ou ont à disposition une voiture, mais ne l'utilisent pas nécessairement.

---

[45] Localisations et trajets quotidiens **:** 3 personnes se déplacent habituellement au sein de la Grande Couronne ; 1 personne entre Paris et la Grande Couronne ; 2 personnes entre Paris et la Petite Couronne ; 1 personne entre la Grande Couronne et la Petite Couronne ; 1 personne dans Paris intramuros. Sexe : 3 femmes; 5 hommes. Situation familiale : 4 ont un ou plusieurs enfants; 4 vivent seuls; 3 vivent en couple (mariés ou non) ; 1 vit chez ses parents. Situation professionnelle : 5 ont plutôt des revenus bas (étudiants, secrétaire, photographe, etc.); 3 ont plutôt des revenus moyens ou élevés (médecin, chef de pub, commercial).

[46] Localisation et trajets quotidiens : 2 personnes se déplacent habituellement au sein de la Grande Couronne ; 1 personne dans la Petite Couronne ; 4 personnes dans Paris intramuros ; 2 personnes entre la Petite Couronne et Paris ; 2 personnes entre Paris et la Grande Couronne ou inversement ; 2 personnes entre la Grande et la Petite Couronne ; 3 personnes depuis Paris vers différentes destinations en Île-de-France y compris Paris ; 1 personne depuis la Grande Couronne vers différentes destinations en Île-de-France. Sexe : 10 hommes ; 7 femmes. Situation familiale : 6 ont des enfants ; 6 vivent seuls ; 9 vivent en couple (mariés ou non) ; 2 vivent chez leurs parents. Situation professionnelle : 6 ont plutôt des bas revenus (puéricultrice, étudiant, au chômage, technicien, etc.) ; 11 ont plutôt des revenus moyens ou élevés (professeur, consultant, avocat, ingénieur, etc.).

4.6.3 Les Alternatifs : des déplacements de proximité et des revenus plutôt bas

Les Alternatifs sont des personnes qui font usages de modes écologiques (transports en commun, vélo, marche). Tous ceux que nous avons interrogés font des déplacements de proximité, c'est-à-dire soit intra-muros, soit dans les environs de leur domicile lorsqu'ils vivent en banlieue.
Ils ont par ailleurs plutôt de bas revenus. La majeure partie d'entre eux est étudiante, ou en recherche d'emploi, ou encore travaille dans le milieu associatif. Ils n'ont généralement pas d'enfants. Dans ce contexte, soit ces personnes ont des valeurs écologiques et citoyennes fortes, soit elles n'ont pas les moyens financiers, ou le désir actuellement d'acquérir une voiture. Souvent ces enquêtés se situent dans une phase du cycle de vie préalable à la constitution du noyau familial et de la carrière professionnelle. Tant qu'ils n'ont pas de contraintes de type charges à transporter ou présence d'enfants pendant le déplacement, ils ne jugeront pas utile de se déplacer en voiture.
Ces critères ne sont pas non plus exclusifs, puisque nous l'avons vu, d'autres individus ont des déplacements de proximité, n'ont pas d'enfants et plutôt de bas revenus, et pourtant un usage exclusif de la voiture.
Ce groupe d'Alternatifs se compose de 9 personnes[47]. Des personnes ont été classées parmi les usagers Multimodaux car elles possèdent une voiture, mais ont des pratiques plutôt alternatives. Ces personnes ont la particularité d'avoir des enfants et d'être en couple ou marié. Ceci peut alors nous laisser supposer que la mise en couple et la présence d'enfants, influent sur l'acquisition de la voiture[48].

La présentation de ces différents types d'usagers a permis de montrer que si la présence d'enfants, les localisations et le revenu influent sur le choix modal de certains, pour d'autres, et notamment les Exclusifs de la voiture, il faut chercher des explications ailleurs, ce que nous allons tenter d'observer et de comprendre tout au long de ce travail.
Nous invitons à présent le lecteur à se familiariser avec les personnes interviewées présentées dans le tableau récapitulatif qui suit.
Notons que la signalétique des enquêtés dans le texte se décomposera ainsi : (pseudonyme, âge, type d'usagers[49], zone d'habitation/zone de destination la plus fréquente[50], situation familiale, profession).

---

[47] Localisation et trajets quotidiens : 6 personnes ont des trajets habituels dans Paris intramuros ; 1 personne entre Paris et la Petite Couronne ; 1 personne au sein de la Petite Couronne ; 1 personne au sein de la Grande Couronne. Sexe : 4 hommes ; 5 femmes. Situation familiale : tous vivent seuls. Situation professionnelle : tous ont des revenus relativement bas.
[48] Ces personnes font plutôt usage de la voiture lorsque le lieu de destination est mal desservi, pour se déplacer hors de la région, ou effectuer des déplacements en famille. Certaines utilisent essentiellement le vélo, d'autres les transports en commun.
[49] C'est-à-dire A, M, ou E. Un tiret indiquera le passage de l'un à l'autre pour les individus en processus, par exemple E-A signifie passage du type Exclusif au type Alternatif.
[50] En l'occurrence le trajet domicile-travail, le plus souvent. P= Paris, Z= zone + n° de la zone + point cardinal N= nord, O= ouest, etc. Ce qui donne par exemple Z.2-N/Z.5-O, c'est-à-dire, lieu d'habitation : zone 2 Nord, lieu de destination le plus fréquent : zone 5 Ouest.

Clé de lecture du tableau :

Tous les prénoms indiqués ici sont des pseudonymes, les entretiens étant anonymes.

H : Homme, F : Femme ;

PC : petite couronne, GC : grande couronne, P : Paris ; Z : zone ; N, S, E, O : points cardinaux

A : Alternatifs, M : Multimodaux, E : Exclusifs ;

→ : passage d'un groupe d'usagers à l'autre (pour les 5 personnes interviewées plusieurs fois).

TC : transports en commun, AT : abonnement de transport, P : possession du permis de conduire

	Pseudo	genre	âge	Situation familiale	Activité professionnelle	Trajets les plus fréquents	Type usagers	Modes possédés	Modes utilisés	Mode utilisé avant	Accès mobilité
1	Arthur	H	28	Célibataire	Graphiste	P / P	A	vélo	vélo, marche, métro	roller, scooter, voiture	P
2	Etienne	H	38	En couple	Photographe	P / P	E	moto, voiture	moto, voiture	vélo, roller	P
3	Nathan	H	28	Célibataire	Photographe au chômage	P / P	A	vélo	vélo, marche	bus	/
4	Carole	F	27	Célibataire, vit au domicile parental	Professeur des écoles	GC (Z.5-O) / GC (Z.5-E)	M	vélo, voiture	voiture, covoiturage vélo, TC	scooter, voiture passager	P
5	Laure	F	23	Célibataire, vit en colocation	Etudiante	P / P	A	vélo	marche vélo, TC, scooter	scooter, voiture passager	AT
6	Corinne	F	25	Célibataire	Etudiante	P / P	M	voiture (Smart)	voiture, TC, moto	vélo	P + AT
7	Antoine	H	26	Célibataire, vit au domicile parental	Au chômage	GC (Z.5-S) / P (S)	M	vélo, roller	TC, voiture, vélo		P + AT
8	Benoît	H	28	Célibataire	Chargé de cours	P / P	M	voiture	marche, TC, voiture		P
9	Anne	F	26	Célibataire, vit en colocation	Agence de publicité	P (E) / PC (Z.2-O)	A		TC, marche		AT
10	Bertrand	H	20	Célibataire, vit au domicile parental	Lycéen	GC / GC (Z.5-O)	E	voiture, vélo	voiture, marche	voiture passager, TC, vélo	P
11	Christian	H	30	Célibataire	Chef de chantier	CG (Z.5-E) / IDF	M	voiture, vélo, roller	marche, TC, voiture		P

12	Lucie	F	24	Célibataire	Secrétaire médicale	CG (Z.5-E) / CG (Z.3-E)	A	vélo	marche, TC		AT
13	Florence	F	25	En couple	Enseignante	P (E)/ GC (Z.5-S)	M	voiture	voiture TC	marche, TC, voiture	P
14	Alexandre	H	26	Célibataire, vit au domicile parental	En recherche d'emploi	P / P	A		marche, TC		P
15	Sylvain	H	28	Célibataire	Coursier	P / P	A	roller	marche, TC	marche, TC, vélo, roller	AT
16	Alicia (en processus)	F	29	Célibataire	Ligue de l'enseignement	P / P	A→E	voiture, vélo	voiture, TC (rare)	TC, vélo (rare)	P
17	Grégory	H	28	Célibataire 1 enfant	Chef d'équipe en miroiterie	GC (Z.3-SE) / PC (Z.2-S)	E	voiture	voiture	TC	P
18	Vanessa	F	25	Mariée, enceinte	Chargée d'étude	P / P	M	voiture	TC	voiture, TC	P + AT
19	John	H	32	En couple	Chef de publicité	P (S) / PC (Z.2-O)	E	voiture moto, vélo	moto, voiture	vélo, scooter, TC	P
20	Cyril (en processus)	H	27	Marié	Employé de banque	GC/GC (Z.5-S), puis P/P	E→M	voiture	voiture, TC, marche	voiture	P
21	Anthony	H	23	Célibataire	Assistant marketing	PC (Z.2-O) / P (N)	M	mobylette, voiture, vélo	TC, marche mobylette, voiture,		P + AT
22	Marion (en processus)	F	24	Célibataire, vit au domicile parental	Professeur des écoles	GC (Z.3-N) / GC (Z.5-N)	A→E	vélo	voiture	TC, marche	P
23	Marie-Jeanne	F	24	Célibataire, vit en colocation	Association humanitaire	P / P	A	vélo	vélo, TC		AT
24	Martine	F	33	Célibataire 2 enfants.	Secrétaire	GC (Z.6-S) / GC (Z.5-E)	E	voiture, vélo	voiture		P
25	Franck	H	33	En couple 1 enfant.	Formateur en anglais	P / Île-de-France	M	voiture, vélo	vélo, marche, TC, voiture		P + AT
26	Martin	H	30	Célibataire, vit à divers endroits.	Technicien informatique	PC / P	M	scooter	scooter, marche, TC, voiture		P
27	Johan	H	34	Marié 2 enfants.	Avocat	P / P	M	voiture (rav4)	marche, TC, voiture	TC	P
28	Julie	F	23	En couple	Milieu associatif (communication sur les énergies).	PC / PC (Z.2-N)	A	vélo	vélo, TC	TC	P + AT

29	Daphné (en processus)	F	25	En couple	Institutrice spécialisée	PC (Z.3-NE) /GC (Z.5-NO)	E→M	vélo, voiture	TC, vélo, voiture	voiture	P + AT
30	Magda	F	26	Mariée	Consultante en Ressources Humaines	GC (Z.5-S) / PC (Z.2-S)	M	voiture	voiture, TC	TC	P
31	Alfred	H	35	Marié 1 enfant.	Consultant en systèmes d'information	P / Île-de-France	M	voiture (Scenic)	voiture, TC	TC	P
32	Patrick	H	48	Marié 2 enfants.	Professeurs de mathématiques	PC / PC (Z.2-E)	M	vélo, voiture	vélo, marche, TC, voiture	voiture, TC	P
33	Sylvie	F	32	Mariée 1 enfant.	Commerciale	P (E) / PC (Z.2-O)	E	voiture (Audi A3)	voiture	TC	P
34	Stéphanie	F	26	Célibataire	Etudiante	P / P	M	voiture, vélo	voiture, TC, vélo, marche		P + AT
35	Jean-Michel	H	35	Marié 1 enfant (bientôt 2)	Ingénieur- Styliste automobile	P/ GC (Z.3-S)	M	voiture (Audi S6)	voiture, marche	voiture	P
36	Françoise	F	57	Divorcée 1 enfant.	Médecin	P (E) / GC (Z.3-N)	E	voiture	voiture	voiture	P
37	Linda	F	33	Mariée 3 enfants	Puéricultrice	GC (Z.4-S) / GC (Z.3-O)	M	voiture	voiture, TC	TC	P
38	Charles (en processus)	H	31	En couple	Marchés financiers	P / P	E→M	voiture	voiture, TC	vélo, TC	P+AT
39	Henri	H	23	Célibataire	Etudiant	GC (Z.5-N) / GC (Z.5-E)	E	voiture, vélo	voiture	TC	P + AT
40	Boris (en processus)	H	28	Célibataire, vit en colocation	Commercial	P / GC (Z.5-E)	E→A	vélo	vélo, TC	vélo, voiture	P+AT

4.7 Organisation de la thèse

Notre thèse s'articule en trois grandes parties.
La première traite de l'acquisition et de l'usage de l'automobile. Il s'agit dans un premier temps de comprendre les déterminants de l'acquisition d'une voiture (chapitre 1) et la construction des choix modaux, en analysant le poids des images et perceptions des différents modes de transports d'une part (chapitre 2), et en analysant les stratégies d'usage au quotidien d'autre part (chapitre 3). Cette partie se veut être une description analytique des différents facteurs d'acquisition et des différents critères de choix, dans une dimension synchronique. Quels sont les effets de contextes, les contraintes, les images et représentations qui vont orienter l'individu vers tel ou tel mode ? Comment les différents modes sont-ils vécus ? Comment les expériences vécues conditionnent les choix modaux ? Nous tenterons ici de comprendre comment sont forgées et ancrées les habitudes de mobilité. Dans un deuxième temps, il s'agit de comprendre comment se construit le choix modal au quotidien. Quels sont les critères de déplacements et les contraintes rencontrées ? Quelles stratégies sont mises en place pour tenter de lever ces contraintes ? Il est question ici de comprendre les logiques d'actions et d'arbitrages à l'usage au quotidien en fonction des différents contextes et motivations. Nous verrons notamment que les pratiques de mobilité urbaines s'apprennent, s'expérimentent et nécessitent des connaissances et des compétences, autrement dit, un « capital mobilité » (chapitre 4).
La deuxième partie est envisagée de manière diachronique. Des exemples de cas en processus de changement (cas des individus réinterrogés plusieurs fois) seront présentés, dans le but de cerner les facteurs de changements (les freins et les leviers) en temps réel (chapitre 5). Les processus de changement décrits ici vont à la fois dans le sens d'une acquisition de la voiture ou au contraire dans le sens d'un abandon. Seront alors illustrer et analyser, à partir de situations réelles, le système d'acquisition et les logiques d'usage que nous aurons décrits précédemment. En démontrant ainsi ce système multifactoriel, nous mettrons en exergue toute la complexité du processus de changement de pratiques.
Nous verrons ensuite que si les valeurs collectives participent de l'acceptabilité au changement de comportement, elles n'ont pas tant d'impact sur les pratiques individuelles. Ainsi, la montée de la prise de conscience des problèmes environnementaux n'est pas si évidente, et si les individus se disent préoccupés, ils ne le prouvent pas nécessairement dans leurs pratiques (chapitre 6). Seront alors analysés les impacts des mesures politiques mises en œuvre pour réduire les usages individuels de l'automobile (chapitre 7). Nous montrerons que si la contrainte favorise le changement, les individus tendent à justifier leurs comportements et leurs choix pour ne pas avoir à changer. Cette logique de changement, qu'elle soit provoquée par la contrainte ou incitée par des valeurs collectives, est un processus qui s'inscrit dans le temps. Tout changement nécessite une acceptation, une adaptation et une intégration dans le système sociétal actuel et dans les pratiques individuelles. Nous ferons alors une analyse du changement de mobilité (passage d'une société « automobile » à une société « multimobile » ou durable) mettant en avant les conditions matérielles, symboliques et sociales (chapitre 8).
Enfin, une troisième partie porte sur des regards internationaux, à Nagoya et à Londres. Après avoir décrit les terrains et biais des enquêtes (chapitre 9), nous décrirons les résultats autour des trois mêmes thématiques : les pratiques de mobilité, le rapport à l'environnement et aux

politiques publiques (chapitre 10). A travers une analyse interculturelle nous tenterons de montrer les apports des différents contextes culturels pour comprendre cette problématique de changement (chapitre 11). Il apparaîtra notamment que ces différences sont relatives, et finalement ces freins sont plus ou moins universels.

Nous conclurons ensuite cette thèse en revenant sur les principaux résultats de la recherche, et en démontrant la complexité du changement à partir des différents freins et leviers mis en exergue, qui forment système.

Première partie :
De l'acquisition à l'usage automobile : analyse synchronique du processus de décision du choix modal

Il s'agit dans cette première analyse de décrire le processus de décision du choix du mode à l'acquisition et au quotidien. Cette analyse est synchronique en ce sens qu'elle est définie à partir du discours des individus à un moment donné, c'est une photographie des différents facteurs du processus de décision du choix modal. Cette analyse est toutefois dynamique car les différents facteurs ne sont pas isolés les uns des autres mais forment système, et ils interagissent dans la construction du choix modal.

Nous partirons de l'acquisition de l'automobile : comment en vient-on à posséder une voiture, quels sont les effets multiples qui interagissent et forment système au fil du processus de décision ? Nous mettrons en avant des effets de contextes et de contraintes qui amènent à l'acquisition. La deuxième entrée sera centrée sur l'individu et ses arbitrages : comment les différents modes sont-ils vécus et perçus ? Comment se construit le choix du mode au quotidien ? Quelles stratégies sont mises en place à l'usage ? Quels sont les jeux de contraintes et les marges de manœuvre ?
En décrivant ce système d'effets multifactoriel, nous ferons apparaître les facteurs déclencheurs de l'acquisition de l'automobile et les facteurs qui conditionnent les choix à l'usage.

Chapitre 1 : L'acquisition de la voiture : comment en vient-on à posséder une voiture ?

La décision d'acquisition est le résultat d'effets multiples qui conditionnent les arbitrages. Ce système multifactoriel organise de façon consciente ou non l'acquisition de l'automobile. Ces effets sont de plusieurs ordres. Nous décrirons les effets de conditionnement (ou effets extrinsèques), tels que l'effet de cycle de vie, l'effet de l'éducation et l'influence de l'entourage social, ainsi que les choix de localisation, qui pèsent sur le choix de l'acquisition. La description de ces effets fera apparaître un certain nombre de contraintes qui y sont rattachées. Nous traiterons par la suite des effets de représentations et de vécus des modes (effets intrinsèques) qui déterminent aussi bien l'acquisition que l'usage des modes.

1.1 L'effet cycle de vie

L'effet du cycle de vie se définit par une évolution des modes de transports qui suit les âges et les différentes phases de la vie, et les changements qui les accompagnent. L'automobile est fortement inscrite dans les mentalités du fait notamment de la banalisation de cet objet dans le cycle de vie.

1.1.1 La place de l'automobile dans l'évolution « logique » des modes

Tout porte à croire qu'une suite des différents modes de déplacement s'articulerait de façon banale selon les âges de la vie. Enfant, on aurait un vélo, puis viendrait l'âge du scooter, puis l'âge du permis de conduire et donc de la conduite automobile (qu'elle soit empruntée ou acquise), et de manière plus optionnelle la moto. *« La voiture à 19 ans, et la moto à 25 ans environ. C'est comme passer le bac, c'est une formalité. (...) Avant, j'ai eu des petites cylindrées, un schapi, c'est une sorte de mini moto avec des roues ballon. J'ai commencé au lycée vers l'âge de 17 ans, et avant j'étais à vélo »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Il y aurait donc une logique évolutive qui scanderait le passage à un monde de plus en plus adulte ainsi que le montre cet autre interviewé. *« J'ai fait ma conduite accompagnée avant, et puis j'ai passé mon permis à 18 ans, c'est naturel à 18 ans on passe son permis ! Et avant la conduite accompagnée j'avais un scooter dès mes 14 ans »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Cette suite logique serait banalisée dans les mentalités et les mœurs. *« T'as 18 ans tu passes ton permis, c'est dans l'ordre des choses »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours).
Plus qu'une question d'âge, chaque mode aurait une période de vie prédéfinie, suivant les étapes de vie de l'individu. Ainsi, quand arrive le temps d'un nouveau mode, le précédent devient obsolète. *« Pour aller voir mes potes je prends la voiture maintenant ! J'y allais en vélo avant d'avoir le*

permis » (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). Le temps de vie peut aussi être celui de la durée de vie du mode en question, il peut alors être remplacé par le mode suivant. Certains auront tendance à reprendre le même mode : une fois la voiture acquise, des automobilistes achèteront de nouveau une voiture, il en va de même pour des utilisateurs de deux-roues. *«J'avais un scooter à l'époque. Donc je me déplaçais en scooter et le jour où il a rendu l'âme j'ai acheté une voiture. Je l'ai eu à 16 ans »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). V. Mondou, montre à partir d'une enquête auprès des jeunes à Rouen, qu'une fois étudiants, ils n'imaginent plus prendre les transports en commun. Ceux-ci correspondent à leur période adolescente alors qu'aujourd'hui, en tant qu'adultes, ils revendiquent le droit de conduire une voiture (2006).

Cette chaîne « logique » peut aussi se prolonger avec les types de véhicules. Ils suivent également une évolution : celle du confort et de la logique du toujours plus. *« Ça a évolué avec mon pouvoir d'achat, et c'est toujours croissant, parce que quand t'essaies le modèle au dessus, tu ne peux plus revenir à un modèle en dessous. (…) au fur et à mesure que mon pouvoir d'achat évoluait, je prenais au dessus. J'essaie quelque chose de mieux qui me ferait pas revenir à ce que j'avais avant »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Ce désir d'évolution de confort va aussi de pair avec l'âge ou l'accroissement de la taille du ménage. L'automobile est largement assimilée au confort. En vieillissant, il serait normal d'atteindre un niveau de confort plus élevé, ainsi qu'en témoigne Françoise : *« avant j'étais obligée… et puis après on vieillit on a besoin de plus de confort »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Par exemple Sylvie le démontre très clairement *« c'est vrai qu'on avait envie de se faire plaisir… mais on approchait la trentaine… on a envie de plus à un moment… »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). « La trentaine, jeune couple dynamique », représenterait une étape dans le cycle de vie qu'il faudrait marquer socialement et statutairement. Anthony montre bien que ce n'est pas tant une question d'âge qu'une habitude de confort que l'on souhaite toujours développer davantage. *« J'envisage plutôt d'acheter une moto que de racheter une mobylette (…) je ne sais pas si je remonterais sur un vélo un jour, maintenant que j'ai connu la mob et la moto, je ne vois plus l'intérêt de pédaler »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). La notion de confort[51] se définit en partie par celle d'inconfort (LeGoff, 1994). Cette notion est très subjective. Une fois un seuil de confort subjectif atteint, on chercherait à atteindre un autre seuil. L'auteur reprend Hegel pour l'expliquer : « le confortable est quelque chose d'absolument inépuisable qui se poursuit à l'infini, étant donné que chaque confort atteint finit à son tour par faire la preuve de son inconfort ». Tout se passe comme si à chaque mode correspondait un niveau de confort que l'on dépasse en faisant usage d'un autre mode toujours plus confortable. À travers cette idée de « logique du confort » nous entendons un phénomène qui ne cesse d'évoluer. C'est une logique « du toujours plus ». Non seulement les besoins de chacun ne cesse de s'accroître, mais parallèlement, la société, et les sociétés de consommation notamment, ne cesse d'apporter toujours plus de confort. R. Inglehart en donne une explication : « lorsque les gens obtiennent l'objet de leur convoitise, ils éprouvent un sentiment de bonheur et de satisfaction, mais ce sentiment de bien-être est éphémère. Après un certain temps, les gens considèrent ce qu'ils possèdent comme allant de soi, et ils en veulent encore davantage » (1995)[52]. L'individu possède et consomme toujours plus et toujours mieux pour avancer toujours plus.

Parmi les personnes interrogées qui n'utilisent pas de voiture, certains n'ont pas le permis de

[51] Nous renvoyons le lecteur à notre mémoire de maîtrise sur la notion de confort (Rocci, 2002).

[52] Voir aussi l'ouvrage de D. Desjeux et *al.* (1996) sur l'utilisation des objets électriques dans la vie quotidienne.

conduire, et ne ressentent pas ce passage comme une obligation à 18 ans, ni comme une banalité. Au contraire, ils n'en voient souvent pas l'intérêt. *« J'ai pas le permis ! Parce que je l'ai pas passé à 18 ans et là j'hésite parce que j'en n'ai pas besoin… qu'est ce que je ferais avec une voiture à Paris ! »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). M. Flamm (2004) relève trois facteurs d'explications de ce « retard » dans le passage du permis : le coût de l'accès à la motorisation, l'absence d'expérience de la circulation et de la conduite qui prolonge l'apprentissage, et enfin le bassin de vie (l'intérêt de posséder le permis est moindre dans un milieu urbain dense)[53].

Toutefois, pour certains le permis de conduire reste un passage obligé. En effet, ce rite est envisagé comme une étape dans la vie que l'on ne pourra toujours éviter. Si la localisation résidentielle est un des facteurs qui peut rendre la conduite obsolète pendant un certains temps, pour des raisons professionnelles ou familiales notamment, ces individus imaginent devoir passer leur permis un jour. *« Je ne vois pas l'utilité de le passer, parce qu'ici franchement une voiture !!(…) Donc du coup je ne sais pas à quel âge je vais le passer, on verra ! »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). De même, Anna explique qu'elle en aurait sans doute besoin professionnellement ou pour pallier un manque dans les réseaux de transports. *« Je ne conduis pas, je n'ai pas le permis, il faudrait que je le passe d'ailleurs… mais plus par obligation »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Le permis apparaît comme une garantie « au cas où » le contexte actuel changerait. Alexandre aussi projette un éventuel besoin parallèlement à un changement de contexte. Il a passé son permis quelques années auparavant mais ne s'en est quasiment jamais servi. *« Je l'ai eu il y a 4 ans, mais j'en n'ai pas eu l'occasion mais le jour où je rentrerai dans la vie active ça pourra me servir. Il y a des chances que j'en ai besoin, et puis ça dépend où se trouve les bureaux aussi »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Les contraintes professionnelles sont une des raisons principales avec celle d'avoir des enfants, pour passer son permis en cas de besoins futurs. Nathan y songe pour élargir son champ professionnel par exemple. *« J'ai pas encore le permis mais il faudrait que je le passe (…) pour bosser, il y a plein de trucs comme les photos de mariage, où on demande voiture indispensable »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe).

D'autres ont été influencés par cet effet cycle de vie mais le regrettent. *« Je l'ai passé à 18 ans, je me suis ruinée et maintenant ça me sert à rien ! (…) parce qu'à 18 ans tu passes ton permis, c'est tout, tu grandis, tu passes ton permis ! »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).

Finalement, des enquêtés passent le permis de conduire banalement à 18 ans, d'autres projettent un besoin futur, et certains attendent d'en avoir une utilité ou d'y être contraints pour le passer.

Parallèlement aux âges de la vie, l'automobile (et plus précisément son accès) suit également les étapes du cycle de vie et les différentes phases de changements professionnels, familiaux, etc.

1.1.2 La voiture comme objet marqueur de passage dans le cycle de vie

L'automobile est inscrite dans le cycle de vie comme l'objet d'un rite de passage : passage à une liberté, une autonomie, passage au monde adulte, passage à un certain statut, ou bien à différentes étapes des périodes de la vie, comme l'entrée dans la vie étudiante, dans la vie active,

[53] L'intérêt moindre du permis et de la possession automobile en zone dense n'est plus à démontrer (voir par exemple *Cities and Automobile dependence* (Newman, Kenworthy, 1989). Le passage du permis a aussi un coût qui n'est pas donné à tout le monde. Toutefois pour les individus de sexe masculin et d'un certain âge (majeur ou sursitaire avant 1997), le service militaire offrait la possibilité, quasi automatique, de passer ce permis y compris pour les plus modestes (Avrillier, 2007).

une évolution professionnelle, la naissance d'un enfant, une séparation ou une union. V. Kaufmann et M. Flamm notent dans un rapport de recherche pour la CNAF et l'Institut de la Ville en Mouvement, que « la mobilité marque les transitions dans le parcours de vie et notamment les changements dans ses calendriers familiaux (se mettre en ménage, arrivée d'un enfant) et professionnels (changement de travail) » (2002, p3)[54]. Pour D. Desjeux, la mobilité est très sensible aux effets de cycle de vie. Elle renvoie à des processus d'autonomisation et de construction identitaire (Desjeux, 2006 ; Desjeux et *al.*, 2006 ; Buffet, 2006 ; Ramos, 2006). Non seulement l'automobile marque ces passages de la vie, mais ce sont également les contraintes liées à ces différentes étapes qui conditionnent son acquisition.

1.1.2.1 Passage dans le monde adulte

Il est d'usage d'acquérir une voiture, ou commencer à utiliser ce mode, même ponctuellement, à l'âge de 18 ans après le passage du permis de conduire. L'automobile symbolise à cette étape de la vie le passage au monde adulte et à une certaine indépendance et liberté. L'acquisition de la voiture suivrait un processus que I. Garabuau-Moussaoui, inspirée par Claude Rivière quand il parle de « rites profanes » (1995), décrit ainsi : il y aurait la demande sociale des enfants et l'acceptation des parents ; le temps du permis ; une période de latence entre l'acquisition du permis et celle de la voiture ; puis l'acquisition de la voiture. L'apprentissage du permis et la voiture participeraient de la recherche d'une plus grande autonomie. L'auteur nous explique que ce processus est révélateur de « la dynamique des relations familiales, qui évoluent vers une plus grande liberté de l'enfant » (Garabuau-Moussaoui, 2000, p150).
En effet, ainsi que le dit Daphné, *« quand t'es petit, passer le permis c'est devenir grand, c'est se dire qu'on va pouvoir sortir le soir, c'est vraiment vu comme une liberté »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Ce passage « obligé » est un libérateur, un saut d'une dépendance (vis-à-vis des parents ou des transports en commun) à une autonomie de mouvement. P. Frenay évoque également cette idée en parlant de statut de « prisonnier des transports publics »[55], qui serait libéré par l'obtention du permis. Celui-ci serait perçu comme un « rite chargé de symbolique, encore accrue par le passage de la majorité civile, qui entraîne assimilation entre statut d'automobiliste et statut d'adulte » (1997, p58). L'utilisation de la voiture est assimilée à une plus grande liberté. Ainsi que le relève également M. Flamm (2004), le permis de conduire s'inscrit dans un processus plus large d'acquisition d'une autonomie vis-à-vis des parents. Carole était dépendante de ses parents jusqu'à ce qu'elle ait un scooter, son premier mode individuel. *« Quand on habitait à Méry on était bloqué au niveau des transports, et du coup quand j'ai eu le scooter, ça me permettait d'aller faire mes activités sans être dépendante de quelqu'un. Je n'avais pas besoin de demander à ma mère à chaque fois pour m'emmener quelque part »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Pour Bertrand la voiture simplifie également l'organisation familiale. Chacun y trouve une liberté de déplacement. *« C'est plus pratique parce que ma mère en a besoin, mon père aussi et c'était pour pas demander à chaque fois les*

[54] Notons que l'acquisition peut être personnellement nécessaire ou souhaitée, comme elle peut être mûrement réfléchie dans une stratégie de ménage. Voir aussi sur ce sujet la communication de F. Papon et L. Hivert (2006), sur le partage de la voiture au sein du ménage.
[55] On parle aujourd'hui communément de « captifs » des transports en commun ou de l'automobile. Cela réfère aux personnes qui n'ont pas d'autre choix pour x raisons d'utiliser l'un ou l'autre mode.

clés, les papiers, c'était plus simple d'avoir les papiers et les clés à soi » (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). En effet, comme le note également I. Garabuau-Moussaoui, si les jeunes apprécient la liberté et l'autonomie que leur procure l'utilisation de la voiture, les parents apprécient aussi de ne pas avoir à accompagner leurs enfants dans tous leurs déplacements. Le permis serait donc un moyen « pour chacun de relâcher les liens de dépendance » (2000, p135).
Le permis et la voiture ont un rôle considérable dans la construction identitaire, pour les jeunes (Pervanchon, 1990 ; De Singly, 2001), mais également dans le maintien de son identité, de son statut, ainsi que l'a démontré C. Espinasse dans une recherche sur *Le deuil de l'objet voiture* (2005), en l'observant plus tard dans la vie. La démotorisation pour les personnes âgées serait signe de perte d'autonomie, et renforcerait le sentiment de vieillesse et d'insuffisance physique.

Le passage du permis de conduire donne accès à l'usage automobile[56], et plus qu'un phénomène banal, la voiture symbolise un nouveau statut. *« Quand j'ai eu ma première voiture, c'était la nouveauté donc tu changes plus ou moins de monde, tu peux sortir le soir, tu emmènes les autres, ça te donne un statut différent, t'es celui qui a la voiture et c'est gratifiant »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). En effet, selon I. Garabuau-Moussaoui, les jeunes auraient besoin de montrer un statut social du fait notamment qu'ils restent plus tard dans le foyer familial. « Le processus d'acquisition du permis de conduire et de la voiture participent de cette construction d'une nouvelle identité sociale : l'étape de vie de la jeunesse ». Avoir le permis signifierait avoir une plus grande autonomie et finalement, « arriver à une certaine équivalence face aux parents, être donc un adulte » (2000, p117). L'obtention du permis symbolise la fin de l'adolescence et l'entrée dans le monde adulte (Gossiaux, Barjonet, 1990 ; Pervanchon, 1999 ; Kaufmann, Flamm, 2002).
Le passage du permis serait le point de départ de l'entrée dans le système automobile. La deuxième étape serait l'acquisition d'une automobile puis enfin la circulation dans le système routier (Dupuy, 1999). Si le passage du permis est chargé de symbolique, l'entrée dans le monde professionnel suit elle aussi cette dynamique des cycles de vie.

1.1.2.2 Passage au monde professionnel, symbolique et contraintes

L'acquisition de la voiture peut être également liée à l'entrée dans la vie active ou suite à une évolution professionnelle. Ici, l'achat de la voiture devient une nécessité due à de nouveaux besoins ou désirs. *« J'ai investi dans une voiture dès mon premier salaire »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Mais c'est aussi une sorte de rituel de passage dans un autre monde, une autre étape que l'on veut marquer. *« Depuis que je travaille, j'ai fait une crise et j'ai demandé une autre voiture »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). La voiture marque ici visiblement le passage à un autre statut.
L'acquisition de l'automobile correspond à un nouveau statut professionnel. L'objet automobile et la profession deviennent alors indissociables. *« Je ne vois pas un médecin sans voiture »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). *« Tous les photographes que je connais ne prennent pas le métro (…) Ils sont tous en scooter ou en moto »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).

[56] Nous utilisons ici le terme « accès à l'usage » au sens où certains acquièrent une voiture, tandis que d'autres l'empruntent. Dans tous les cas, ils y accèdent à un moment donné et peuvent y prendre goût.

Ce passage au monde professionnel non seulement pousse à l'acquisition à travers la symbolique qu'il reflète, mais également à travers les contraintes dont il est porteur.
En effet, certaines personnes n'ont pas le choix d'acquérir une voiture quand celle-ci devient une condition d'embauche. *« Le poste que j'ai me fait aller dans plusieurs écoles qui ne sont pas à côté l'une de l'autre, c'était une des conditions quand j'ai eu ce poste, on m'a demandé si j'avais une voiture »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Martin n'avait pas de voiture et n'en éprouvait pas le besoin, mais quand il a commencé à travailler, son entreprise lui a payé le permis et fourni une voiture. Pour certains la voiture est un véritable outil de travail. *« Je suis très souvent avec du matériel photo, et il me prend la taille d'une voiture »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Dans d'autres cas, elle offre des opportunités professionnelles. Quand Alicia était animatrice, elle souhaitait accompagner les enfants en colonies de vacances ou en expéditions, mais sans permis, cela lui était impossible. *« A l'époque je faisais plein de colo et y avait plein de choses que je ne pouvais pas faire parce que j'avais pas le permis, ce n'était pas possible pour moi de faire des séjours itinérants alors que c'est ce qui m'intéressait le plus ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Ainsi, les contraintes professionnelles ont un poids non négligeable dans l'acquisition d'une voiture, quand elle devient une nécessité pour exercer son emploi ou quand elle devient une condition d'embauche. Incidemment, les entreprises poussent, de manière permissive à l'usage de la voiture : si dans certains cas elle s'avère indispensable à l'exercice de l'activité professionnelle, il faut aussi se rendre compte que son usage est assez influencé, voire promu, pour les déplacements domicile-travail, par la mise à disposition par l'employeur d'une place de stationnement[57].
Outre ces contraintes liées à la possibilité d'exercer un emploi, d'autres contraintes également en partie liées à la profession, concernent le statut social.

1.1.2.3 La voiture, symbole d'un statut et d'un mode de vie

Dans certains cas, la voiture correspond à un mode de vie, qui renvoie lui-même à un statut social et familial. Charles nous explique que ce moyen de déplacement ne correspond pas vraiment au mode de vie étudiant. Et selon lui, lors d'un premier emploi, on se doit de donner une bonne représentation de soi qui équivaut à son statut. *« C'est normal, c'est un mode de vie, quand t'es étudiant tu fais avec pas trop de thunes, des petits moyens et de la débrouille. Et à un moment t'as envie d'autre chose, quand tu commences à bosser tu changes de mode de vie et tu passes à autre chose. (…) La voiture ça va avec un statut de mec qui bosse. Si t'as envie d'avoir l'air de quelque chose, la voiture ça fait partie des premiers attributs de la richesse »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).
Outre le volet professionnel, la voiture permettrait également de donner à voir un statut vis-à-vis des autres et notamment de la gente féminine. *« Le prince charmant il vient chercher sa nana en Cadillac il vient pas la prendre en métro. Donc quand t'as envie d'être prince charmant avec ta nana, tu viens en caisse »* (Charles). Stéphanie parle également de *« carrosse »* pour décrire sa voiture. John confirme que *« c'était valorisant d'avoir une voiture par rapport aux filles »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub)[58].

[57] Des travaux de L. Hivert et J-P. Orfeuil (1986, 1989), notamment, montrent le poids de la disposition d'une place de stationnement au lieu de travail sur la répartition modale.
[58] Si ces exemples mettent en avant l'importance du statut, aujourd'hui ces valeurs n'aurait-elle pas tendance à

D'autres justifient l'acquisition de la voiture comparativement aux autres modes qui ne répondraient pas à leur rythme (et mode) de vie. *« Le métro je trouve que c'est pas adapté à mon mode de vie : heures de pointes, avec un ordinateur, et un minimum de tenue quand t'arrives, faut que t'es un minimum de pêche, et dans le métro c'est tous des zombis donc tu deviens zombi aussi »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).
Il s'agit également de faire partie d'un certain groupe de référence, et de correspondre à une représentation sociale, par le biais de l'automobile. Pour John, le choix de sa voiture va de pair avec une certaine étiquette sociale qu'il veut se donner. Il cherche à montrer son statut à travers la voiture, *« je cherchais à avoir une importance, je commence à travailler, je suis chef… donc il fallait que la voiture aille bien avec tout ce statut là »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Il en va de même pour Johan qui fait attention à la sélection du type de voiture pour correspondre à un statut social et générationnel. « *La voiture qu'on le veuille ou non de toute façon ça positionne un statut social. T'achètes une Mégane Renault tu passes pour un plouc, t'achètes une golf tu passes pour un cadre dynamique donc le choix est vite vu. (…) Et un cadre dynamique qui aime les voitures sportives prendra l'A3 qui est réputée pour être plus sportive que la golf. Les marques qui vendent ces voitures survalorisent leur voiture et te font payer plus cher parce qu'ils te font payer justement l'accession à ce statut social »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Le statut représenté par la voiture va également de pair avec une certaine tranche d'âge *« Quand on a une trentaine d'année, une golf ou une Audi A3 ça fait parti des voitures ciblées par le milieu dans lequel j'évolue, cadres, que ce soit des familles parentales avec des enfants ou juste en couple. Donc tous les potes autour de moi cherchaient à acheter une golf ou une Audi A3… »* (Johan).
Certaines personnes comme John peuvent montrer une sensibilité à l'environnement dans leur choix de voiture, mais cette sensibilité sera toujours devancée par ce désir de montrer un statut social : celui d'être dans l'air du temps. *« Je vais bientôt changer pour prendre une voiture hybride, une voiture qui consomme deux fois moins que cette voiture-là. (…) mais c'est peut être un message que je veux faire passer, afficher ce message auprès des gens, mettre en avant… c'est mon rôle de publicitaire qui commence à remonter… »* (John).

T.V. François et D. Desjeux ont montré que les objets symbolisaient un « accomplissement familial, professionnel ou une preuve matérielle de réussite » (2000, p96). Ils évoquent également cette idée de passage. En effet, outre ces changements de statuts sociaux emplis de symboliques, les images associées aux changements de statut familial provoquent également des contraintes qui poussent à l'acquisition de la voiture.

1.1.2.4 Changement dans la composition familiale et contraintes de déplacement

L'acquisition de la voiture peut devenir une nécessité par rapport à un changement dans la composition familiale, la naissance d'un premier enfant notamment, mais elle peut symboliquement participer à l'installation en couple.
La naissance d'un enfant peut être un facteur déclencheur de l'acquisition automobile. Johan, bien que passionné de voiture n'en a jamais acheté jusqu'à la naissance de son premier enfant. *« Jusqu'au moment où j'ai eu un enfant je n'en voyais pas l'utilité »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Linda nous montre très clairement le changement radical de ses modes de

évoluer ? Le vélo, par exemple, commencerait à monter dans le système de valeurs des individus.

locomotion après l'arrivée de ses enfants. *« C'était vraiment la voiture, je me voyais pas prendre les transports en commun avec eux !... les escalators c'est pas fait pour la poussette, et quand il faut prendre les escaliers entre les changements faut porter la poussette donc je l'ai pas fait. (…) avant d'avoir des enfants je prenais beaucoup les transports, mais à partir du moment où j'en ai eu, ce n'était plus du tout pratique »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). Si la naissance d'enfants pousse à acquérir une voiture, quand ils deviennent plus grands, les déplacements d'accompagnement en voiture se réduisent. *« Maintenant ils sont plus grand, il y a certaines activités on les fait aller tout seul à pied ou revenir tout seul, ça évite que l'on prenne la voiture à chaque fois. On leur apprend à se débrouiller »* (Linda).

Certains achètent une voiture en prévision de l'arrivée d'un enfant. Pour plusieurs enquêtés, il n'est pas imaginable d'avoir un enfant sans voiture. Pour Charles, par exemple, il est important de préparer un certain confort de vie avant l'arrivée d'un enfant. Selon lui, la voiture est indispensable pour une famille. *« Moi je fais partie des gens qui n'ont pas encore d'enfants mais qui vont finir par en avoir. Donc de toute façon je vais être obligé d'avoir une voiture. (…) Avec des enfants c'est pas possible de pas avoir de voiture, avec une poussette et toutes les affaires c'est pas possible, c'est beaucoup trop galère »*. Il nous dit clairement que si sa voiture ne marchait plus, il en rachèterait une *« en prévision d'avoir un enfant »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).

L'arrivée d'un enfant a des incidences d'une part sur l'acquisition d'une voiture mais aussi sur le choix d'une catégorie ou une marque directement liée au statut social que l'on souhaite donner à voir. *« On venait d'avoir notre premier enfant, donc il fallait une voiture compact, mais pas trop pour avoir un minimum d'espace à l'intérieur. Donc là l'alternative à la golf et à l'A3 c'était un monospace. Mais justement monospace là tu commences à être étiqueté aussi, tu deviens papi, donc ça j'avais pas envie non plus. Donc tu supprimes les golfs, A3, monospaces et berlines classiques, il te reste dans les voitures qui ont un minimum d'espace les 4x4 compact et le rav'4 rentrait en plein dans la cible. Et il se trouve que moi par ailleurs je le trouvais plutôt attractif, et il venait juste de sortir »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).

Pour d'autres, comme Jean-Michel, passionné de voiture, les enfants ne sont pas vraiment une contrainte ou même un critère dans le choix du modèle de voiture. Il n'hésite pas à acheter des coupés. Toutefois les modèles ne sont pas tout à fait les mêmes depuis l'arrivée des enfants : tout en restant dans un esprit sportif et haut de gamme, il privilégie des voitures allemandes car elles ont un coffre plus large. *« J'ai acheté des coupés plutôt haut de gamme, des gros coupés de luxe, type BMW et Jaguar. Et maintenant plutôt grosses berlines allemandes, là c'est une Audi S6. C'est une version sportive de l'A6, donc c'est plus large, plus bas, avec un plus gros moteur, et il y a autant de place »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

J-M. Beauvais et C. Espinasse (2001) notent tous deux que les enfants sont une des premières justifications à l'acquisition et à l'usage de la voiture (quand elle est choisie sous contraintes).

Si l'automobile symbolise la construction de la famille à travers la naissance d'enfant, elle marque aussi l'union. Pour Florence, l'achat de la voiture s'est fait *« au bout d'un an de vie commune (…) C'était aussi pour symboliser l'installation »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Pour d'autres personnes, l'installation en couple a parallèlement mis à disposition une voiture. La mise en commun des biens donne souvent lieu à une acquisition partagée. *« C'est depuis que j'ai connu mon mari, lui avait une voiture, donc j'ai conduit tout de suite, je l'ai monopolisée même,*

largement monopolisée. Et puis on a vendu sa petite voiture pour en acheter une autre » (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Il en va de même pour Magda, *« Quand j'ai rencontré mon mari, il avait une voiture mais pendant très longtemps je ne la prenais pas. Et puis après on a commencé à habiter ensemble, donc là j'ai commencé à la prendre »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Notons que ces personnes n'avaient pas forcément usage de l'automobile avant leur union et elles en ont dorénavant un usage exclusif. Ainsi, nous pouvons d'ores et déjà penser que la mise à disposition d'un véhicule semble provoquer un désir d'acquisition et d'usage, nous y reviendrons.

L'entourage, à travers le statut social, et la famille, ont un rôle non négligeable dans l'acquisition de la voiture. Nous allons voir plus précisément en quoi l'influence, l'expérience de l'entourage et le rôle de l'éducation avec les habitudes prises tôt dans le cycle de vie, ont une répercussion ou pas sur le choix de l'acquisition automobile.

1.2 L'effet de l'éducation et de l'entourage social sur l'acquisition

Comment l'entourage à travers son expérience et son choix de modes influence nos choix modaux ? Jusqu'où l'éducation reçue, la manière dont se déplacent nos parents, nos pairs peuvent-ils conditionner nos propres modes de déplacements ?

1.2.1 Le don de l'automobile déclencheur de l'habitude

Il y aurait plusieurs formes d'acquisition de la première voiture : le cadeau acheté par les parents, le don de l'ancienne voiture, ou l'achat personnel (Garabuau-Moussaoui, 2000). Nous nous pencherons ici plus précisément sur la transmission de la voiture au sein de la famille.
Le don ou la transmission familiale de la voiture, rendrait l'acquisition naturelle et évidente. Pour Bertrand par exemple la question de l'acquisition de la voiture ne s'est pas posée, le don par sa famille en a fait une évidence. *« On a quatre voitures, dans la famille on est quatre donc chacun a sa voiture ! (…) La plus récente on l'a eu grâce à un héritage, et les trois autres on les a acheté. Mon père a sa voiture pour aller travailler, ma mère et mon frère aussi. (…) moi j'ai récupéré la Clio que conduisait ma mère avant, et elle prend celle que l'on a eu en héritage. (…) J'ai même eu la voiture un mois avant d'avoir mon permis ! »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). Cette transmission familiale serait un déclencheur vers une logique d'achat personnel. Et ceci se reproduirait entre les générations comme en témoigne par exemple Françoise : *« Je crois que c'est mon père qui s'est acheté une nouvelle voiture et qui m'a donné sa 2 CV. Après je me suis achetée une voiture d'occasion et après quand j'ai travaillé une voiture neuve… là j'avais une voiture neuve depuis 92 que j'ai donné à ma fille et j'ai racheté une occasion, j'ai pété le moteur et là j'en ai racheté une neuve »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Nous pouvons parler ici de transmission intergénérationnelle. Stéphanie a pu avoir une voiture tout de suite après le passage de son permis grâce à une opportunité dont a bénéficié sa mère. *« J'ai eu le permis à la fin de mes 18 ans. Et j'ai eu la chance d'avoir une voiture dès que j'ai eu mon permis, parce que ma mère est médecin et elle a un patient qui était trop vieux pour conduire donc il lui a laissé sa voiture. Et donc dès que j'ai eu mon permis le soir*

même j'étais au volant de ma voiture » (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante).
Dans d'autres cas, après la transmission familiale, l'automobile peut faire l'objet d'un cadeau pour marquer un passage. John, après avoir « hérité » de la voiture de son frère, s'est vu offrir une voiture neuve par ses parents pour marquer son entrée dans la vie active. *« Quand j'ai eu mon premier CDI, mes parents m'en ont offert une »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Charles n'avait pas ressenti le besoin d'avoir une voiture avant que son père ne lui offre. *« La voiture c'était un cadeau de mon père, comme ça, ça lui faisait plaisir. Avant je ne voulais pas absolument avoir une voiture, j'en avais pas besoin, quand t'es étudiant tu gères. Mais j'adorais conduire, j'ai fait la conduite accompagnée à 16 ans et j'ai passé mon permis à 18 ans »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).
D'autres ont bénéficié d'une participation financière de leur famille pour l'achat de la voiture. *« Je l'ai acheté mais j'avais de l'argent de côté de mon grand père »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
Quelques-uns n'ont pas eu la chance de se faire offrir une voiture, ou d'avoir une participation ou bien même seulement de pouvoir utiliser la voiture de leurs parents. Ils sont donc contraints d'attendre de pouvoir s'en acheter une par leurs propres moyens. Ce temps de latence est plus ou moins long selon les individus. Christian n'a attendu qu'un an. *« J'ai eu le permis en 93 et la voiture en 94, donc j'ai beau avoir eu le permis, pendant un an je devais attendre de pouvoir m'acheter une voiture, parce que mes grands-parents n'en avaient pas ! Je n'avais pas le choix »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).
Ainsi, le permis et le don ou le cadeau de la voiture, sont souvent considérés comme des facteurs d'évolution vers une plus grande autonomie, vers une indépendance, comme un facteur de promotion sociale. Après le passage du permis, le don, le cadeau ou même le partage de la voiture dans la famille, peuvent déclencher l'achat ou l'acquisition personnelle (Garabuau-Moussaoui, 2000).

1.2.2 Le modèle familial

Le choix du mode et les pratiques de déplacement des parents ne semblent pas déterminer systématiquement le choix du mode de l'individu.
Certains vont se déplacer de manière opposée à leur famille. Par exemple Arthur se déplace à vélo ou à pied, et utilise donc plutôt des modes « doux », alors que sa mère et son frère sont en voiture et son père en scooter. Le père de Martin est « accro » à la voiture, mais cela n'a eu visiblement aucune influence sur les pratiques de mobilité de son fils. Ils en font un débat virulent, *« mon père il a le choix et il ne démord pas de sa voiture ! Il habite dans Paris, ses déplacements sont dans Paris ou en très proche banlieue, il a métro et bus, je ne comprends pas ! Pendant 30 ans il a fait le 16e à la Défense, et ça doit faire 10 stations de métro avec un changement, une demi-heure de trajet. Une heure en bagnole ! Et il préfère sa voiture. (…) quand on était marmots c'était déjà le grand débat on se foutait de lui »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).
D'autres auront une voiture contrairement (pour ne pas dire en opposition) à leurs parents. John a toujours été *« incité à prendre les transports en commun »,* dans sa famille tout le monde les prend. Il nous dit : *« on a une culture transports en commun à la maison »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Et pourtant il a eu une voiture très tôt. Il a pourtant essayé les transports en

commun, mais *« c'était plus pratique en voiture »*. Tout laisse à penser qu'il y aurait une « culture modale familiale » : la culture vélo, la culture transports en commun ou la culture voiture. Non seulement cette « culture » peut être inculquée au sein de la famille -sans avoir systématiquement d'influence sur les pratiques- mais elle semble l'être aussi au sein de la société, à travers l'effet cycle de vie et la banalisation de « l'automobilité » qui en découle.

L'autre type de personnes, au contraire, suit le modèle parental et dans certains cas, les individus ont le sentiment d'avoir été influencé. *« Ça m'influence !! Mes parents n'ont pas de voiture, ma mère n'a pas son permis et mon père l'a mais n'a pas conduit depuis 30 ans et du coup aujourd'hui il ne toucherait plus un volant ce serait dangereux, il a oublié !! Mes parents n'en ont pas et n'en ont pas besoin, ils se débrouillent entièrement en bus, métro, taxi, train »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Certains ont été explicitement poussés par leur famille à conduire. Magda par exemple l'a d'abord été par son père, *« il fallait grandir, être indépendant, (…) et puis comme c'est cher, il valait mieux le faire le plus tôt possible »* ; puis par son mari : *« mon mari me poussait un peu, parce qu'il a toujours vécu en banlieue et sa mère n'a pas eu de permis de conduire donc elle est toujours dépendante des autres, soit de son fils, soit de son père. Elle avait toujours besoin d'eux pour faire ses courses ou autre chose, et sinon elle prenait le train quand elle pouvait. Donc il m'a toujours encouragé »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Vanessa a également été éduquée et poussée vers l'acquisition de la voiture : elle s'est toujours faite conduire en voiture depuis qu'elle était petite, son père lui a offert un scooter à 15 ans, il l'a ensuite poussée à passer la conduite accompagnée pour avoir le permis plus facilement *« mes parents nous ont toujours poussé à avoir notre indépendance donc le scooter et la voiture c'était obligé. C'est : tu prends la voiture et tu te débrouilles ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Marie-Jeanne n'a jamais vraiment conduit, mais ses parents habitent à la campagne, et ont toujours eu une voiture. Ils l'ont donc incité à passer son permis *« j'ai grandi avec la voiture. Mes parents nous ont un peu poussé à le passer en nous disant que ça servirait toujours »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Marion n'avait pas envie de passer le permis, elle avait peur de conduire. Elle était partagée entre les contraintes de plus en plus fortes des transports en commun et sa peur. Finalement sa famille l'a presque obligé à conduire. *« Si je m'écoutais j'aurais pas eu la voiture tout de suite, on m'a forcé en fait. Moi je ne voulais pas conduire tout de suite, j'avais trop peur et on m'a forcé. Ma sœur se rachetait une autre voiture, et elle en a profité pour me donner sa petite voiture pour m'obliger à m'y mettre »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).

D'autres ont été poussés implicitement sous l'influence de l'expérience de leur entourage sur laquelle ils s'appuient. *« Ça doit être à cause de ma mère et ma tante qui ont toutes les deux passé le permis il y a quasiment 30 ans. Elles l'ont eu mais n'ont pas conduit derrière et ben le résultat c'est que après 10 ans sans conduire elles n'ont pas eu le courage de reprendre le volant donc depuis 30 ans elles ont un permis dont elles ne se sont jamais servies et moi je voulais carrément éviter ça ! ! Surtout après avoir payé je ne sais combien et d'avoir économisé des mois et des mois pour pouvoir me le payer c'était pour m'en servir après ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Alicia ne veut surtout pas reproduire l'exemple de sa mère et sa tante, ce qui va même l'amener à avoir un usage très intensif de la voiture, dans une logique de rentabilisation de l'achat et surtout de cette acquisition tant espérée.

Outre le « modèle » familial, les individus peuvent être poussés ou non à acquérir une voiture par leur entourage proche. Ce que nous allons observer à présent.

1.2.3 L'influence de l'entourage.

Au regard de nos enquêtés, l'entourage social semble avoir plus d'effet sur les choix modaux que la famille.
Dans certains cas, l'effet de groupe à 18 ans a incité au passage du permis puis à l'acquisition d'un véhicule (voiture, moto, scooter, etc.). Par exemple Anthony décrit la puissance du groupe qui influence les pratiques des uns et des autres. *« En fait, on était vraiment motivé avec tous les copains, on se disait la première chose que l'on fait quand on a 18 ans c'est avoir le permis »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).
L'influence du groupe d'appartenance peut inciter d'une part à acheter une voiture mais aussi à choisir telle marque ou tel modèle. C'est une sorte de rituel d'intégration au groupe, et de statut social que l'on veut donner à voir par le biais de son groupe de référence. *« On s'est laissé emporter dans la spirale de groupe en faisant de la surenchère automobile, (…) c'était la voiture statut »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).
Le groupe d'appartenance peut donc, dans certains cas, pousser à l'acquisition de la voiture, comme il peut inversement pousser à son abandon. En effet, Daphné, *a contrario*, a été poussée à s'en défaire par son groupe de pairs, plutôt « pro-vélo ». Elle a essayé de résister à cette « pression sociale » pendant une période mais a très vite été influencée par cet entourage pour réduire fortement son usage automobile à défaut de s'en débarrasser complètement. Elle exprime bien cette idée d'intégration au groupe qui en fait une contrainte, *« je me sentais pas impliquée tant que j'avais ma voiture, je me sentais à l'écart en quelque sorte »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée).

Ainsi, l'éducation reçue concernant la manière de se déplacer n'a pas toujours d'incidence sur le comportement actuel. On pourrait supposer qu'une personne, qui a toujours été baignée dans une « culture automobile », dont l'acquisition de la voiture a suivi une évolution « banale », et qui n'a jamais connu d'autres manières de se déplacer quotidiennement, n'envisage de fait pas, ou du reste moins, d'autres possibilités de se déplacer. Mais se baser uniquement sur l'éducation sous-estime les effets de situation. Il semblerait que si le modèle familial pousse au passage du permis de conduire, et dans certains cas met à disposition une voiture, le groupe de pairs a davantage d'influence sur le choix du mode par la suite.
Nous allons voir à présent que la famille et l'entourage social participent aussi, dans certains cas, à la construction du choix résidentiel. Et les choix et contraintes de localisation conditionnent également l'acquisition.

1.3 La construction des systèmes de lieux individuels : la question de la localisation.

La mobilité urbaine est au cœur des modes de vie, et elle intervient en partie sur le choix des localisations, et notamment du lieu de résidence. Si traditionnellement, les recherches sur la mobilité étaient plutôt orientées par les trajets domicile-travail, structurant les territoires et les

pratiques des individus, de nos jours il est de plus en plus démontré que ces territoires s'organisent autour d'autres lieux tout autant significatifs (Flamm, 2004). M. Flamm fait notamment référence à J. Lévy (2001) qui a montré que les lieux des territoires de vie individuels étaient historiquement en constante augmentation. Ces lieux de destinations dépassent le cadre domicile-travail, pour les lieux d'activités de loisir, d'activités du quotidien (courses, démarches administratives, etc.) ou les lieux de l'entourage, qui ont tout autant leur importance dans les choix de localisations. En effet, nous allons voir que les individus interrogés choisissent leur logement de sorte qu'il soit le plus proche en temps ou en distance (ou en facilité de transport) de leur lieu de travail, ou de leurs loisirs ou encore de leur entourage. Et il se peut même qu'inversement on choisisse son travail en fonction de son lieu de résidence. Le fait de tout avoir à proximité dans son quartier est aussi une donnée fondamentale dans les critères recherchés pour le choix de la localisation, et de manière plus générale pour la qualité de vie. A ces critères de choix individuels, s'ajoutent les jeux d'acteurs dans le foyer, jeux de négociation, concessions et compromis, au sein du couple ou de la colocation.
Avant de saisir ces jeux de négociation et le système de contraintes qui pèse sur les marges de manœuvre des individus, il convient de décrire les aspirations et stratégies individuelles en matière de localisation.

1.3.1 Se rapprocher de son lieu de travail… ou faciliter son accès…

L'objectif de nombreuses personnes interviewées est définitivement d'habiter le plus près possible de leur lieu de travail. Muter, démissionner, déménager… toutes les stratégies sont bonnes pour s'en rapprocher. Certaines vont donc déménager ou même changer d'emploi ou de lieu de travail pour être au plus près à chaque fois. En arrivant à Paris, Benoît a cherché un appartement près de son université, son objectif était de pouvoir y aller à pied *« pour ne pas faire de métro, et pouvoir se lever à la dernière minute »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Ensuite il a trouvé du travail dans le 9e arrondissement où il a déménagé. Puis finalement il a eu de plus en plus de missions à la Défense, ce qui lui faisait beaucoup de temps de transport. Les distances et la durée de transport seraient en grande partie les causes de sa démission, *« à la fin je travaillais beaucoup à la Défense, ça me faisait plus de transport et ça a contribué au fait que j'aie démissionné. C'est vrai que le boulot changeait un peu mais le transport y a joué pour beaucoup »*. La durée de transport prend ici une importance considérable dans le choix résidentiel, mais également dans les choix professionnels. En effet, il nous dit avoir toujours choisi soit un logement proche de son lieu de travail, soit un travail proche de son logement, *« Par exemple dans les écoles là pour être prof j'ai donné des CV dans le quartier uniquement, j'ai ciblé parce qu'il y a trois écoles dans le quartier, je ne suis pas allé ailleurs ! »*. Il réduit donc son champ des possibles en termes de choix professionnels au prétexte de la distance à son lieu d'habitation.
Si certaines personnes comme Benoît sont prêtes à démissionner ou réduire l'aire des offres d'emploi pour ne pas faire de grandes distances, d'autres demandent leur mutation pour s'en rapprocher. Cyril s'est également *« toujours arrangé pour être à proximité de son lieu de travail »*, soit en déménageant soit en se faisant muter. Qu'il soit en voiture ou à pied, il adaptera son mode en fonction de la distance dans le but de réduire la durée de son déplacement. *« Là je viens sur Paris parce que j'ai demandé une mutation, je travaillais à Antony et j'habitais à Antony, j'ai*

travaillé en Essonne pas très loin et j'habitais juste à côté… donc j'ai toujours évité justement les distances (…) Soit c'est un concours de circonstances on m'a mis à des endroits où j'habitais, ou alors je devais déménager et là je cherchais à côté de mon lieu de travail. J'ai changé d'emploi et j'ai dû déménager trois fois en cinq ans donc je me suis toujours débrouillé pour être à côté comme le matin j'ai toujours un peu de mal à décoller ! » (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque).
Certains vont plutôt privilégier la proximité avec leur environnement social et de loisirs.

1.3.2 Se rapprocher de son entourage et activités de loisir…

D'autres personnes privilégient plutôt la proximité avec l'entourage social, la famille ou les lieux d'activités de loisirs. Magda et son mari ont choisi d'habiter à proximité de leur famille, même s'ils travaillent loin tous les deux. *« Mes parents habitent pas très loin, mon frère non plus il a acheté aussi un appart, mes beaux-parents sont là aussi et un jour ils seront vieux, donc il ne faut pas qu'on soit trop loin, donc je pense qu'on va rester dans le 91 ou alors à la limite du 92. Je préfère rester près de nos familles »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Pour Carole, il est hors de question d'aller vivre près de son travail, elle préfère être plus loin et rester près de ses amis, sa famille et ses activités. *« Je veux rester autour de Cergy en tout cas, parce que j'ai mes amis, mes activités… je me verrais pas habiter à Goussainville »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). À chaque fois, Corinne est allée habiter à proximité de son entourage : son copain et son grand-père, puis sa mère. Elle n'aurait pas aimé habiter dans un quartier loin de son entourage. *« On m'aurait mis dans le 19e toute seule, je connais pas du tout et j'aurais été isolée de toute le monde, j'aurais mal vécu je pense »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
Plus que le choix de la proximité avec le lieu de travail, c'est la proximité de l'entourage ici, qui orientent les choix de localisation et la construction des systèmes de lieux individuels.

Pour d'autres personnes, plus que de l'entourage, la proximité avec les activités de loisirs ou commerciales prévaut. Même si Françoise ne sort pas de chez elle, savoir que tout est à proximité est « psychologiquement » essentiel. Elle a besoin de ne pas se sentir restreinte dans ses activités. C'est pour cela en partie qu'elle ne souhaite pas vivre à proximité de son travail, alors qu'elle aurait pu vivre à deux pas. *« J'avais une maison vraiment collée au cabinet, mais je ne resterais pas là tous les jours, psychologiquement j'ai besoin de savoir que je peux sortir à deux pas, à Aulnay il y a rien du tout… Alors que je ne sors pas, c'est psychologique, j'ai besoin de savoir que j'ai cette possibilité là »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). V. Kaufmann montre notamment que les individus cherchent à élargir leur champ des possibles, même si ces possibilités restent en état de latence. « Avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage » (2006, p233).
A l'inverse, Martin choisit où il va dormir en fonction de son activité et des personnes avec qui il va passer la soirée. L'idée est bien de se rapprocher de ses activités de loisir ou du moins de rapprocher ponctuellement son lieu de résidence de ses activités. *« Mon vrai camp de base c'est chez mon frère. Quand je passe la soirée avec ma copine et qu'on décide de passer la nuit ensemble je dors chez elle, et il y a la piaule à République je viens de l'avoir et je la partage avec un pote donc j'y serais plus le week-end après une soirée qui se termine tard dans Paris. Et chez ma grand-mère c'est quand elle part en vacances et j'en profite pour être tranquille seul »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Jean-Michel vit dans le Marais, et il a privilégié la vie de quartier et les activités de loisirs. Ni sa femme ni lui ne sont proches de leur lieu de travail. *« On s'y plait bien, c'est très vivant… nous on a tout trouvé là, tout est à proximité sans prendre la voiture donc ça c'est un énorme avantage ! On va très peu ailleurs »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).
La proximité avec l'entourage, amis, conjoint, famille, semble essentiel pour ces enquêtés. Et pour certains, plus encore, il s'agirait de se retrouver dans un environnement familier, d'avoir ses repères, de vivre dans une ambiance « village » où tout serait « à portée de main »[59].

1.3.3 Profiter d'une vie de quartier et rechercher la proximité

Outre les choix de proximité, la vie de quartier semble être une condition du choix résidentiel. Certains ont opté pour la centralité comme qualité de vie (animé, vivant, commerçant, etc.).

1.3.3.1 La familiarité du quartier

Nathan a toujours habité dans le même quartier, il n'a aucune intention de déménager. C'est un lieu familier dans lequel il se sent bien, *« j'y ai toujours vécu, c'est comme un petit village, même s'il y a des gens a qui t'as jamais adressé la parole tu les croises depuis 25 ans, j'aime bien ce quartier, parce qu'il y a plein de bars, il y a une vie… ça bouge bien ! C'est assez agréable… Je ne me vois pas du tout déménager ailleurs ! Je connais toutes les rues, ceux de ma génération, on se connaît tous… c'est vraiment comme un village !! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Se sentir chez soi, dans un environnement familier est privilégié, et connaître les habitants du quartier même seulement de vue favorise cette familiarité. *« J'aime bien quand je me sens chez moi dans mon quartier, quand je commence à connaître les commerçants, tu sais ceux qui sont plus sympa… j'aime bien que tout soit à proximité, te dire que tu peux rentrer à pied… pouvoir visualiser le quartier, savoir où sont les endroits que tu préfères… »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante).
Nous comprenons avec M. Clavel pourquoi les individus recherchent un environnement plutôt familier pour leur choix de localisation : « habiter un lieu suppose de le faire sien, de se l'approprier, (…) un lieu habité est un espace devenu familier » (2002). Un lieu « habité » ne signifie pas le lieu de résidence, mais comprend tous les espaces qui ont été investis affectivement par l'individu (Noschis, 1984), espaces que les habitudes ont rendu familiers et donc « signifiants » (Clavel, 2002). C'est aussi avec la proximité d'un réseau familial ou amical que les individus construisent leur appartenance locale qui est, selon M. Bozon (1984), une composante de l'appartenance sociale. En effet, la familiarité, l'appropriation des espaces de vie et notamment les repères crées par les habitudes de vie dans un quartier ou la présence de l'entourage, sont essentiels dans la formation de l'identité de chacun (Lévy, 1998, Sèze, 1994a, Young et Willmott, 1983, Coing, 1966, Noschis, 1984, Grafmeyer et Joseph, 1979)[60]. Ces chercheurs mettent en exergue l'importance des repères, nécessaire à l'équilibre personnel.

[59] Nous faisons référence ici une rencontre nationale tenue en 2005, organisée par l'association Centre-ville en mouvement, « la ville à portée de main ».
[60] Les recherches de ces auteurs ont porté notamment sur les questions de rénovations urbaines et les transplantations de population, qui bouleversent la sociabilité, et l'appartenance intégratrice au quartier. D. Desjeux et *al.* (1998) ont également montré comment le déménagement était déstabilisant, et pouvait même impliquer une perte d'identité pendant cette période de transition.

« Nous n'habitons pas un espace indéterminé, mais un espace concret jalonné de repères, ces marques définissent le territoire à partir duquel s'enracine notre identité » (Sèze, 1994a, p20). Nous comprenons alors que l'ancrage social peut participer du bien-être psychique de l'individu. A l'instar de M. Clavel, nous pourrions nous poser la question « de l'avenir de la notion de territoire, comme composante identitaire dans un monde qui encourage et valorise la mobilité des personnes, où la fragmentation des emplois du temps, et des espaces quotidiens, tend à diviser ou étendre sans limite le territoire des individus » (2002, p72). Mais c'est sans doute en ce sens que les individus tendent à idéaliser leur environnement de résidence vers plus de proximité et de familiarité de manière à reconstruire des repères et se réapproprier des systèmes de lieux personnels dans un monde de plus en plus mobile. J-M. Beauvais et *al.* (2001) concluent également de leur étude sur *Les familles sans voiture*, que les petits déplacements de quartier réalisés à pied, contribuaient à l'humaniser. Et faire que les gens se connaissent et se reconnaissent « jouent un rôle positif dans la réduction de l'insécurité » (p47).
Cette vie de quartier « idéale », implique des rues piétonnes et des ambiances animées de village, des ambiances conviviales et familières. Les rues piétonnes, commerçantes, vivantes sont très appréciées, tout autant que la centralité qui favorise l'accessibilité. Le piéton crée moins de nuisances et rend le quartier animé, vivant, agréable à vivre. *« Ça fait beaucoup plus village et en général les rues sont passantes, assez piétonnes, et en voiture c'est tellement compliqué que ça avance pas donc il y en a très peu, et c'est plutôt bien parce que les piétons ça dérange moins que les voitures »* (Johan, 34, M, P/P, marié et 2 enfants, avocat).
Dans cette vie de quartier qui implique la proximité des commerces, services et activités, mais également convivialité, l'automobile semble être proscrite. Les rues piétonnes et animées vont aussi de pair avec l'absence d'automobile.

1.3.3.2 Pour une nouvelle qualité de vie sans voiture : quand les piétons s'approprient la rue.

Les infrastructures routières sont perçues comme « froides », « anti-conviviales », « bétonnées ». Si les Alternatifs sont à la recherche d'une nouvelle qualité de vie sans voiture, les automobilistes aussi nous disent apprécier des endroits dépourvus d'automobile. Par exemple Laure habitait dans un quartier en bordure de Paris peu agréable à vivre du fait des infrastructures. *« T'es vraiment au milieu de nulle part ! C'est comme vers la Villette on dirait des voies rapides, c'est l'autoroute, c'est pas agréable ! C'est les quartiers avec des grandes avenues, pas de commerces… »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Certains sont gênés par le bruit de la ville, principalement dû aux voitures. *« Trop de bagnoles ça devient chiant, la pollution, les klaxons, le bruit… Un klaxon ça me dérange que je sois à pied, en voiture ou en scooter, c'est une agression »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Parallèlement, Martin nous dit apprécier se promener dans les endroits sans voiture : *« j'aime beaucoup me balader sur le canal le dimanche, parce que le dimanche ils interdisent l'accès aux véhicules, c'est vraiment le bonheur, t'as les familles qui se baladent, avec les enfants… c'est décontracté, et quand les piétons s'approprient la rue c'est vraiment sympa… c'est pas le même bruit, c'est plus calme… enfin, plus agréable c'est plein de vie !! (…) Paris manque de rues piétonnes et c'est trop bruyant »* (Martin). Ces nuisances, directement liées à l'automobile, sont aussi bien ressenties par les automobilistes que les autres usagers.

La convivialité et la familiarité, « l'animation humaine », les rues piétonnes, semblent être majoritairement recherchées. Le cadre de vie idéal serait de *« pouvoir aller où on veut, à n'importe quelle heure, sans avoir à prendre la voiture ni le métro »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Une ville sans voiture où tout serait à proximité favoriserait une mobilité piétonnisée, la spontanéité, et réduirait la charge mentale[61] liée au déplacement.

1.3.3.3 La proximité comme amplificateur de mobilité. Le sentiment d'accroître ses activités

En effet, pour quelques-uns, tout avoir à proximité est un gain en temps et en confort, de fait la charge mentale y est réduite. *« C'est un gain de temps et puis c'est sympa de descendre faire une course et de remonter chez toi, c'est facile, simple, ça devient pas la mission (…) on va pouvoir aller au théâtre, voir des gens que l'on ne voyait pas souvent avant. J'ai l'impression qu'on aura plus de loisirs ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). La proximité donne le sentiment d'accroître sa mobilité et d'augmenter le nombre d'activités (notamment parce qu'elle offre une disponibilité temporelle pour accroître le nombre d'activités). Pour Alexandre cette proximité simplifie tous ses déplacements. *« Ce qui est important dans un quartier c'est d'avoir un ensemble d'activités qui soient proches… que ça prenne pas trois heures pour faire des choses, là tu peux te dire je vais faire ça, et tu le fais tout de suite t'es pas découragé par la distance ! Dès que ça prend plus d'un certain temps on n'a pas envie de le faire, en tout cas on prend moins le temps pour le faire »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). La distance ou la durée de déplacement peut donc être source de découragement à la mobilité et donner le sentiment d'une limitation dans ses activités extérieures. Plus le temps de trajet sera long plus la charge mentale et physique du déplacement sera élevée. Arthur apprécie également d'être dans un quartier assez central, *« être le plus à proximité des choses. Permettre la spontanéité. Avoir envie de quelque chose et pouvoir l'avoir en faisant un très petit effort (…) Que ce soit pas la croix et la bannière pour aller chercher son pain, il faudrait que les gens puissent faire à pied tout ce qu'ils veulent, aller au cinéma, au resto, faire des courses, acheter des vêtements… »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste).

La proximité permet une liberté de déplacements et d'activités qu'une trop grande distance-temps[62] aurait tendance à réduire. En effet, plus les destinations sont proches ou accessibles plus les déplacements seront pratiques et simplifiés. A l'inverse les distances auront tendance à décourager la mobilité, en augmentant la charge mentale. Ainsi, la proximité développerait l'activité et la mobilité en terme de fréquence, si elle ne l'est pas en terme de distance. Mais si la proximité donne ce sentiment d'accroissement des activités, la voiture aussi, nous le verrons, donne, dans certains cas, le sentiment d'élargir le champ des possibles de sa mobilité[63].

---

[61] La notion de « charge mentale » provient des recherches ergonomiques. Elle a d'abord été utilisée pour parler de charge de travail, c'est-à-dire le coût du travail en tant qu'il affecte l'organisme (Theureau, 2001). La notion de charge désigne une astreinte correspondant à l'intensité de l'effort fourni pour répondre aux exigences de la tâche. La notion de charge mentale, dans l'usage que nous en faisons, s'assimile au coût psychologique, et de manière plus générale, à l'effort demandé. B. Tort (1974) après A. Wisner (1971) a définit des critères d'évaluation de la charge mentale. A. Wisner distingue la « charge objective de travail » (quantité d'information à traiter, indice de complexité, etc.) de la « charge réelle » ou la « charge ressentie » (ce qui est éprouvé physiologiquement). L. Pinsky et J. Theureau (1982) définissent la charge de travail (ou la charge mentale) comme tout ce qui est à l'origine d'un coût tant psychologique que physiologique : « tout ce qui pèse sur l'individu ».

[62] Une trop grande distance et une durée de déplacement perçue trop longue réduirait le sentiment de liberté de déplacement et d'activités qui demanderaient alors un effort physique et mental trop important.

[63] La voiture permet de conquérir des espaces (de plus en plus loin et de plus en plus vite). Plus on s'éloigne, moins

1.3.3.4 Privilégier l'accès plus que la proximité

D'autres n'ont pas privilégié la proximité mais plutôt l'accessibilité. Selon M. Bassand et V. Kaufmann, « dans les aires métropolitaines, ce n'est plus la distance qui structure l'espace mais l'accessibilité » (2000, p139). Florence, en arrivant à Paris, a choisi son logement de sorte que ses déplacements pendulaires soient pratiques. *« Il y a un autre appartement qui nous a pas plu pour différentes raisons mais en partie parce que c'était pas du tout pratique au niveau transport »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Pensant aller travailler en transports en commun elle a choisi son logement en fonction de l'accessibilité, mais finalement ses horaires l'ont fait privilégier l'usage de la voiture. *« On n'a pas du tout choisi pour la voiture au contraire on ne pensait pas la garder ! »*. Le choix ici est directement lié au mode de transport envisagé et à l'accessibilité au lieu de travail. Il en va de même pour Patrick qui a choisi son logement en fonction de son accès aux transports en commun : *« On avait choisi cet appartement, pour être près du métro et le prendre facilement. Et là on est bien placé, on est près de la ligne 9 et pas très loin du RER A et de la ligne 1 »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).
Dans sa recherche de travail, Lucie accordait plus d'importance à l'accès à son lieu de travail, qu'à la distance. *« Je cherchais partout, du moment que j'avais les transports ça ne me dérangeait pas d'être n'importe où ! »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale). Elle nous dit également qu'elle aurait aimé habiter à Paris pour profiter d'un meilleur accès aux transports. *« Mes parents m'ont trouvé un truc vers chez eux mais au départ je voulais être à Paris (…) C'était plus rapide pour aller n'importe où, ça aurait été plus pratique »* (Lucie). La mobilité n'est pas une fin en soi. Les individus veulent accéder à une destination, et recherchent avant tout l'accès à divers services ou relations sociales (Andan et *al.*, 1998).
Ainsi, ce désir évoqué de proximité et d'accès aux transports en commun nous amène à reconsidérer l'intérêt de la voiture, qui consiste à accroître la portée spatiale des déplacements en augmentant les vitesses.

1.3.3.5 Désir de proximité et d'accessibilité vs accroissement des vitesses et de la portée spatiale des déplacements

La notion de proximité correspondrait davantage à un temps de déplacement qu'à une distance. L'évaluation de la distance est jugée selon une durée de trajet déterminée par le mode de locomotion utilisé. L'accessibilité et le temps de trajet sont donc prépondérants sur la distance (Orfeuil, 2000b). Ainsi, les potentiels de vitesse offerts par les systèmes de transport permettent aux individus de créer des proximités à condition de s'équiper des moyens adéquats.
Il semblerait que les aspirations des enquêtés (désir de proximité et d'une accessibilité « piétonnisée »[64]), soient antinomiques de la fonction première de l'automobile qui consiste à accroître la portée spatiale des déplacements dans un temps donné (Dupuy, 2000, Wiel, 2002).

---

la vitesse est freinée, et c'est de fait les grandes tendances que l'on peut observer, notamment avec l'étalement urbain. Et paradoxalement, alors que l'on parle d'augmentation des encombrements, selon les Enquêtes Ménage Déplacement locales et nationales, les vitesses de la mobilité quotidienne croissent au cours du temps, principalement grâce à la voiture.

[64] Ce désir de proximité et d'accessibilité douce expliquent aussi sans doute en partie le succès de Vélib'.

Plusieurs recherches ont montré, confirmant la conjecture de Zahavi (1979)[65], que le temps journalier consacré aux déplacements, c'est-à-dire le budget-temps de transport, est apparemment resté relativement constant (au cours du temps et en tout lieu), malgré les transformations territoriales, en partie grâce à l'avènement de l'automobile. Cette conjecture est cependant aujourd'hui remise en question par plusieurs enquêtes statistiques de mobilité qui montrent qu'en moyenne, le nombre de déplacements par personne et par jour augmente et le budget-temps qui leur est alloué aussi. Y. Crozet et I. Joly reconsidèrent la conjecture de Zahavi : plus qu'accroître les vitesses, aujourd'hui on chercherait à gagner du temps (Crozet, Joly, 2003, 2006). Si l'augmentation de la vitesse de déplacement a permis de s'affranchir de la contrainte des distances, force est de constater, au regard du discours des personnes interviewées, que la recherche de ce gain de temps s'inscrit davantage dans un désir de proximité que d'augmentation de la portée spatiale des déplacements.
Ainsi que le note A. Haumont, « la possibilité de se déplacer rapidement est une caractéristique notable de la mobilité moderne et l'augmentation des vitesses a pu longtemps apparaître comme un objectif permanent » (2006). Aujourd'hui cette notion même de vitesse est remise en question, et gagner du temps (en milieu périurbain) reviendrait à rouler moins vite pour rendre le trafic plus fluide (limite et contrôle des vitesses, autoroutes apaisées, etc.). Plusieurs chercheurs conçoivent la « ville compacte » ou la « ville à portée de main » comme des visions idéalistes d'un modèle urbain. Mais pour d'autres, il serait illusoire de penser que l'on peut satisfaire l'ensemble des besoins par une densification de la ville existante (Wiel, 2002, 2004). S'il est envisageable de penser des zones urbaines denses sans voiture, la bannir dans les espaces périurbains relève de l'utopie (Dupuy, 2000).

Les comportements de mobilité et les choix de localisation sont donc structurés par des « espaces de vie multipolaires » et pas seulement par un déplacement pendulaire (Flamm, 2004, p178). Nous pouvons constater l'importance de la proximité et/ou de la facilité d'accès aux lieux de destination, qu'il s'agisse du ou des lieux de travail, de loisir ou de l'entourage social. M. Flamm parle de « stratégies de localisations » des individus pour agencer leur « système de lieux personnels » (p182-185). Cette notion de « système de lieux personnels », qu'il reprend de D. Pinson (2002), désigne « l'ensemble des réseaux de lieux qui structurent les territoires individuels » (Flamm, p180). Tous les points de localisation sont interdépendants entre eux. Cette notion comprend aussi le « système d'accessibilités sur lequel repose la mobilité quotidienne de l'individu ». Quant à la notion de « stratégies de localisations », M. Flamm entend l'idée de rendre satisfaisante, selon les marges de manœuvre individuelles, la structure de ce système de lieux personnels. Dans ces marges de manœuvre apparaît notamment des négociations au sein du foyer pour tenter de trouver un équilibre et une équité dans les temps de déplacement de chacun. Les individus essaient de trouver des arrangements pour coordonner

[65] La conjecture de Y. Zahavi définit une relative constante du budget-temps consacré aux déplacements quotidiens. Plus la vitesse est importante, plus l'espace territorial est élargi, mais la durée des déplacements de la journée reste constante. Pour reprendre la définition de A. Bieber (1995), « les progrès de la vitesse offerts par l'amélioration des techniques, permettent non pas de gagner du temps mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements, en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu » en un mot de conquérir de l'espace. Les recherches montrent en effet (réalité observée malgré les discours sur la congestion que en quelques décennies, les vitesses et les espaces conquis ont beaucoup augmenté, grâce à l'automobile (et c'est ce qui a pu, peut-être à tort, donner l'illusion de combler le désir de proximité (mais l'allongement des distances ayant ses limites, ce désir de proximité réapparaîtrait).

leurs systèmes de lieux individuels et les rendre à peu près satisfaisants, au sein du ménage. Mais d'autres contraintes peuvent réduire les marges de manœuvre en matière de choix résidentiel.

1.3.4 Une négociation dans le foyer

Si les critères de choix individuels sont de l'ordre de la proximité et de l'accessibilité du système de lieux personnels, ces aspirations ne peuvent que rarement être satisfaites pour tous les membres du foyer. En effet, G. Dupuy (2000) souligne que les programmes d'activités des uns et des autres ne coïncident pas toujours, ni dans le temps ni dans l'espace. Des négociations sont donc nécessaires, en particulier dans les couples bi-actifs. M. Flamm et V. Kaufmann notent également dans leurs travaux le poids de ces négociations dans les stratégies de localisation au sein du foyer (2002).

Vanessa travaille à Paris et son mari en banlieue, ils vivent tous deux en banlieue à proximité du travail de son mari. Mais elle avait de longs déplacements pendulaires. Son mari a donc demandé sa mutation à Paris pour qu'elle puisse réduire ses distances de déplacements. *« Là, comme j'ai commencé à travailler ça me faisait vraiment long, au moins une heure le matin et une heure le soir, donc on a pris la décision de venir vivre à Paris »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Ce fut une négociation dans le couple, pour satisfaire les deux parties en terme de temps de transport. *« C'est que ma femme avait une heure de transport le matin et le soir, moi j'étais à dix minutes donc on a coupé la poire en deux, c'est pour lui éviter d'avoir autant de trajet, pour une meilleure qualité de vie !»* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Ils ont cherché un logement proche de son lieu de travail à lui et accessible pour celui de sa femme. *« Je savais que j'allais être dans le 14-15e donc on a choisi le logement en fonction. Et ma femme travaille à Châtelet donc ça lui permet d'avoir la ligne 4 qui est directe. Et moi ça me permet d'être très proche. Et là j'irais à pied »*. De fait, il a maintenant 10 minutes de trajet à pied, et elle n'a plus que 20 minutes de métro. *« Je mets une demi-heure porte-à-porte, donc pour moi c'est le pied ! »* (Vanessa).

Pour Florence et son conjoint, l'objectif, en cherchant un logement était de satisfaire les deux parties en terme d'accès à leurs lieux de travail respectifs. *« On regardait par rapport aux lignes de métro et là ça nous arrangeait tous les deux parce que mon ami travaillait à l'époque à gare de Lyon, donc juste à côté et moi je devais prendre le RER D à gare de Lyon »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Certaines personnes vont essayer de cumuler proximité des lieux de travail respectifs dans le couple et qualité de vie du quartier. Dans son choix de logement, Johan centrait ses recherches sur des arrondissements plutôt centraux pour la vie de quartier et la proximité d'une part, et plutôt côté ouest de Paris pour se rapprocher de son travail et de celui de sa femme. *« Je ciblais dans le premier, 2e, 3e, 4e, 7e, 8e, parce que ma femme est avocate aussi et les cabinets d'avocats se trouvent plutôt dans l'ouest. On n'avait pas envie de partir dans le 12e parce que ça nous éloigne. Et le centre de Paris c'est des endroits où il fait bon vivre »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).

Certains ne sont pas en couple mais en colocation, et la négociation pour une répartition équitable des distances en termes de déplacements pendulaires de chacun, reste un enjeu. Mais parfois les compromis sont difficiles étant donné la difficulté à trouver un logement. Anne a

choisi d'emménager avec une amie en colocation. Elles voulaient être à proximité du lieu de travail de l'une et de l'autre, et finalement le logement qui les satisfaisait était proche du travail de son amie. Elle a dû faire des concessions, et choisir entre les qualités de l'appartement ou le temps de trajet. *« On avait choisi toute la partie inférieure de Paris, 16e, 15e, 14e, 12e, 13e. Parce que le centre de Paris c'est trop cher et dans le nord ça faisait trop loin. Au début on s'était dit que le 14e ou le 15e serait mieux c'était à mi-chemin, on cherchait un deux pièces de taille égale et on n'a pas trouvé là alors que celui là correspondait parfaitement. Bon il est tout près de son travail et plus loin du mien, mais…il n'est pas très cher, le quartier est sympa… »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Il s'agit donc d'établir un compromis entre les critères liés au logement, à son accès, et aux différents lieux personnels de chacun.
Pour d'autres, la négociation n'est pas nécessaire, puisque seul un membre effectue des déplacements pendulaires. Marie-jeanne va déménager avec son ami, qui lui n'a pas d'activité professionnelle extérieure à son domicile. Elle est donc seule à rechercher la proximité de son lieu de travail. *« L'idéal ce serait dans le 18e, St Ouen ou Clichy sur les lignes de métro. J'ai pris goût à habiter près des métros donc je ne voudrais pas que ce soit trop compliqué et je voudrais pouvoir aller bosser en vélo mais aussi en métro en cas de besoin. Parce que là on n'est pas loin de la ligne 13 donc ce serait idéal. Demain je vais visiter un appart juste après le périph à St Ouen et j'en aurais pour six minutes à pied ce serait génial ! Et mon copain pour l'instant il bosse à la maison donc il s'en fout, autant que ça m'arrange moi ! »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Ainsi, quand certains enquêtés ne sont pas contraints par les jeux de négociation et de compromis au sein du ménage, d'autres doivent trouver des arrangements et faire des concessions, à défaut de satisfaire tous les membres. Outre ces contraintes dans les marges de manœuvre individuelles, au sein du ménage, d'autres contraintes apparaissent -contraintes qui peuvent être relativement acceptées ou totalement subies.

1.3.5 Localisation résidentielle, entre proximité fortuite et absence de choix.

La localisation peut être choisie sous contraintes acceptées, ou bien subie. Ces contraintes peuvent être financières, ou simplement l'objet de concessions vis-à-vis d'autres critères liés au logement qui prévalent sur le critère transport. La localisation résidentielle peut aussi relevée d'une opportunité qui s'avère être idéale.

1.3.5.1 L'opportunité idéale

Dans certains cas, le lieu de résidence est proche du ou des lieux de travail, mais résulte d'une opportunité ou du hasard. Alicia, par exemple, a toujours habité dans le 18e, et un an après avoir commencé à travailler dans le 19e, elle a eu une chance inopinée de pouvoir habiter à proximité. *« Là, en fait je suis venue parce que c'était une opportunité, c'est une copine dont les parents sont propriétaires qui habitait là et puis elle est partie donc les parents comme ils me connaissent, ils m'ont fait un tarif abordable. Et de fait je me retrouve plus près de mon travail, sans avoir réellement choisi »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Marie-jeanne a également profité de l'occasion d'habiter dans le même arrondissement que son lieu de travail. *« Je vis et travaille dans le 18e. J'ai*

eu une opportunité, je lâchais l'appart où j'étais et j'avais une copine qui était en coloc et qui cherchait quelqu'un donc j'ai sauté sur l'occasion, je savais que j'allais travailler là donc c'est pour ça ! J'ai eu beaucoup de chance ! » (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).
D'autres, comme Cyril par exemple, cherchaient volontairement un logement à proximité de leur lieu de travail, et ont eu la chance de trouver tellement proche qu'ils peuvent y aller à pied.

Ainsi, dans quelques cas, le lieu de résidence a été une opportunité idéale, que ce soit pour se retrouver proche de son lieu de travail ou de l'entourage. Toutefois la localisation n'est pas toujours choisie.

1.3.5.2 Un choix résidentiel sous contrainte

Pour certains, le choix se fait plutôt sous contrainte. Ces contraintes peuvent être choisies et acceptées (car compensé par d'autres critères), ou bien subies. On peut se demander quelle est la réelle marge de manœuvre des personnes dans leur choix de localisation résidentielle[66]. Selon J. Lévy, les individus disposent d'une marge de manœuvre concernant le choix de la localisation qui structure leurs espaces de vie personnels. Mais cette liberté de choix n'est « totale » pour personne, et pour « presque personne elle n'est nulle ». L'auteur nous dit que « dans la plupart des cas, il y a choix stratégique d'une option au détriment d'une autre, arbitrage parfois douloureux par exemple entre la taille du logement et sa localisation » (2000, p168).

1.3.5.2.1 Contrainte choisie : privilégier d'autres critères de logement

Quand les individus ont à faire face à un ensemble de contraintes quant au choix de leur localisation résidentielle, certaines sont parfois choisies. L'individu choisit par exemple de vivre loin de son lieu de travail pour satisfaire d'autres critères comme le désir de la maison individuelle, ou bien pour se rapprocher des lieux d'activités, d'un certain quartier, ou bien de son entourage, ainsi que nous l'avons vu. Les individus font des choix selon leurs propres critères de préférence et acceptent des éventuelles contraintes (qui ne sont de fait, pas vécues comme telles). Si certains recherchent la proximité, d'autres au contraire recherchent à être excentrés, dans la campagne, isolés, loin des nuisances de la ville. Ils privilégient l'isolement à la proximité. C'est le rêve de la maison individuelle ici qui l'emporte sur les inconvénients ou la pénibilité en distance et en temps de déplacements. Magda rêve de la maison individuelle à la campagne, mais souhaite rester proche du RER. La question de la distance avec son lieu de travail ne se pose pas vraiment, c'est plutôt celle de la proximité avec la gare et de son accès qui est privilégiée[67]. Notons que ces aspirations peuvent correspondre à des coûts de logement

[66] Plusieurs recherches font états de ces contraintes de localisation. Notons par exemple les travaux de L. Hivert et *al.* (2000), J-P. Orfeuil (2000a, 2000c), ou encore la thèse d'A. Berri (2006). Ces travaux montrent que dans un contexte de renchérissement des loyers, les localisations sont de moins en moins des choix : les plus pauvres sont obligés de s'excentrer vers les lointaines banlieues et le périurbain pour trouver des loyers abordables ou accéder à la propriété.

[67] Plusieurs chercheurs ont identifié différents types de modes de vie (Kaufmann, 2001a ; Ascher, 1995, Orfeuil, 1994, Bieber et *al.*, 1982, 1992) : le « mode de vie citadin », défini par la proximité géographique, et donc axé sur l'usage de moyens de transports de proximité ; le « mode de vie californien », défini par des espaces étendus, des

moindre qu'en ville centre ou en banlieue proche. D'autres font des concessions, la négociation au sein du couple oriente le choix résidentiel, ainsi que nous l'avons vu. Ces différents exemples de situations montrent que les individus effectuent un choix parmi de multiples possibilités, entre contraintes, jeux de négociation et préférences.

Ainsi, le lieu de résidence peut être choisi selon des critères de préférences, des contraintes acceptées (concessions et compromis). Mais dans d'autres cas, la localisation résidentielle est imposée et les contraintes sont alors plus difficilement acceptées.

1.3.5.2.2 Contrainte subie : entre moyens financiers limités et choix résidentiel des parents.

Certaines personnes n'ont pas décidé de leur lieu de résidence, et se retrouvent parfois contraintes d'habiter loin de leur lieu de travail et de leurs amis.
Ces contraintes peuvent être budgétaires. Ayant de bas revenus, Grégory habite dans des logements à loyer modéré, dont il ne peut véritablement choisir la localisation. Les logements qui lui sont proposés sont souvent très éloignés en banlieue. N'ayant pas l'argent pour s'acheter une voiture jusqu'à présent, il passait quatre heures dans les transports en commun par jour. *« On m'a proposé cet appartement et il fallait que je quitte celui où j'habitais avant car je n'arrivais plus du tout à assumer, c'était un logement à loyer modéré mais pour riche en fait ! Mon loyer correspondait à 75% de mon salaire donc c'était ingérable ! Donc fallait que je parte ! Et je n'avais pas tellement le choix de mon logement en fait ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Ainsi que le note M. Flamm, certaines contraintes « résultent essentiellement de la confrontation entre les capacités financières du ménage et l'état du marché immobilier » (2004, p186). Plus les capacités financières sont limitées, plus le champ des possibles en termes de choix de localisation et de système de lieux personnels sera réduit (Berri, 2006).
Quelques-uns resteront chez leurs parents, quitte à être loin de leur lieu de travail ou d'études, tant qu'ils seront dans une période d'instabilité[68], et/ou qu'ils n'auront pas les moyens de s'assumer financièrement. Ils héritent alors forcément du système de lieux individuels de leurs parents qui influence dans le même temps la construction de leur propre système (Flamm, 2004). Tant que la situation professionnelle n'est pas stable, ces enquêtés jugent inutile (peu rentable) de se rapprocher du lieu de travail. Pour le moment, Martine n'a pas de poste fixe, et ne sachant pas combien de temps elle travaillera à cet endroit, s'en rapprocher n'est pas envisagé. *« Je suis en CDD, donc tant que je n'ai pas de boulot fixe, je ne sais pas où je me trouverai après ! »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Partant de là, nous pouvons faire l'hypothèse que la précarité de l'emploi serait un facteur déterminant dans les choix et non choix résidentiels et donc sur les distances et la mobilité[69]. Cette hypothèse pourrait être vérifiée par les méthodes quantitatives dans une autre recherche.

---

localisations périurbaines, un repliement sur la sphère privée, et un fort taux de motorisation ; enfin le « mode de vie métropolitain », caractérisé par un réseau de villes et donc l'usage de modes de transports rapides (TGV, avions, etc.).

[68] Durée plus ou moins déterminée des études ou de l'emploi occupé.

[69] Et si la précarité (au sens large puisqu'elle inclut tous les Contrats à Durée Déterminée) retient de se rapprocher de son lieu de travail, alors son développement avéré aurait de graves conséquences sur les distances parcourues et la consommation d'énergie.

Ainsi que l'a montré M. Flamm (2004), plusieurs normes sociales influencent l'individu dans ses choix de localisation : « normes en matière d'attachement au lieu d'origine », comme nous l'avons retrouvé dans nos entretiens à travers l'attachement au quartier ; « la proximité géographique vis-à-vis des autres membres de la famille » ou des amis ; nous pouvons ajouter la proximité des activités de loisirs et la qualité de vie du quartier (qui peut avoir participé à l'attachement au lieu d'origine). Il relève aussi « le temps consacré aux déplacements » et l'accessibilité du système de transport. A ces normes sociales, s'ajoutent les contraintes de localisation. La liberté de choix et les marges de manœuvre semblent se négocier sous contraintes relatives[70], et faire l'objet de concessions, de compromis, ou de renoncements. Ceci relève des « stratégies de localisation » dont le but est d'optimiser ou du moins rendre satisfaisante la structure du système de lieux personnels (Flamm, 2004, Orfeuil, 2000c). Notons que les recherches quantitatives d'ordre économique, expliquent souvent les choix résidentiels en termes de budget-temps (budget-distance, aménités offertes, etc.) ou d'inégalité sociale (en termes de revenus ou de prix immobiliers), et font sans doute trop souvent abstraction des choix liés aux réseaux sociaux et aux jeux de contraintes acceptées.

Nous avons vu que les localisations pouvaient être choisies selon différents critères individuels mais les marges de manœuvre individuelles sont limitées par des contraintes plus ou moins fortes et plus ou moins acceptées. Mais quels impacts ces choix de localisation ont-ils sur le choix modal ?

1.3.6 Impact de la localisation sur le choix modal

Tout d'abord, le choix du mode vient-il en amont ou en aval du choix de localisation ? Et en quoi, la localisation une fois définie, influe sur le choix du mode ? Nous verrons également que certaines localisations sont associées, dans les perceptions, à certains modes : à une ville ou une zone renvoie une norme de déplacement.

1.3.6.1 Un choix de localisation résidentielle indépendant du mode, mais un choix du mode dépendant des localisations

Finalement, les critères de choix individuels de localisation résidentielle (se rapprocher ou accéder plus facilement à son lieu de travail, ses activités, son entourage amical ou familial), dépendent davantage d'une aspiration à un mode de vie que véritablement un choix de mode.
Les lieux fréquentés des individus que nous pourrons qualifier de « territoires individuels » en référence à M. Flamm (2004), structurent leur espace de vie. Certains enquêtés choisissent leur lieu de résidence et structurent leurs territoires individuels en fonction de l'accès aux transports en commun, ou plus généralement en fonction d'une proximité avec ces lieux, à vélo, à pied ou en voiture. Parfois le choix résidentiel sera pensé, au départ, en fonction de l'accessibilité à un lieu avec un mode, mais finalement un autre mode sera utilisé. Pour d'autres, le logement sera choisi en fonction de ses caractéristiques propres (superficie, coût, etc.) et selon les alternatives

[70] C'est-à-dire plus ou moins acceptée par rapport à d'autres contraintes.

possibles pour le(s) individu(s). Pour ces derniers, les aspects relatifs au choix du mode ne sont pas déterminants dans les choix résidentiels.
A l'instar de M. Flamm, nous pouvons en déduire que plus qu'un choix de moyen de transport, le choix modal s'apparente à un choix de mode de vie. Mais force est de constater que les choix de localisation et les contraintes qui en découlent telles que la zone géographique, la structure de la ville et l'accès à la mobilité, conditionnent ensuite l'acquisition de la voiture et les choix modaux.

1.3.6.2 Contraintes d'accès à la mobilité selon la zone géographique

Plus les distances entre les lieux d'origine et de destination sont grandes, plus le recours à un mode motorisé devient nécessaire. Mais outre la distance (qui limite les déplacements à pied ou à vélo), les contraintes directement liées à l'offre de transport (desserte, horaires, accessibilité) peuvent pousser à l'acquisition automobile. En effet, si le lieu de résidence ou de destination est mal desservi, l'individu se retrouve contraint d'être en possession d'une voiture ou bien à défaut de subir les contraintes fortes de dépendance vis-à-vis de son entourage ou des transports en commun. Ainsi, habiter dans une zone peu dense et peu desservie par les transports en commun conduit à la captivité de la voiture. La proximité géographique demeure donc un enjeu important.

1.3.6.2.1 Une offre de transport qui profite à Paris plus qu'à la banlieue, l'impact sur les choix modaux

La distinction entre Paris et sa banlieue est très nette en matière de desserte des transports en commun. Il semble évident que les personnes vivant en grande banlieue, et d'autant plus si elles y travaillent aussi, sont contraintes, dans bien des cas, de posséder une voiture (notons que la proche banlieue est relativement bien desservie par les transports en commun). Nous le constatons dans notre étude, et ceci est confirmé par les données statistiques évoquées en introduction. Les parts modales sont mieux réparties dans les grandes agglomérations, quand l'offre est plus variée, « un tiers des citadins des grandes villes de provinces, et un Francilien sur deux utilisent tantôt la voiture, tantôt les transports publics pour réaliser leur mobilité au cours d'un mois. (Bonnel, Cabanne, Massot, 2003). V. Kaufmann et *al.* (2001) démontrent que les pratiques modales sont fortement diversifiées selon les territoires urbains. Les zones centrales urbaines offriraient un plus large choix de possibilités, la marche serait plébiscitée pour les déplacements de quartiers, et les transports en commun et l'automobile pour des déplacements plus éloignés. Tandis que dans un contexte périurbain, la voiture est utilisée aussi bien pour les courtes distances que pour des déplacements plus étendus.
Soit ces personnes n'ont pas d'autre choix modal à leur disposition, soit cette autre possibilité ne sera pas physiquement ou psychologiquement acceptable au quotidien (des temps de trajets deux fois, voire trois fois supérieurs au temps de trajet en voiture, ou bien de multiples correspondances qui rendraient le trajet trop pénible).
Il convient de s'arrêter sur cette notion d'accessibilité. Tout comme celle de proximité, cette notion très subjective est difficile à définir. Ainsi que le souligne M. Flamm, « il est généralement admis que l'accessibilité d'un lieu caractérise l'offre de possibilités en transport

pour rejoindre d'autres lieux à partir de ce lieu (ou inversement) » (2004, p199). Mais de quel transport parle-t-on ? Comment définir si un lieu sera accessible ou non pour un individu ? A partir de quelle durée, de quelle distance, de quelles contraintes un lieu de destination sera jugé accessible ? Nous renvoyons le lecteur aux travaux de Martinelli et *al.* (2000), ou Cauvin et *al.* (1992) sur cette notion d'accessibilité, portée de subjectivité. Pour un même lieu, d'une part chaque mode peut présenter une bonne ou une mauvaise accessibilité, et d'autre part, chaque individu aura sa propre perception de cette accessibilité. Par exemple passer une heure en transports en commun pour se rendre quelque part, pourra être perçu comme impensable par certains, donc ce lieu sera considéré inaccessible en transports en commun ; alors que pour d'autres, la possibilité de réaliser ce trajet par ce moyen, rendra de fait ce lieu accessible.
Malgré toutes les formulations complexes proposées dans la littérature, les tentatives de quantification de l'accessibilité appauvrissent cette notion subjective et multi-dimensionnelle[71].

1.3.6.2.2 Zones non ou mal desservies et problème de connexion entre banlieues

En prenant l'exemple d'une amie, Marion nous montre bien que l'absence de transports en commun dans certaines zones, rend nécessaire la possession d'une voiture, *« il n'y a pas de gare, pas de bus, donc c'est impossible pour elle, si elle n'avait pas le permis je ne sais pas comment elle ferait ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Elle-même se trouve dans une situation peu confortable vis-à-vis des transports en commun, mais n'ayant pas son permis elle n'a pas le choix. Pour ses déplacements pendulaires, quand elle prend les transports publics elle doit se lever à 5h30 le matin alors que si elle prenait la voiture, elle pourrait se lever une heure plus tard. De plus, elle doit changer plusieurs fois de mode : marcher jusqu'à la gare, prendre un train à une certaine heure, pour ne pas louper un autre train, et ensuite prendre un bus pour enfin marcher encore dix minutes. Les transports en commun sont *« toujours en retard »* et peu fréquents, donc elle perd du temps pendant les correspondances. Dans un autre entretien réalisé presque deux ans après, elle a finalement passé son permis et possède une voiture, ce qui lui a *« radicalement changé la vie »* (Marion).
Pour Grégory, la question du mode de transport ne se pose pas, il ne peut se rendre à son travail sans voiture. Le problème tient essentiellement de la non connexion entre les zones en banlieue qu'il doit rejoindre. L'organisation du réseau de transports en commun essentiellement radiale, oblige à repasser par Paris pour rejoindre une autre banlieue. *« Je suis obligé de prendre la voiture parce que les transports en commun c'est ingérable, c'est 1h30 matin et soir ! (…) j'ai regardé les horaires de bus et sachant qu'il n'y a pas de correspondance entre Montrouge et Vitry, je suis obligé de passer par Paris, donc faut que je prenne un bus pour aller jusqu'à la gare de RER de Vitry, prendre le RER jusqu'à Paris, après faut que je prenne le métro puis encore un bus jusqu'à Montrouge ! (…) En fait c'est l'interaction banlieue-banlieue qui fait que c'est injouable, parce que quand t'es au centre de Paris tu peux être partout en Île-de-France en moins d'une heure »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). De même, son amie vit à Cachan et travaille près d'Orly ce qui n'est pas loin *a priori*, elle met un quart d'heure en voiture, alors qu'en transports en commun, elle met plus d'une heure. Ces deux endroits n'étant pas sur la même ligne de RER, elle est obligée de repasser par Paris.

[71] D'une part, une objectivation quantitative est trivialement un appauvrissement de la subjectivité, mais d'autre part, elle peut l'être aussi du fait du manque de précision de la définition de l'accessibilité.

Magda confirme également ce problème de connexion entre banlieues. *« A Paris, avec le nombre de lignes de métro on a de quoi faire ! (…) le problème c'est pour les trajets banlieue à banlieue »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). En acquérant une voiture, elle est passée d'une durée de trajet d'1h20 en transports en commun à 30 minutes en voiture.
Dans certains endroits non ou mal desservis, la voiture s'impose donc, puisqu'il n'y a aucune alternative envisageable pour effectuer le déplacement. Par exemple Cyril qui habitait et travaillait en grande banlieue jusque là, s'est retrouvé trois mois sans voiture suite à un retrait de permis. Il l'a très mal vécu car l'offre alternative était absente. *« C'était une catastrophe parce que je ne pouvais absolument plus circuler, il y avait un bus une fois par heure, c'était une catastrophe, ma copine devait toujours m'emmener à droite à gauche à chaque fois que je voulais aller quelque part… (…) du coup j'ai dû faire du covoiturage avec ma collègue parce que c'était pas possible autrement ! (…) ce que je veux dire c'est que les transports en commun ne m'ont pas permis de substituer mon moyen de locomotion qui est la voiture »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Il explique que si les transports en commun étaient une solution envisageable, il aurait arrêté de prendre la voiture. *« Il y aurait eu les transports j'aurais lâché ma voiture ! »*. Et c'est effectivement ce qu'il a fait quand il a pu bénéficier d'une bonne desserte à proximité de son domicile, en emménageant à Paris. La voiture semble tellement indispensable dans certains endroits que se retrouver sans voiture paralyse et il est nécessaire d'en emprunter une. Par exemple si la voiture de Carole était en panne, elle nous dit : *« je prendrais la voiture de quelqu'un d'autre, je m'arrangerais pour que l'on passe me chercher… en transports c'est vraiment pas possible »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).

Mais dans certaines villes de banlieue il est tout à fait possible de vivre sans voiture (c'est le cas de la banlieue proche ou des villes nouvelles desservies par le RER notamment). Pour Christian par exemple, Paris ne serait pas la seule ville d'Île-de-France à être bien desservie par les transports en commun. Il nous affirme qu'à Cergy *« tu peux vivre sans voiture très facilement, il y a un réseau de transports en commun très bien fait, il y a beaucoup de gens qui vont faire leur courses en bus, ils repartent chargés mais sans voiture. On peut très bien vivre sans voiture de par l'architecture de Cergy et du réseau de transports en commun »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Dans la ville elle-même, cela semble fonctionner, mais quand il s'agit d'en sortir, il utilise lui-même sa voiture.
Outre les problèmes de desserte, se posent également les contraintes horaires.

1.3.6.2.3 Des horaires inadaptés

Les horaires des transports en commun, presque autant que leur desserte, ont un rôle primordial dans le choix de l'usage d'un mode. Certaines personnes ont des horaires de travail qui ne correspondent pas aux horaires de fonctionnement des transports en commun. Christian par exemple commençait à travailler très tôt, et ne pouvait compter sur les transports publics. *« J'avais des horaires qui ne correspondaient pas à celles du bus, je bossais de 5h du matin à 14h, et les premiers bus arrivent à 5h15, donc ça ne marche pas ! T'es obligé d'avoir ta voiture ! Les zones industrielles c'est une des zones les moins bien desservies »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Même quand les endroits sont desservis, ils ne le sont pas nécessairement de nuit. Et de fait, cela pousse un certain nombre de personnes à disposer d'une voiture pour être libres

d'avoir des activités nocturnes, si ce n'est pour travailler.
Des individus vont même être amenés à acheter une voiture, en partie pour ne plus dépendre de leur entourage le soir, après la fin de service des transports en commun. Une des raisons pour lesquelles Alicia a décidé d'acheter une voiture vient de l'absence de métro le soir. *« Je voulais être autonome parce le soir ça me soûlait d'attendre les gens pour rentrer pendant trois heures parce que j'étais dépendante d'eux »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Pour un bon nombre d'individus, le fait d'être bloqué à certaines heures ou dans certains endroits nécessite de faire appel à quelqu'un de leur entourage pour les accompagner, les ramener, aller les chercher. Quand cette dépendance vis-à-vis d'autrui devient pesante, elle pousse à l'achat. *« Quand tu sors le soir il faut toujours demander à des gens, ça devient pénible d'être dépendant comme ça donc un moment t'as vraiment envie d'avoir une voiture ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Ainsi que le dit G. Dupuy, « l'indépendance par rapport aux autres s'achète au prix de la dépendance à l'égard de l'automobile » (2006).
A défaut d'avoir une voiture, certains ont opté pour le vélo comme substitut aux transports en commun quand ils ne fonctionnent plus la nuit, ou quand ils ne sont pas pratiques. Mais cela n'est envisageable que pour des déplacements de proximité. *« Dés le début je voulais m'en acheter un parce que c'était pas pratique j'étais loin, les bus c'était pas pratique donc c'était le seul moyen de transport que je pouvais avoir pour être libre »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Force est de constater que l'acquisition de la voiture en banlieue relève davantage de la contrainte, d'un non choix, tandis qu'à Paris, l'usage de ce mode semble plus choisi pour des questions de confort et de gain de temps -hormis le soir, où il devient également une contrainte du fait de l'arrêt de service des transports en commun.
Outre ces contraintes de dessertes et d'horaires, l'automobile à Paris semble être perçue inutile par des habitants de banlieue (comme pour des parisiens). En effet, certaines villes (ou zones urbaines) sont associées à un mode, comme nous allons le voir à présent.

1.3.6.3 Perception de la ville et de son système de transport

La perception de la ville influence également le choix du mode. Certaines villes ou banlieues sont directement associées à la voiture par manque d'alternatives. Il apparaît ainsi « normal » de posséder une automobile dans certaines zones géographiques. Laure le souligne également *« A Nice t'es vraiment dépendant, là tu ne peux vraiment pas faire autrement… à Nice tout le monde est en scooter ou en voiture »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Des enquêtés parlent même de « culture » liée à la zone géographique. *« A l'époque j'avais vraiment la culture province, donc je ne m'imaginais pas vivre sans voiture »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours).
A l'inverse, Paris semble être une ville spontanément associée aux transports en commun, et pour certaines personnes, il sera inconcevable de prendre la voiture dans Paris. *« Paris pour moi, ça permet d'éviter de prendre un véhicule personnel (…) Il y a qu'en étant à Paris intra-muros que l'on peut utiliser les transports en commun! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Pour Cyril, *« c'est la ville concrètement »* qui lui a fait changer de mode de transport. Quand cet enquêté a voulu venir vivre à Paris, il s'est dit qu'il allait utiliser les transports en commun *« comme les parisiens »*. Dans la même mouvance, Daphné nous démontre l'importance de l'offre de transports en commun, et l'image qu'elle a de Paris où la voiture serait inutile. *« C'est la zone*

géographique qui a bouleversé ma façon de penser, ça y est je suis dans une ville où tout est vraiment accessible en transport ! (…) Paris en voiture je vois pas l'intérêt, c'est super bien desservi ! Dès que je vais à Paris c'est en transport, (…) en voiture c'est infernal de toute façon j'imagine ! » (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Il en va de même pour Magda, *« quand j'étais à Paris je ne me posais même pas la question, ça me paraissait normal de prendre les transports en commun »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). La différence entre Paris et la grande banlieue est très claire : les déplacements en transports en commun à Paris sont beaucoup plus faciles. *« Quand on habite au centre ville on n'a pas besoin de la voiture, je pense que tu vas plus vite en transports en commun, mais là où je vis je ne me vois pas sans voiture, il n'y a pas autant de lignes, à Paris on n'a pas besoin de voiture et c'est même la mission pour le coup »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). En effet, prendre sa voiture à Paris est perçu comme une aberration pour certains. *« A Paris ça me viendrait pas à l'idée d'aller pour un RDV dans le centre en voiture, prendre la voiture dans Paris c'est du délire »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice).

Ainsi, face aux contraintes fortes d'offre de transport en grande banlieue, ses habitants perçoivent Paris comme une ville où la voiture serait inutile. Parmi les parisiens qui ne font pas que se l'imaginer, quand certains n'en voient pas l'intérêt, d'autres en sont dissuadés (contraintes de congestion, stationnement, etc.), nous y reviendrons dans la deuxième partie.

Pour conclure ce premier chapitre, l'effet cycle de vie, l'effet de l'éducation et de l'entourage social, sur l'acquisition de la voiture et sur les habitudes de déplacement, démontrent bien la logique sociale qui pousse les individus à l'acquisition de la voiture. Parallèlement à ces effets, ce sont les contraintes qui en découlent, que ce soit l'accès aux transports en commun, la présence d'enfants, etc. En effet, il y aurait une interdépendance entre les pratiques spatiales, donc le système de lieux individuels, et les pratiques modales. Les possibilités d'usage des modes de déplacement seront plus ou moins restreintes selon les distances et les accessibilités réelles et perçues entre les lieux. Les choix de localisation résidentielle semblent être construits sous contraintes relatives, liées aux critères du logement, aux systèmes de lieux personnels et notamment aux négociations et compromis au sein de foyer. Toutefois, le choix du mode dépendra directement des localisations et des contraintes liées aux zones géographiques, ainsi que de l'offre de transports. Les transports seraient alors plutôt associés à la servitude qu'à la liberté (Reichman, 1983). Pour les individus qui effectuent des trajets en banlieue notamment, les contraintes plus que des choix les poussent à opter pour un mode. Ces contraintes rendent ainsi la mobilité compliquée, fatigante, pénible, voire impossible en transports en commun. Et en augmentant la charge mentale des déplacements, elles peuvent pousser à l'acquisition de la voiture, perçue alors comme un objet « facilitateur », voire « libérateur » de cette mobilité individuelle. Les contraintes professionnelles, ou encore l'influence du groupe d'appartenance conditionnent également l'acquisition, à travers le statut social donné à voir et l'intégration souhaitée au groupe de référence. Ces effets et contraintes sont renforcés par les images et valeurs que suscitent l'automobile et les différents autres modes de transport. Nous allons à présent faire état des représentations et des expériences vécues des différents modes de transport qui vont conditionner les arbitrages entre contraintes et préférences.

Chapitre 2 : Des perceptions des modes révélatrices du choix modal, entre coûts et bénéfices

Au-delà de ces facteurs extrinsèques, le vécu et le ressenti des modes conditionnent également les habitudes modales. J-M. Beauvais et J-P. Fouquet (2001) ont montré dans leur enquête sur *Les familles sans voiture* qu'à la question « Pourrait-on vivre sans voiture ? », la réponse est oui. Dans ce contexte, la question porterait plus sur le souhait de vivre sans voiture, plutôt que sur la possibilité réelle. Nombreuses études montrent l'impact du contexte urbain, des infrastructures et des modes de vie sur le choix modal, mais ainsi que le soulignent fort bien V. Kaufmann, C. Jemelin et J-M. Guidez, « ce constat doit être dépassé car il ne permet pas d'évaluer dans quelle mesure les potentiels [de mobilité] correspondent aux désirs de la population » (2001, p71). Et c'est notamment à travers le vécu et le ressenti des modes que l'on pourra mieux saisir l'attachement et le renoncement plutôt que la possibilité effective de se déplacer avec tel ou tel mode. C. Espinasse et P. Buhagiar (2001) ont également souhaité montrer dans leur recherche qualitative que les efforts des acteurs pour développer les transports publics, en termes d'amélioration de services ou d'accessibilité des dessertes semblent se heurter à l'attachement affectif à l'automobile. Partant de là, nous pouvons nous demander si l'amélioration des alternatives suffirait à attirer les automobilistes[72].

Décrire les images et représentations[73] que les automobilistes ont de chaque mode ainsi que la manière dont ces modes sont vécus, nous permettra de mieux comprendre d'une part l'attachement à cet objet voiture[74], et d'autre part, les différents freins et blocages, perçus et vécus, à l'usage des modes alternatifs. En décrivant les arbitrages individuels, nous nous inscrivons clairement ici dans une échelle d'observation micro-individuelle.

M. Flamm a très bien décrit le vécu affectif des déplacements, qu'il définit comme les « cadres d'expériences offerts par les différents modes » (2004). Il fait une analyse cognitiviste et physiologique approfondie de l'appréciation du mode et de l'émotionnel. M. Flamm montre que les caractéristiques pratiques et symboliques des modes, et leur appréciation par les individus,

---

[72] A partir de données de l'EGT 1991, en faisant des simulations (Pari 21), M-H Massot et *al.* (2002) ont montré qu'améliorer les transports en commun au-delà du réaliste ne conduisait pas plus d'un tiers des automobilistes à changer de mode.

[73] Les représentations, en psychologie sociale, sont « des constructions sélectives d'objets à partir de caractéristiques présentes dans la réalité. Elles sont souvent ressenties comme des évidences perceptives par le sujet qui en est porteur » (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001). Les auteurs reprennent également la définition donnée par D. Jodelet : les représentations sociales seraient « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée » (1989).

[74] T-V. François et D. Desjeux (2000), définissent quatre dimensions principales des objets acquis : utilitaire, statutaire, esthétique et affective. Dans la dimension utilitaire, « l'objet est considéré comme un instrument ». Dans la dimension statutaire, il a pour « fonction de signifier la différence ou l'appartenance sociale, sexuelle ou générationnelle », l'objet serait vu comme un signe. Dans la dimension esthétique l'objet exprime la beauté. Et enfin dans la dimension affective, il « exprime le lien avec les autres ou son propre vécu, l'objet possède surtout une fonction symbolique ». L'automobile est un exemple pertinent d'illustration de ces dimensions.

permettent d'expliquer les préférences modales[75]. En démontrant le rapport à l'automobile et ses attraits pour les automobilistes d'une part, et la perception qu'ils ont des autres modes, d'autre part, nous pensons pouvoir mieux saisir l'arbitrage que font ce type d'usagers, entre coûts et bénéfices, calcul (plus souvent inconscients) structuré par ces sensations et perceptions. Si pour certains automobilistes l'usage des autres modes est impensable, d'autres les utiliseront dans un certain contexte et à certaines conditions. Ceci sera davantage mis en avant dans le troisième chapitre sur les stratégies d'usages. C'est ce jeu stratégique entre préférences et contraintes (perçues et vécues), directement liées aux modes, que nous allons analyser ici.
Nous analyserons dans un premier temps l'arbitrage que font les automobilistes entre la voiture et les autres modes, puis nous exposerons pourquoi ces autres modes sont préférés par leurs utilisateurs. La réflexion nous amènera ensuite à penser la dimension individuelle et collective du rapport à l'objet, ainsi que la question de la possession et de l'usage. Enfin, l'analyse du rapport aux coûts économiques conclura ce chapitre, faisant la transition avec les stratégies d'usage au quotidien.

2.1 Le choix de la voiture : un arbitrage coût/bénéfice par rapport aux autres modes

Il s'agit ici de comprendre comment les automobilistes vivent et perçoivent les différents modes de déplacement. Comment les avantages offerts par l'automobile amplifient les contraintes perçues des autres modes et atténuent les contraintes vécues en voiture. L'analyse est ici centrée sur les automobilistes qui ont un usage exclusif ou quasi exclusif de la voiture. Nous mettrons en avant les perceptions et ressentis des différents modes pour ces automobilistes, indépendamment des circonstances de déplacement, même si les motifs et contextes sont déterminants[76]. Ceux-ci seront davantage pris en considération dans le chapitre suivant sur les stratégies à l'usage. Il s'agit ici de cerner les perceptions et images des modes dans les représentations des individus.
Nous mettrons en parallèle les images de la voiture et celles des transports en commun dans un premier temps, puis seront ensuite évoqués les contraintes imaginées d'autres modes : le vélo, le deux-roues motorisé et la marche.

[75] Il évoque notamment les travaux d'O. LeGoff (1994) sur la notion de confort, et de H. Gorr (1997) sur la notion de « qualité du moyen de transport ». Ces notions sont définies comme des variables dissociées, et tout autant significatives, des critères de coût et de temps. Toutefois selon M. Flamm, elles présentent des faiblesses pour appréhender le vécu des déplacements. Il va donc plus loin en décrivant les émotions et sensations, les états psychologiques et les troubles physiologiques, en s'appuyant notamment sur les travaux de R. Schönhammer (1991), qui a réalisé une étude approfondie sur le vécu des modes. Il synthétise les dimensions de ces « cadres d'expériences » en dualités : Pour les deux-roues : il distingue plaisir de la conduite / absence de plaisir (le mode serait perçu de manière utilitaire). Pour l'automobile : plaisir/énervement de la conduite ; attention/automatisme cognitif. Pour les transports en commun : la passivité du déplacement et la co-présence. M. Morin aussi décrit un travail réalisé à partir d'entretiens, sur le vécu des situations de grève (1989). Il nous dit à juste titre que le travail sur le vécu n'est pas un simple recueil de plaintes. Organiser les énoncés selon différents référentiels donne du sens. Il a donc distingué ceux qui réfèrent au corps et au vécu sensible ; ceux qui renvoient aux interactions entre personnes ; et ceux qui traitent de la confrontation aux contraintes organisationnelles et institutionnelles du travail et de la famille.
[76] Peu de personnes apprécieront d'être coincées dans un embouteillage aux heures de pointes quand elles ont des contraintes à l'arrivée par exemple.

2.1.1 Les attraits de l'automobile face aux contraintes des transports en commun

Les transports en commun sont particulièrement perçus négativement par certains automobilistes : quand ils sont assimilés à des sentiments de promiscuité, d'agressivité, de stress, d'insécurité, de dépendance, l'automobile est associée à la liberté, la sécurité, le confort, etc. Les ressentis associés aux transports en commun et ceux à l'automobile sont parfaitement antinomiques (et renvoient directement à l'antinomie privé/public). Les images négatives des transports en commun renforcent les avantages de la voiture, et *a contrario*, les avantages de la voiture renforcent les inconvénients des transports publics. Ces derniers étant plus souvent comparés à la voiture que les autres modes, il était intéressant de faire interagir les discours des automobilistes enquêtés autour de ces deux modes. En mettant en interaction les représentations de ces modes collectifs (notamment le métro) et celles de la voiture, nous pourrons alors mieux saisir le poids des images et perceptions des modes dans la construction du choix modal. Selon le rapport à l'objet (affectif, fonctionnel) les contraintes ne seront pas vécues de la même manière. Tous les automobilistes n'ont pas le même rapport affectif à la voiture, certains sont passionnés, d'autres n'en ont qu'un usage fonctionnel, au même titre que les transports en commun.

2.1.1.1 La voiture « cocon » VS l'agressivité de la co-présence dans le métro

L'automobile est très souvent assimilée à la maison, à « son chez soi » où il fait bon vivre et passer du temps. *« C'est mon petit espace intérieur, ma bulle, (…) quand on ferme la porte c'est comme chez soi, on est vraiment chez soi ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Sylvie se compare avec sa voiture à un escargot avec sa carapace, assimilant sa voiture à sa maison. *« J'emmène ma maison avec moi en quelque sorte. C'est un peu comme l'escargot et sa maison, la voiture c'est mon antre »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Françoise se sent comme chez elle dans sa voiture, elle est dans sa bulle, elle « cocoone ». *« De toute façon je prendrais ma voiture si je devais sortir. Je suis bien dans ma bulle, je cocoone, en hiver encore plus, j'hiberne »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin).
Ces automobilistes se sentent comme chez eux dans leur voiture notamment parce qu'ils ont toute liberté dedans, contrairement aux transports en commun où le regard de l'autre pèse. *« J'aime la voiture. C'est mon petit chez moi, je fais ce que je veux, j'écoute ma musique, je fume ma clope, je gêne personne et personne ne me gêne, je suis libre. Si je veux chanter comme une folle je peux, je me sens bien dans ma voiture, je peux danser, chanter, crier… je fais ce que je veux comme à la maison. Je me sens bien dans ma voiture comme je me sens bien chez moi »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Dans sa voiture, l'individu est souvent seul (pour les trajets pendulaires notamment), il n'a ni chef, ni collègues, ni épouse, ni enfants. Il peut donc tout faire sans ne gêner personne et sans se sentir gêné. La voiture est investie affectivement comme le prolongement d'un espace personnel et comme un outil de liberté. Dans son analyse de la « proxémie » E. T. Hall (1971) décrit comment les individus créent leur « espace personnel », la bulle qui configure leur espace vital. Ceci rejoint également les travaux de E. Goffman (1974)

sur les notions de « territoire du moi » ou de « sphère véhiculaire ». La voiture offre la possibilité de pouvoir encore être chez soi dans un espace public (Augello et Feitler, 1998, p150). Selon I. Garabuau-Moussaoui l'automobile serait à la fois un objet et un lieu qui fait partie de la vie quotidienne (2000, p117).

A l'inverse, pour ces automobilistes, le métro est perçu très agressif. La « co-présence »[77] caractérise un premier facteur d'agressivité. Elle dérange quand le territoire intime personnel est envahi. Si la co-présence dérange, la proxémie est vécue comme une agression, elle apparaît oppressante. *« Quand tu sais que tu vas te taper trois quarts d'heure de métro et qu'il y aura énormément de monde pendant tout le trajet, c'est oppressant !! Le matin quand t'es pas très réveillé ou le soir quand t'as une journée dans les pattes ! C'est stressant !! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Cette proximité provoque du stress. Alfred caractérise le métro comme une agression violente. La mendicité serait également source de cette agressivité. *« C'est stressant, la société te saute à la gueule ! C'est hyper violant ! La crasse, la misère du monde, la promiscuité, tout ça c'est stressant ! Des poulets dans une cage, ils ont des relations antagonistes… c'est violent le métro, (…) Quand t'arrives à St Lazare, on attend tous ça, pouvoir déplier le petit doigt, sortir les mains des poches… c'est stressant ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Quand Alfred compare les usagers du métro à des poulets en cage, Franck fait allusion à des rats. *« Je n'aime pas que ce soit sous terre, si je devais prendre uniquement le métro, je me suiciderais, on est comme des rats sous terre »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).
Si la foule oppresse, le fait d'être sous terre amplifie ce sentiment. Grégory a du mal à supporter les endroits confinés comme le métro souterrain, *« je suis un peu claustrophobe de nature, et quand je suis dans un endroit confiné comme ça, je ne me sens pas bien, donc je n'arrive pas à penser et faire autre chose que d'avoir hâte de sortir de là ! À chaque fois que je prends les transports c'est un challenge ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). En effet, le fait d'être sous terre ou en surface représente un facteur important dans le vécu des modes et peut devenir un critère dans le choix modal. Une ligne de métro aérienne paraît clairement plus agréable qu'une ligne souterraine. *« Quand je prenais beaucoup le métro je prenais la ligne 6 aérienne, celle-là elle est sympa, parce que tu peux regarder en plein air, c'est moins glauque… Mais sinon de manière générale le métro souterrain c'est glauque ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Ce critère distingue le métro non seulement de la voiture mais aussi des autres modes collectifs, comme le bus ou le tramway qui sont parfois préférés pour cette raison. *« Si je peux prendre le bus je préfère parce que c'est à l'extérieur tu vois les rues, les commerces donc c'est plus plaisant, sauf les jours de pluie ou de grand froid où t'as systématiquement de la buée dans les bus et là t'as l'impression d'être dans un hammam, on y voit plus rien à l'extérieur, donc ça n'a aucun intérêt »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).
C. Espinasse a relevé, dans son étude sur *Les femmes pro-voitures* (2001), les désagréments des transports souterrains. Les plus souvent cités sont les mauvaises odeurs, le sentiment de claustrophobie, de saleté, le manque de lumière, la fatigue due aux longs couloirs, et la peur d'être confronté à la foule. Si la voiture protège du monde extérieur agressif, ces femmes « pro-voitures », comme nos automobilistes, ont le sentiment, en transports en commun, d'être « confronté(e)s brutalement à la triste réalité sociale et immergées brusquement dans *la misère*

[77] C'est-à-dire le fait de partager un espace avec d'autres.

du monde » (2001)[78].
Parallèlement à cette agressivité dans les transports en commun, les enquêtés soulèvent l'incivilité des usagers.

2.1.1.2 Sentiment de toute puissance en voiture et sentiment d'incivilité en transports en commun

Si l'incivilité, le manque de courtoisie, voire l'agressivité entre automobilistes ne sont pas soulevées par ces automobilistes, à l'inverse elles sont mal vécue dans le métro, et mises en avant comme justification du rejet de ce mode. *« Pour moi le métro c'est rédhibitoire. Je ne supporte pas l'esprit métro. C'est la tête des gens dans le métro, ils ont une tête particulièrement désagréable et fermée. (…) Il y a une agressivité incroyable, les gens se regardent avec agressivité, ont des propos agressifs, des gestes agressifs, ça manque totalement de civilité, moi je ne peux pas, c'est vraiment l'anti-humanité. Je n'arrive pas du tout à le supporter. J'ai dû prendre le métro quand j'étais enceinte, parce qu'on n'a pas eu de voiture pendant dix jours. J'étais effarée par l'absence de courtoisie des gens à l'égard de personnes dans la situation dans laquelle j'étais. Les gens sont grossiers… et je ne vais pas leur demander de me laisser leur place, mais c'est les personnes de 50 ans qui le faisaient. Comme il y a des personnes âgées debout alors que t'as des jeunes assis »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale)[79]. Sylvie soulève le manque de civilité dans les transports collectifs, mais ne remet pas en question le sentiment de toute puissance que lui procure la voiture : *« à des moments quand je suis au volant, je me sens supérieure, plus forte, plus sûre de moi… »* (Sylvie). Ce Sentiment peut parfois s'apparenter à des gestes d'incivilité, mais n'est jamais explicitement évoqué comme tel par les automobilistes enquêtés. Johan, lui-même possesseur d'un Rav4, explique que les chauffeurs de gros 4x4 se sentent tout puissants sur la route. *« En général les propriétaires de gros 4x4 haut de gamme sont mal vus par les gens qui conduisent d'autres voitures. Parce que c'est gros, c'est imposant, t'as l'impression que c'est le maître à bord et le maître de la route, et les piétons ou les autres automobilistes qui n'ont pas ce genre de voiture le ressentent exactement comme ça ! On se dit qu'il se prend pour Dieu sur la route, il domine tout le monde de très haut »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). J. Baudrillard avait aussi relevé cette idée dans son ouvrage *Le système des objets* (1968) : la voiture procure un sentiment d'indépendance et de puissance qui en renforce sa popularité. Certains vont jusqu'à dire que les automobilistes (donc eux aussi) se croient tout permis sur la route. Ils se sentiraient tellement chez eux dans leur voiture, qu'ils auraient l'impression d'avoir tous les droits. *« Les gens sont fous en voiture, ils se sentent investis d'un pouvoir ! (…) ils se croient tout permis ! »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Les automobilistes agiraient comme s'ils étaient coupés du reste du monde en étant isolés dans leur « bulle motorisée ». *« Dans la voiture on se sent chez soi, donc on se croit tout permis »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Ce sentiment de toute puissance en voiture, ajouté à l'image de la maison, suscite également un sentiment de sécurité, contrairement aux transports en commun qui évoquent, pour ces automobilistes, agressivité et insécurité.

[78] Notons ici que les automobilistes n'évoquent pas l'agressivité au volant, ni la mendicité aux abords des feux rouges, etc.
[79] Notons que, paradoxalement, les automobilistes dans leur voiture n'ont pas forcément non plus une « tête agréable », et qu'il n'y a pas forcément moins d'incivilité entre eux.

2.1.1.3 Sentiment de sécurité en voiture VS sentiment d'insécurité en transports en commun

Si l'automobile aurait pu être perçue comme source d'insécurité routière, elle est, pour ces automobilistes, synonyme de sécurité. En référence à la co-présence et à l'agressivité qui en découle, la « bulle motorisée » sécurise par rapport aux transports en commun, notamment le soir. *« En voiture t'as ton espace, t'es tranquille t'es pas confiné dans un endroit où il y a plein de monde, où t'as le risque de te faire agresser… c'est plus sécurisant d'être dans ta voiture quand t'es tout seul que d'être dans les transports! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Ce sentiment d'insécurité vécu dans les transports en commun est directement lié à la co-présence, alors que la voiture permet justement de l'éviter. *« Il y a plein de monde, et t'as le risque de te faire agresser… Parce que quand t'es tout seul dans un wagon et qu'il y a quinze lascars qui viennent te demander une clope… tu fais pas le malin ! »* (Grégory). Françoise appréhende aussi de prendre les transports en commun de peur de se faire agresser : *« j'ai vu des gens se faire agresser verbalement dans le métro. J'ai toujours ma bombe lacrymogène avec moi »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Ne se sentant elle-même pas en sécurité dans les transports en commun, cette enquêtée est d'autant plus angoissée pour sa fille. *« Pour rentrer le soir, mes parents aimaient pas tellement que je rentre en train. Comme moi j'aime pas que ma fille sorte en métro, quand je la sais dehors en métro, je suis pas tranquille… quand je vois que sa voiture n'est pas là, même s'il est minuit quand elle rentre, ça me gêne pas. J'aime pas la savoir dans les transports le soir »* (Françoise). Ce sentiment d'insécurité dans les transports la pousse même à inciter sa fille à prendre la voiture.

Par ailleurs, pour Martine, savoir qu'elle pourra se déplacer rapidement si ses enfants ont un problème la rassure. *« J'ai toujours pris la voiture parce que je me dis mes enfants sont à l'école, s'il arrive quoi que ce soit, j'aurais plus vite fait en voiture »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire)[80].

Contrairement à la voiture qui symbolise la maison, la sécurité, le cocon, les transports en commun font plus souvent référence à un environnement hostile et sont très souvent associés à l'agressivité des autres.

Ce sentiment de sécurité profite aussi à la voiture lorsque l'on se retrouve dans un endroit que l'on ne connaît pas. *« Si je me perds, je préfère être en voiture, c'est plus agréable d'être dans sa voiture quand on est dans un endroit qu'on ne connaît pas, si on se perd c'est mieux d'être en voiture qu'à pied pour chercher son chemin. En banlieue une fois je me suis perdue et je me suis retrouvée à l'autre bout pour retrouver un RER, enfin je trouve que c'est très mal indiqué aussi bien à pied qu'en voiture donc autant être en voiture. C'est plus rassurant et plus pratique »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Alfred aussi se sent plus sûr de lui en voiture quand il fait un trajet pour la première fois. *« La première fois en voiture c'est rassurant… quand je vais chez des clients je sais pas exactement où ils sont (…) Donc le premier jour c'est plus simple d'arriver en voiture et psychologiquement c'est plus sécurisant parce qu'on se sent encore chez soi. (…) J'ai l'impression que je peux moins me perdre, mais c'est purement psychologique »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Non seulement la voiture rassure en tant qu'environnement familier, mais elle déstresse aussi : vécue comme un sas de décompression, elle s'oppose ainsi aux transports en commun, davantage assimilés au stress du travail.

[80] Notons que ces individus ne font pas référence à la sécurité routière.

2.1.1.4 La voiture comme sas de décompression VS stress des transports en commun : une voiture associée à la maison, un métro associé au travail.

La voiture marque une transition entre la maison et le travail, et offre un temps pour décompresser ou se préparer à sa journée en douceur *« je me sens encore chez moi, j'écoute mon disque, je mets la radio j'écoute mon horoscope. Et j'essaie de réfléchir tranquillement à ce que je vais faire dans la journée avec une petite musique sympa… et tant que je suis pas à mon bureau au quatrième, je me sens encore chez moi, je suis dans mon petit univers… et même si je suis dans les bouchons en fait je commence ma journée tout en douceur. Et le soir c'est pareil, dès que je pars du boulot, je descends au parking et ça y est je suis chez moi, ma journée est terminée, je suis décontractée et physiquement je le sens, je sens que mes muscles se détendent… »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Si Magda associe la voiture à la maison, les transports en commun, eux, sont associés au travail et au stress. *« Quand je prends le train, à partir du moment où je quitte la maison je suis au boulot, je dois être prête à une certaine heure, je cours pour prendre mon train, alors que la voiture tu la prends en bas de ton immeuble, donc si tu pars cinq minutes avant ou après c'est pareil alors que le train il a une heure concrète, donc je cours je suis déjà stressée, déjà trempée, je transpire ensuite je me dis mince j'ai oublié ça et ça mais c'est trop tard ! Parce qu'en courant j'ai oublié de prendre des trucs. (…) et puis dans le train je travaille déjà, je lis des choses, je revois des rapports… déjà que je fais des journées de 12 heures si je commence dans le train, ça va m'en faire 14 !! (…) en train je suis déjà stressée, déjà dans l'esprit boulot »* (Magda).

Il en va de même pour Grégory qui termine sa journée de travail dès qu'il arrive dans sa voiture, *« rien que d'écouter de la musique et être au calme dans ma voiture ça me détend, je laisse le chantier là où il est. A partir du moment où je pars du chantier et je rentre dans ma voiture je suis chez moi, enfin c'est une transition. Et dans l'autre sens c'est pareil, quand je pars en voiture je fais abstraction du boulot jusqu'à ce que j'arrive…. Dans ma vie privée je ne mêle pas mon travail, et dans mon travail je ne mêle pas ma vie privée. Et le laps de temps que je passe dans ma voiture me permet de me relaxer et j'arrive chez moi plus serein ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). L'automobile procurerait des moments de détente en « berçant » ses passagers, *« c'est reposant dans la voiture, à chaque fois que des gens montent dans la voiture, ils s'endorment à moitié, ils se mettent bien, et commencent à se relaxer »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). En effet, à l'instar de D. Augello et S. Feitler, nous pouvons constater que le trajet en voiture est souvent vécu comme un sas de décompression et comme un moment pour soi entre le stress du travail et « l'envahissement » de la vie familiale (1998, p150). C. Espinasse le relève aussi dans son étude qualitative, la voiture serait « un moment de détente, de ressourcement de soi » (2001, p67). Elle l'assimile à une loge où la femme changerait de rôle, et aurait un moment pour elle. Ce serait un « espace transitionnel entre le temps du privé et le temps du professionnel » (2001, p95). Les travaux de M. Bonnet sur le temps vécu dans les approches sur la mobilité spatiale, posent également la question du statut du temps de transport comme moment de transition (ou comme un sas) entre des univers sociaux différents (1979, 1987).

En plus de cet antagonisme entre l'association de la voiture à la maison et l'association des transports publics au travail, la voiture est aussi symbole de liberté, contrairement aux transports en commun, qui évoquent la dépendance.

2.1.1.5 La voiture comme symbole de liberté VS les transports en commun associés au sentiment de dépendance

L'automobile est un véritable symbole de liberté pour tous les automobilistes, elle permet d'aller où on veut et quand on veut sans contrainte. D'après M. Jensen (1999), conduire une voiture est un moyen de satisfaire son besoin d'indépendance. La souplesse de mobilité et la disponibilité qu'offre la voiture, sont très appréciées : *« c'est extrêmement souple d'avoir un véhicule sous la main. On peut partir quand on veut, se déplacer quand on veut, et ça c'est vraiment appréciable »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Grâce à leur mode individuel, les automobilistes bénéficient d'une liberté de mouvement et d'une spontanéité qu'ils ne pensent pouvoir avoir avec d'autres modes, collectifs notamment. *« C'est le sentiment de liberté avec la voiture, j'étais au ski la semaine dernière et on a décidé sur un coup de tête de partir en Italie, donc on est allé à Turin ! (…) donc partir d'une minute à l'autre comme ça, en transports, avec la SNCF ça aurait pas été possible ! (…) ça me permet plus de spontanéité, si j'ai envie de partir en week-end c'est plus simple en voiture, sans voiture c'est toute une organisation, faut prévoir, c'est plus compliqué !»* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque).

Les transports en commun sont vécus comme contraignants de part la dépendance qu'ils infligent vis-à-vis des horaires ou vis-à-vis de l'entourage. *« C'est un manque de liberté évident, c'est très très contraignant »* (Cyril). Alicia se sent plus libre depuis qu'elle a sa voiture, par rapport au métro, au taxi, ou à ses proches à qui elle devait constamment demander de se faire raccompagner. *« Le soir je ne suis pas obligée de partir avec le dernier métro, ou de me demander si j'ai assez de sous pour payer le taxi »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Les horaires stricts qu'ils imposent, renforcent le sentiment de stress. *« En transports en commun t'es dépendant, t'es pas libre d'aller ou tu veux quand tu veux. C'est l'enfer. C'est la mission ! Je suis obligée de me lever en fonction de l'heure du train, non non ! Pour moi c'est rédhibitoire ! (…) Faut que tu sois à l'heure pour prendre ton bus, prendre ton train, t'as pas le droit d'avoir une minute de retard, tu peux pas partir quand tu veux, tu subis l'odeur des autres, t'es tout contracté, j'aime pas »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Françoise ne supporterait pas d'être dépendante des transports en commun. Et ce sentiment de dépendance renforce l'attrait pour la voiture. *« Etre dépendante des transports, non je ne pourrais pas, il y a toujours des grèves, et puis il faudrait être pile à l'heure pour le train, là je pars quand je veux ! »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Pour des enquêtés, ce sentiment de liberté dote l'automobile d'avantages qu'aucun autre mode ne pourrait offrir. *« La voiture ça te donne une liberté de déplacement qu'on a avec aucun autre moyen de transport. La liberté d'aller ou tu veux, la liberté d'horaire… c'est ce qui la rend irremplaçable »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Or, nous verrons que tous les modes individuels sont dotés de ces atouts pour leurs propres utilisateurs.

Finalement, par cette spontanéité et cette liberté, l'automobile rendrait le déplacement plus simple. Tandis que dépendre d'un mode, de ses horaires, etc. serait perçu comme une contrainte qui complexifierait le déplacement. Ce sentiment de liberté, d'autonomie et la possibilité de gérer son temps comme on le souhaite, sont des valeurs aujourd'hui incontournables. Et elles seraient concomitantes de la diffusion de l'automobile (Augello, Feitler , 1998).

Outre la liberté de mouvement, l'automobile permet des trajets directs, ce qui n'est pas toujours possible en transports en commun.

2.1.1.6 L'avantage du porte-à-porte en voiture VS les correspondances en transports en commun

Un autre atout évoqué par les enquêtés concernant l'automobile : un déplacement en voiture est direct. Ce mode permet de se rendre porte-à-porte du lieu d'origine au lieu de destination[81]. La voiture serait ainsi perçue comme une économie d'énergie en termes d'effort physique et mental. Quand Daphné a eu l'A15 juste derrière chez elle et donc un accès direct à l'autoroute, *« la voiture, c'était plus simple, j'étais tout de suite sur la route et c'était tout droit, ça me paraissait plus simple ! »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Pour Magda prendre la voiture est aussi beaucoup plus simple, étant donné qu'elle a un parking juste en bas de chez elle, et sur son lieu de travail. *« C'est plus rapide. C'est plus facile et elle est garée juste au pied de chez toi, et là bas il y a un parking »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). De par l'absence de ruptures de charge, le déplacement serait perçu plus simple qu'en transports collectifs. Il réduirait considérablement la charge mentale et physique. *« Ça me parait tellement plus simple et plus direct que de prendre le métro ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Notons par ailleurs, que les trajets directs en transports en commun sont plus attractifs et séduisent certains automobilistes. Tout laisse à penser que les individus recherchent principalement des déplacements porte-à-porte. *« Le métro quand t'as une ligne directe c'est vachement plus cool que quand t'as un changement. A la limite moi quand j'ai pas trop de changements ça me dérange pas de prendre le métro »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).
Parallèlement à ces déplacements perçus, par ces automobilistes, plus simples en voiture, certains ont également le sentiment d'accroître leur mobilité grâce à ce mode.

2.1.1.7 Des déplacements simplifiés en voiture qui encouragent à la mobilité VS des distances dissuasives en transports en commun

Nous avons vu dans le premier chapitre que la proximité (particulièrement piétonne) donnait le sentiment d'accroître le nombre d'activités, la voiture procure aussi ce sentiment d'élargir le champ des possibles en matière de mobilité, en termes d'activités (nombre de déplacements) et de distance. Par exemple Florence explique qu'elle aurait l'impression d'être limitée dans ses activités si elle n'avait pas de voiture : *« Je pense que ça me restreindrait si j'avais pas de voiture (…) là toutes les courses qu'on a fait pour emménager, heureusement qu'il y avait la voiture ! Le week-end prochain on a prévu d'aller à Troyes où il y a le truc des marques pour les soldes, je ne sais pas si on pourrait faire tout ça si on n'avait pas la voiture ! »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Certains ont le sentiment de pouvoir accroître leur nombre d'activités ou d'augmenter la fréquence de leurs déplacements. *« Ca me change la vie, je peux faire beaucoup plus de choses… le soir et le week-end surtout. En transports en commun je serais bloqué chez moi, rien que l'idée de prendre les transports ça me fatigue déjà ! ça met beaucoup de barrière, parce que c'est long, il faut marcher entre les correspondances, si je sais que je vais mettre 1h30 pour y aller et qu'il faudra que je fasse la même au retour je préfère rester chez moi ! Avec une voiture hop hop hop et c'est fini ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Sylvie ne semble pas non plus être découragée par les distances tant qu'elle a sa voiture. *« Quand on me dit tu ne veux pas venir chez moi et c'est à l'autre bout de Paris, il y a des gens qui vont se dire ça fait long, faut se taper tout le*

[81] Les individus font ici abstraction des problèmes de stationnement qui peuvent parfois amener l'individu à se garer relativement loin de la destination.

trajet… ils ne vont pas forcément le faire, ils vont vite se décourager. Moi ça ne me dérange pas, j'y vais tout de suite, ça pose aucun problème. Pour moi la voiture ça simplifie tout » (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

De plus, le confort et le sentiment d'être chez soi dans la voiture compensent la distance. Alors que cette même distance serait ressentie comme une charge mentale en transports en commun. *« Comme j'ai pas l'impression d'être dans un environnement hostile, étranger, comme j'ai l'impression d'être toujours chez moi, ça ne me dérange absolument pas d'être dans ma voiture et même si je dois aller assez loin. Si je devais faire ce trajet là en métro, j'hésiterais plus, j'attendrais l'absolue nécessité pour y aller, alors que la voiture je ne me pose pas de question, je suis chez moi dans mon petit cocon »* (Sylvie).

Certains chercheurs ont démontré que les individus motorisés bénéficiaient de plus d'offres d'accès aux activités culturelles, économiques, etc. G. Dupuy (2006) explique le lien entre dépendance automobile et exclusion sociale en faisant références à des recherches britanniques (Lucas, 2004) et allemandes (Zumkeller et *al.*, 2005). La non motorisation empêcherait les exclus de la société d'accéder aux emplois, à l'instruction, à la santé, ainsi qu'aux loisirs et activités culturelles. Ceux qui n'auraient pas les moyens d'acquérir une voiture ou de passer le permis de conduire seraient d'autant plus mis à l'écart. C'est bien aussi ce que nous laissent entendre ces automobilistes enquêtés : ils auraient l'impression d'être restreints dans leur mobilité, d'avoir moins accès à diverses activités. C'est donc la question de l'accès et du droit à la mobilité qui se pose ici, qui donnerait droit à l'emploi, à l'habitat, à la culture, aux loisirs, à l'éducation, etc. (Ascher, 2000).

Or, ainsi que nous l'avons déjà évoqué, J-M. Beauvais montre, à l'inverse, que vivre sans voiture est possible. Il a fait apparaître que le nombre de déplacements par jour et par personne ne variait pas en fonction du taux d'équipement en voiture. Il note également que les personnes les plus mobiles ne sont pas les plus motorisées. S'appuyant sur ses résultats, il en conclut que « ne pas disposer de voiture n'implique pas une mobilité plus faible, un nombre d'activités plus restreint, un nombre de contacts sociaux ou fonctionnels plus limités » (Beauvais, 2001). Il y aurait toujours des solutions, ceux qui n'en ont pas se « débrouillent » autrement. Nous verrons en effet que, pour une part, plus qu'une question de structure et d'offre, l'accès à la mobilité et aux diverses activités provient de la connaissance des individus et de leur volonté à disposer d'informations pour élargir leur champ des possibles.

Ainsi, les automobilistes construisent leurs arbitrages et justifient le choix de la voiture par rapport aux transports en commun en confrontant des critères antinomiques (directement lié à l'antinomie privé/public), tels que le confort/l'agressivité, la sécurité/l'insécurité, l'indépendance/la dépendance, la simplicité d'un trajet direct/la complexité des correspondances, etc. Les sensations de plaisir liées au mode ne seront pas non plus les mêmes selon que le mode est individuel ou collectif ainsi que nous allons l'observer. Mais cela dépendrait finalement davantage du rapport au mode, sensoriel ou fonctionnel, ce qui, de ce point de vu là, ne distingue pas l'automobile, en tant que mode individuel, des modes collectifs.

2.1.1.8 Rapport fonctionnel ou passionnel à l'objet et vécu des contraintes.

L'automobile peut être portée d'affects (passionnels), de par l'objet même qu'elle représente et/ou les sensations de conduite qu'elle procure. Mais elle peut aussi n'avoir qu'une utilité fonctionnelle, et dans ce cas se rapprocher davantage des transports en commun. Selon le rapport que les individus entretiennent avec le mode, les contraintes ne seront pas vécues de la même manière. Quand le rapport au mode est affectif, sensitif, les contraintes seront compensées par le plaisir éprouvé. A l'inverse, quand le rapport au mode est fonctionnel, les contraintes altérant sa performance seront difficilement acceptées. Nous ferons ici référence qu'aux automobilistes qui ont un rapport affectif à la voiture, et à leur rapport aux transports en commun. Le rapport à la voiture, en tant qu'objet fonctionnel, sera analysé plus loin, dans les perceptions de la voiture pour les Alternatifs ou utilisateurs occasionnels.

2.1.1.8.1 Plaisir de la conduite automobile et fonctionnalité des transports en commun

Certaines personnes sont littéralement passionnées de voitures, non seulement par l'objet mais également par les sensations de conduite. Et pour quelques-uns l'objectif de déplacement n'est pas tant de se rendre d'un point A à un point B mais de prendre plaisir à se déplacer.
Sylvie éprouve un réel plaisir à conduire *« moi j'adore conduire, ça m'amuse de conduire, j'A – DORE – CA ! J'adore la gestion de son véhicule, donc pour rien au monde je prendrais une automatique »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). La conduite automobile n'apparaît pas être une question de genres[82]. Les discours entre femmes et hommes passionnés, sont très similaires. *« Pour moi la voiture c'est un vrai plaisir je ne la considère pas du tout comme un truc qui m'emmène d'un point A à un point B. C'est un plaisir, quand je prends ma voiture le matin, j'ai une demi-heure de route, ça me fait plaisir, j'aime ça »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Ces personnes sont passionnées de la voiture, et n'ont pas seulement choisi leur mode pour des questions pratiques.
Pour certains ce sentiment de plaisir, de sensation est tellement essentiel dans la conduite qu'il serait inconcevable de conduire une voiture électrique ou même une voiture automatique, qui n'offrirait pas les mêmes sensations de conduite. *«J'ai eu l'occasion d'en conduire (voiture électrique ou hybride), t'as aucun plaisir à conduire ce genre de truc-là, t'as l'impression d'être dans un train électrique, c'est pas de la voiture pour moi. Pour moi la voiture c'est principalement le moteur, et la voiture électrique pour moi c'est une voiture dans laquelle t'aurais pas mis de moteur, t'avances, tu recules et c'est tout, il y a aucune sensation »* (Jean-Michel). Ceci laisserait sous-entendre que la sensation est en partie liée au bruit et à la vibration du moteur. Par ailleurs, cet enquêté évite les voitures automatiques qui ne lui procurent pas non plus ces sensations de conduite. *« A choisir, je prends toujours la boite non automatique, une mécanique parce que t'as une action de conduite, pas de pilotage parce que je ne suis pas un pilote, mais t'as une action de pouvoir gérer tes vitesses comme tu veux, alors qu'une boîte automatique elle le fait pour toi, et elle ne fait pas toujours ce que toi t'as envie de faire, c'est que je reproche aux boîtes auto. Je n'ai pas envie qu'elle fasse les choses à ma place. Ça me frustre et ça m'enlève du plaisir de conduite »* (Jean-Michel).

[82] Voir aussi sur cette question la recherche de C. Espinasse (2001).

Contrairement à la voiture-passion (et à d'autres modes individuels), mais relativement proche de la voiture-fonction (ainsi que nous le verrons), les transports en commun ne semblent pas pouvoir être associés au plaisir pour ces automobilistes. Selon eux, les transports publics ne peuvent être choisis par plaisir. Ils le seront par utilité ou à défaut d'autres possibilités. *« Personne ne prend les transports pour le plaisir. On peut prendre du plaisir en prenant les transports mais on ne peut pas les prendre par plaisir. Quand on les prend c'est qu'on n'a pas le choix que ce soit pour des raisons pratiques ou financières ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). En effet, les transports collectifs urbains ne procurent aucun plaisir en tant qu'objet de transport. Ils peuvent procurer une satisfaction mais pas de sensations physiques agréables. Ce moyen est même plutôt perçu comme un non choix, une obligation. *« Je prends le train parce que je dois le prendre, ce n'est pas par plaisir ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Pour Alicia, ses amis prennent le métro *« parce qu'ils n'ont pas le permis ou pas de voiture, ils sont forcés (…) c'est clair qu'autour de moi en tout cas personne n'apprécie de prendre le métro ! Tout le monde ne trouve pas ça très gai, ils le font parce qu'ils n'ont pas le choix »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Finalement, si la voiture peut procurer des sensations de conduite agréables, dans certains cas faire l'objet d'une passion, à l'inverse, les transports en commun (qui peuvent par ailleurs être vécus positivement) ne procurent pas de telles sensations physiques[83] et affectives. Leur seul attrait est leur fonctionnalité. *« Si je prends le métro c'est vraiment par utilité alors que la voiture c'est par confort »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante).

Ainsi, quand le rapport au mode est passionnel, les contraintes seront acceptées, mais quand le rapport est fonctionnel, les contraintes seront plus difficilement compensées.

2.1.1.8.2 Du plaisir qui compense au « traumatisme » qui ne s'oublie pas

Quand les individus éprouvent du plaisir à se déplacer, ils ne vivent pas les contraintes comme telles puisqu'elles sont alors compensées, oubliées ou acceptées. *A contrario*, quand le mode est mal vécu, et que ses fonctionnalités (performances, etc.) sont altérées, les individus figeront dans leur mémoire les moments éprouvants.

D'une part, les contraintes seront plus facilement acceptées quand elles sont compensées par une satisfaction en retour (confort, plaisir, etc.), et d'autre part, quand les sensations de plaisir dépassent la contrainte, la mémoire ne semble retenir que les bons moments et occultés les mauvais. Ainsi, quand des automobilistes accepteront des contraintes d'embouteillage, de stationnement ou de coût, les contraintes en transports en commun pourront amener à saturation.

2.1.1.8.2.1 <u>Des contraintes d'embouteillages acceptées</u>

Certains ne ressentent pas les inconvénients des embouteillages car le confort prime sur la contrainte. *« Ça me dérange pas de conduire, même dans les embouteillages ça me dérange pas, j'écoute de la musique… je discute avec mes amis… »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). Notons que Bertrand est étudiant et n'a donc pas les mêmes contraintes à destination que les gens qui

[83] Le plaisir peut se trouver dans la satisfaction de faire le bon choix (écologique, ou en termes de coûts, de temps, etc.), mais pas dans la sensitivité.

travaillent. Toutefois, même pour des déplacements pendulaires, certains automobilistes ne semblent pas vraiment gênés par les embouteillages. Ils occupent leur temps autrement. *« Moi je suis bien dans ma voiture, je mets ma musique, je suis tranquille, donc ça ne m'a jamais dérangé plus que ça [les embouteillages] »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire).
Pour certains, le gain de temps et de liberté en voiture, vis-à-vis des transports collectifs, perdure malgré la contrainte des embouteillages. Tant que le gain reste inchangé, la pénibilité sera amoindrie. *« Les embouteillages c'est pénible, mais pour l'instant le niveau de pénibilité n'est pas encore assez fort pour moi. Là c'est chiant, mais tant que je mets moins de temps qu'en métro et que j'y trouve plus de liberté, je prendrai la voiture »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).
Il y aurait un seuil de pénibilité acceptable.
Certaines personnes nous font part de l'existence d'un seuil de saturation, mais qui n'aurait pas encore été atteint[84]. Si Alicia mettait plus de temps en voiture qu'en transports et que le trajet suscitait stress et énervement, elle est convaincue qu'elle remettrait en cause ses arbitrages. La voiture, supposée procurer détente et offrir un gain de temps, n'aurait plus d'intérêt. *« J'ai une collègue qui habite en banlieue à Boulogne et qui n'a pas de voiture elle prend les transports en commun et elle a des changements elle met une heure, mais si elle y allait en voiture elle mettrait facilement deux heures matin et soir, et il y a des embouteillages hallucinants !! Donc si j'étais dans son cas je m'aventurerais pas en voiture, je ne prendrais pas le risque de prendre la voiture et de stresser tous les matins dans les bouchons, stresser parce qu'on ne sait pas quand on arrive… ah non non… »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Françoise qui prend tous les jours sa voiture pour n'importe quel déplacement, nous dit également qu'elle renoncerait si elle dépassait un seuil de temps de trajet et de stress. *« Ça va je fais 20 minutes, mais je ne ferais pas 1h30 en voiture ! Mais si je devais travailler dans l'autre sens, du 93 à Paris et que j'avais pas besoin de ma voiture la journée, je prendrais certainement les transports. Parce que c'est bouché bouché, de Aulnay jusqu'à Paris ! Je me demande comment font les gens !! Ils doivent être stressés, arrivés au travail, et c'est pareil le soir dans l'autre sens ! »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Tout se passe comme si les transports en commun pouvaient être envisagés pour ces personnes, uniquement s'ils concurrençaient la voiture en termes de temps de trajet (moins long) et d'énervement (moins de stress).
Ainsi, les contraintes d'embouteillages seraient acceptées car compensées par le confort vécu dans la voiture. Et elles ne seraient pas perçues comme telle tant que les individus ont encore le sentiment de gagner du temps par rapport aux transports publics.
Par ailleurs, les contraintes de stationnement peuvent aussi être acceptées selon les avantages en retour.

2.1.1.8.2.2 Des contraintes de stationnement acceptées

La contrainte de recherche d'une place de stationnement sera acceptée pour un confort en contrepartie. Par exemple, certains préfèrent passer du temps à chercher une place pour être au plus près de leur destination. Sylvie accepte de tourner un certain temps pour trouver une place car l'objectif n'est pas seulement de se garer, mais de se garer au plus près (notons qu'elle ne se soucie pas ici du carburant). Elle trouvera la patience nécessaire pour satisfaire son désir de

[84] Il y aurait à la fois un seuil de saturation lié à la durée de déplacement, mais aussi lié au nombre d'années d'utilisation amenant à l'usure.

proximité. *« Je suis très chanceuse et je trouve toujours une place, et je suis tellement flemmarde que je ne serais pas capable d'aller me garer plusieurs pâtés de maisons plus loin ! Il faut que je trouve une place devant, et j'en trouve toujours, quitte à tourner deux ou trois fois »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). De même, Françoise préfère perdre un peu de temps et avoir quelques difficultés à trouver une place quand elle va faire ses courses pour être au plus près du magasin et ne pas avoir à porter ses paquets. *« C'est difficile de se garer… mais c'est pour les paquets. (…) je cherche, et souvent je me gare à des endroits pas très autorisés. Souvent je suis mal garée. Mais j'arrive toujours à trouver des places, en tournant un peu, on finit par y arriver, ça prend un peu plus de temps, mais l'intérêt c'est d'être juste devant, sortir avec le chariot, mettre les choses dedans et rentrer »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin).

Alicia s'énerve quand elle ne trouve pas de place, mais le reste du temps la voiture lui procure un tel plaisir qu'elle prend son mal en patience. *« C'est pas dramatique mais ça énerve ! On tourne on tourne... Mais on ne peut pas avoir non plus que des avantages ! ! Donc je prends mon mal en patience et puis on trouve, je n'ai jamais tourné des heures comme on peut entendre, voire repartir si on ne trouve pas de place ! Moi ça ne m'est jamais arrivé ! ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). L'expérience ne s'est pas avérée assez pénible pour la dissuader. Nous pouvons supposer que si la recherche d'une place était à chaque fois très problématique et qu'elle devait même parfois faire demi-tour, alors peut-être que le coût (du stationnement) serait plus important que les bénéfices (comme le plaisir de conduire, le confort, etc.).

Une autre compensation se trouve être la liberté d'horaires surtout pour le trajet retour d'une sortie nocturne. Cyril, ne sait jamais combien de temps il va mettre pour venir en voiture ni pour se garer le soir, mais le fait d'avoir sa voiture au retour et de ne pas avoir de contrainte horaire, lui donne toute satisfaction. *« Les embouteillages et le temps pour se garer c'était long et pénible, mais on a pu partir tranquillement à trois heures du mat' sans se soucier de quoi que ce soit, c'est toujours agréable ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Magda aussi préfère prendre sa voiture le soir, *« même si c'est samedi soir et que c'est dur de se garer »*, pour pouvoir rentrer quand elle le souhaite sans se soucier de l'horaire du dernier train. La contrainte est ainsi acceptée car elle est compensée par un avantage au retour.

Outre les contraintes d'embouteillage et de stationnement, certains acceptent des coûts économiques pour satisfaire d'autres avantages.

2.1.1.8.2.3 <u>Des coûts acceptés</u>

Sylvie est prête à payer le prix qu'il faudra pour le confort de sa voiture. Elle acceptera de payer des amendes pour pouvoir se garer au plus près. *« J'ai la carte de résident mais cette carte est valable pour un nombre extrêmement réduit de places de stationnement ! Et tout le boulevard devant chez moi n'est pas résident, donc ça m'est arrivé de me garer là et des gendarmettes étaient déjà passées. Mais c'est pas grave »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

Elle acceptera également les coûts de sa voiture pour bénéficier de la flexibilité de son temps. *« Ça me coûte plus cher de prendre la voiture, mais je préfère, comme ça je gère mon temps, je préfère passer une demi-heure de plus avec mon fils le matin que me taper une demi-heure de transport. Et le soir ça me permet d'être plus flexible parce que si je pars à 18h30 de l'agence et que j'ai pas un bus tout de suite, je peux passer un quart d'heure à attendre le bus, et ça aussi ça me fout hors de moi, la grille des horaires de passage et jamais respectée, et c'est insupportable ! »* (Sylvie). Florence aussi accepte le prix à payer pour son confort. Le coût économique que représente la voiture est comparé à la

charge physique et mentale que suppose l'utilisation des transports publics. De plus, le trajet en voiture est un gain de temps vis-à-vis des transports. *« Quand je compare je me dis c'est vrai la voiture c'est plus cher, mais ça me fait gagner du temps, et il y a un certain confort par rapport aux transports en commun, donc pour l'instant je préfère prendre la voiture même si ça me coûte plus cher »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Christian a fait de la voiture sa passion, et est prêt à en accepter son coût. *« C'est une voiture de collection, la Safrane celle que j'ai, il y en a que 400 dans le monde ! Mais elle me coûte une fortune. C'est un moteur qui boit !! Qui consomme !!! En ville tu fais du 18L aux 100… sur autoroute si t'appuies sur le champignon tu fais du 30L !! C'est l'horreur ! Mais je l'aime, je la cherchais depuis quelque temps (…) En plus j'ai 11000 francs d'assurance par an juste pour celle là. Alors que pour la Clio je paie 350 € je crois ! Je suis un passionné ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Nous verrons que beaucoup d'automobilistes ne comptent pas le budget qu'ils allouent à leur voiture ou le sous-estiment. Notons que ces coûts, ainsi acceptés, dépendent certainement aussi de l'absence de contrainte budgétaire.

Il ressort clairement de ces discours que les avantages en termes de plaisir, de confort, de gain de temps, de liberté, compensent largement les contraintes, ou perdurent malgré tout. De plus, certaines contraintes sont occultées quand le confort ou le plaisir les dépassent.

2.1.1.8.2.4 Une mémoire sélective : des contraintes occultées quand le plaisir les dépasse

La mémoire est sélective, et les contraintes ainsi acceptées ne seront pas suffisamment fortes pour dissuader de l'utilisation de la voiture. Le mauvais moment de stress quand Cyril est arrivé après avoir été bloqué deux heures dans les bouchons a vite été oublié au retour, *« on se console vite le soir quand on met un quart d'heure pour rentrer. (…) ce qu'on perd le matin on le gagne le soir »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). La perte de temps pour le trajet du matin et compensée par le gain de celui du soir. Par exemple Johan sait qu'il lui sera impossible de se garer en rentrant du karaté dans le Marais, mais il prendra sa voiture quand même parce qu'à chaque fois qu'il sort épuisé du sport, seul le plaisir de l'avoir en sortant lui reste en mémoire. La satisfaction d'être dans sa voiture lui fait oublier toutes les contraintes. *« En fait à chaque fois t'es confronté au problème quand t'arrives devant chez toi : pas de place, mais tu y penses pas jusqu'à ce moment-là, parce que la satisfaction de te retrouver dans ta voiture au moment où tu sors de ton club, dans un environnement que tu connais, agréable, ça passe au dessus de la contrainte de devoir se garer après. Et à chaque fois tu as une mémoire flash, ça dure une heure après que tu sois rentré chez toi, et t'as vite oublié, c'est comme les poissons ça tourne dans le bocal sans se rappeler qu'ils sont déjà passés par là… et donc la fois d'après tu ne te souviens que du bon moment et pas de l'arrivée »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Lorsque l'automobile procure des sensations de plaisir, la satisfaction, plus que les contraintes, reste gravée dans la mémoire. Tout se passe comme si la mémoire ne relevait que le positif et omettait les moments contraignants. Tandis que les contraintes vécues en transports en commun, qui touchent directement leur bon fonctionnement, sont difficilement acceptables, et de fait gravées dans les mémoires comme une expérience négative voire douloureuse. *« Je me rappelle de toutes les fois où les transports en commun m'ont lâché et je ne me rappelle pas des fois où ma bagnole m'a fait faux bon ! (…) Quand je dis que je me rappelle de toutes les fois où les transports m'ont lâché c'est-à-dire que j'arrive pas à le pardonner, ça passe pas, l'interruption de service ça passe pas ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Nous verrons que lorsque le rapport à la voiture est fonctionnel, au même titre que

les transports en commun, les contraintes seront mal vécues. Mais penchons-nous maintenant sur ces expériences négatives en transports en commun, pouvant conduire à la saturation.

2.1.1.8.2.5 Des expériences négatives qui marquent la rupture

Contrairement à la voiture lorsqu'elle est chargée d'affectif, les contraintes subies en transports en commun semblent difficilement compensables. Et des expériences mal vécues peuvent parfois définitivement freiner l'envie de refaire usage du mode.

John, par exemple, justifie le fait de ne plus reprendre le métro en évoquant des expériences désagréables. *« Je prenais le métro pour sa praticité. (…) mais il y a des expériences qui ont montré que les transports en commun ne m'aiment pas : généralement je fraude jamais, une fois ça m'est arrivé, je me suis fait attraper, une autre fois, je suis le seul à Paris à avoir glissé sur une merde sur un quai, une crotte de chien toute fraîche, toute molle. Donc à chaque fois il s'est passé un truc… quand ça se passe bien on remarque rien, mais on garde bien en tête les fois où ça se passe mal, donc j'ai gardé de mauvais souvenirs des transports en commun »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Outre cette expérience très particulière, certains ont simplement été écœurés des transports en commun notamment lorsqu'ils n'avaient pas d'autres choix. Ces modes étaient alors dépourvus de toute sensation de plaisir.

La période antérieure au passage du permis de conduire peut laisser des mauvais souvenirs dans les esprits de certains automobilistes. Les transports en commun n'étant pas choisis, ils sont probablement d'autant plus subis. *« Jusqu'à 20-25 ans j'habitais dans la banlieue sud, à Massy et quand j'ai fait mes études d'infirmière à Paris, je prenais tous les jours les transports en commun… donc je l'ai fait énormément et j'y ai passé beaucoup trop de temps »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). Le fait de ne pas avoir le choix d'utiliser les transports en commun avant le passage du permis peut amplifier leur écœurement et parallèlement accroître le désir de la voiture. Il apparaît qu'une fois que ces automobilistes ont goûté au confort de la voiture, le temps des transports en commun est révolu. Alicia est, aujourd'hui, passée à autre chose. *« Re-dépendre des gens pour rentrer le soir tout ça ! Franchement j'ai trop donné et ça m'a vraiment soûlé ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Maintenant qu'il a une voiture, Alfred a du mal à comprendre comment il faisait pour supporter les conditions des transports collectifs. Aujourd'hui, il juge la contrainte des embouteillages plus acceptable que toutes les contraintes qu'il a pu subir en métro. *« En été je travaillais encore à Neuilly, donc on mettait des jolis costumes pour avoir l'air propre, et je partais de la Motte-Piquet, je prenais la ligne 6 et après la 1 pour arriver à Neuilly et ça s'est terminé au mois d'août cette mission, et les 45 derniers jours je ne suis jamais arrivé propre au bureau, la ligne 1 c'est l'enfer aux heures de pointes, donc on est tous déguisé en pingouin, il fait 40° dans le métro et on est tous les uns sur les autres, on n'a pas le choix, on est serré et on transpire, on partage un moment inoubliable, et quand on s'extirpe de la rame de métro, moi j'étais toujours la cravate défaite, les deux derniers boutons enlevés, éventuellement de superbes auréoles sous les bras, en tout cas la chemise un peu trempée, j'avais l'impression d'avoir fini la journée, d'avoir déménagé mon appartement et d'aller me coucher, et j'étais pas arrivé à mon bureau encore ! et je dis pas qu'à l'époque je le supportais mieux, mais quand j'y repense je vois pas comment j'ai pu tolérer ça aujourd'hui je préfère me taper 1h30 de bouchons plutôt que de passer vingt minutes dans le métro comme ça ! Ça c'est sûr ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Avec le temps, les transports en commun peuvent devenir pesants. Tout se passe comme si un mode qui ne procurait pas de sensations physiques positives devenait lassant à force d'habitude,

ce que nous allons voir ici. Ainsi, il ressort clairement que l'affect pèse lourd sur l'image des modes et l'acceptation des contraintes, et par voie de conséquence, sur les potentiels de changement.

2.1.1.8.2.6 La lassitude et l'usure des transports en commun

La durée de la période d'utilisation ainsi que la fréquence d'usage des transports en commun rendent les contraintes d'autant plus difficiles à accepter.
Il apparaît que plus l'utilisation est fréquente et longue dans le temps plus les transports en commun deviennent usants. *« Je suis arrivé à Paris en 96, donc ça fait neuf ans, les sept premières années, je prenais le métro deux- trois- quatre fois par jour, pour le travail, les loisirs, tout ça c'était en métro, et je ne l'encaisse plus ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Alors que si l'usage de ce mode devient épisodique, les contraintes semblent davantage supportables. *« En fait j'ai été saturé par le métro, et c'est maintenant que je le prends moins que je me remets à l'apprécier »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Rompre la régularité semble soulager les contraintes et atténuer l'usure. *« Je pense que je pourrai reprendre goût aux transports en commun quand j'arrêterai de les prendre régulièrement à heures fixes »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). L'usage ponctuel atténue les peines. En période de pointe, Benoît se rassure en se disant qu'il ne prend pas les transports en commun tous les jours. *« Maintenant que je le prends moins et en plus rarement aux heures de pointe, j'apprécie plus, et quand il y a du monde je me dis que c'est ponctuel, c'est pas tous les jours… mais avant ça me gênait beaucoup »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Il s'agirait donc de prendre le métro « à petite dose », pour qu'il devienne supportable, ainsi que nous le montre également Alicia, *« je suis rentrée du boulot en métro le soir et c'est vraiment très rare ! ! donc ben voilà j'ai fait mon petit changement dans l'heure de pointe tout à fait debout, bien compressée avec les gens, mais bon quand ça m'arrive de temps en temps comme ça, ça va… en partant du travail je me dis quand même : ah merde je dois rentrer en métro ! Mais bon c'est pas dramatique quand ça m'arrive de temps en temps mais ça m'ennuierais beaucoup de devoir faire ça tous les soirs ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Alexandre prenait les transports en commun pour se rendre à son stage en grande banlieue, bien que le lieu soit mal desservi. Il a accepté ces contraintes car la fréquence de ce déplacement était restreinte dans le temps, mais s'il était resté plus longtemps dans cette entreprise, il se serait équipé d'une voiture. *« J'étais stagiaire donc j'allais pas faire ça toute ma vie non plus ! J'aurais eu un boulot là-bas j'aurais acheté une bagnole c'est sûr »* (Alexandre, 26, A, P/P, recherche d'emploi).
Souvent la saturation (ou l'écœurement) des transports en commun attise le désir d'acquérir une voiture. La contrainte est telle que la voiture est attendue comme une libération. Mais le rejet de ce mode du champ des possibles n'est pas nécessairement définitif. Vanessa a vécu de fortes contraintes avec les transports collectifs, et a souhaité ardemment une voiture, mais aujourd'hui, elle vit à Paris et redécouvre les avantages des transports en commun.

Cette usure des transports en commun peut autant être vécue par des automobilistes que par des Alternatifs, qui se tournent alors vers d'autres modes comme les deux-roues. *« L'été dernier, je voyais tous les gens à vélo et je râlais de prendre le métro et le bus… et surtout je fais toujours les mêmes trajets, et j'en avais marre. Je me disais qu'en vélo je mettrais deux minutes et en plus ça changerait. Donc c'était pour varier »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). L'idée selon laquelle perturber ou rompre la régularité soulage, revient souvent. Force est de constater que la variété

semble permettre à nombre de personnes de mieux supporter le « train-train » quotidien. Anthony attend aussi impatiemment sa moto pour rompre la routine des transports en commun. *« Ça fait un an et demi que je fais du métro avec les mêmes personnes tous les jours et là je commence vraiment à rentrer dans une routine et une lassitude, ça me gonfle vraiment. J'ai hâte d'avoir une moto, les six prochains mois vont être très très durs mais je vois ma délivrance arriver »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Si les Alternatifs saturent aussi des transports collectifs, certains automobilistes supportent de plus en plus difficilement la voiture, notamment à cause des embouteillages, des travaux de voirie, de la réduction des places de stationnement, etc. Du fait de ces mesures politiques de moins en moins favorables à la voiture, l'automobile perd en attirance, nous y reviendrons dans la deuxième partie. Quand certains automobilistes s'accrochent encore malgré tout aux quelques moments de plaisir, ou à cette acquisition tant attendue, d'autres peuvent tout autant subir les effets négatifs des déplacements en voiture que les utilisateurs de transports en commun subissent les contraintes de leur mode.

Finalement, tous les modes pourraient conduire à une saturation ou du moins une lassitude. La répétition d'expériences mal vécues, due à la fréquence d'utilisation, amplifie les contraintes et les rend, à la longue, difficilement supportables. Nous pouvons donc faire l'hypothèse que si chaque individu n'avait pas un comportement exclusif vis-à-vis d'un mode, mais variait dans le temps en faisant usage d'une palette diversifiée, il supporterait mieux chacun des modes sur le long terme. Il pourrait alors alléger sa charge en alternant avec d'autres modes. Tout se passe comme si les contraintes vécues devenaient d'autant moins supportables qu'elles étaient routinisées (la fréquence d'utilisation d'un mode rendrait les contraintes de plus en plus difficiles à supporter)[85]. Par conséquent, des pratiques multimodales pourraient alléger le vécu des différents modes et atténuer cette lassitude qui conduit à saturation.

Si les transports en commun sont plutôt mal vécus par ces automobilistes, nous allons voir que les autres moyens de transport tels que le vélo, la marche ou les deux-roues motorisés semblent aussi difficilement concevables à certains, par rapport aux avantages de la voiture.

2.1.2 Le système de contraintes imaginées autour des autres modes pour les non-utilisateurs

Le vélo, la marche et les deux-roues motorisés ont moins spontanément été comparés à la voiture que les transports en commun. D'une part, ils sont encore moins souvent perçus comme une alternative envisageable. Et d'autre part, ils ont rarement été expérimentés par ces automobilistes enquêtés. Par conséquent, les représentations de ces modes amplifient et déforment d'autant plus les contraintes imaginées. M. Flamm note que lorsque les représentations de certains modes sont négatives, ces modes « perdent le statut d'option envisageable et sont donc complètement ignorés » (2004).

[85] Notons toutefois que, d'une part, le trajet domicile-travail est nécessaire et donc des solutions de réalisation doivent être trouvées, et d'autre part, les contraintes sont aussi surmontées par la force de l'habitude.

2.1.2.1 Les freins à la pratique du vélo

Les principaux freins à la pratique du vélo sont la tenue vestimentaire, la pollution, le vol, l'insécurité (du trafic) et le manque d'infrastructures. Peu d'automobilistes ont déjà fait l'expérience du vélo en tant que mode de déplacement, ce système de contraintes est donc plutôt imaginé à partir de l'expérience d'autrui.

2.1.2.1.1 Tenue vestimentaire exigée

Les individus sont parfois professionnellement contraints ou tenus à une certaine mise vestimentaire, que ce soit le costume pour les hommes, le tailleur et les chaussures à talon pour les femmes. Et il paraît impossible de faire du vélo en cette tenue pour ces automobilistes. Pour Charles ce serait impensable, *« quand tu travailles en costume tu peux pas être en vélo. Tu sues au bout de cinq minutes »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Les tenues hivernales ne semblent pas pratiques non plus. *« Des fois il faut que je sois habillée pour aller bosser, donc le vélo c'est pas pratique, en talon avec un long manteau c'est pas terrible ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

2.1.2.1.2 La pollution

La pollution est également un critère qui en dissuade un certain nombre. L'effort physique à vélo suppose de respirer encore plus de pollution, prétendent-ils. *« Paris c'est très pollué donc en vélo quand tu respires les pots d'échappement c'est encore pire! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Pour Christian, quand il n'y aura plus de voiture dans Paris, le vélo sera beaucoup plus agréable, et beaucoup de gens seront incités. *« Le vélo c'est agréable mais en faire à Paris ça l'est vraiment pas ! Pédaler avec un masque ! Entre le danger des voitures et la pollution ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).

2.1.2.1.3 Le vol

Le vol effraie les non utilisateurs qui voient nombre de vélos désossés dans la rue ou qui entendent parler de vols (de pièces ou de deux-roues entiers). Alexandre ne fait pas de vélo mais est découragé par le nombre de vélos que se sont fait voler ses amis, *« j'ai des amis qui venaient à Science Po à vélo et même attaché devant Science Po alors qu'il y a des vigiles toute la journée ils se les font voler. C'est quelque chose qui se fait trop facilement voler à Paris, donc du coup c'est aussi ça qui fait que t'as pas vraiment envie d'en avoir un »* (Alexandre, 26, A, P/P, recherche d'emploi).
Certains ont essayé de se mettre au vélo, mais le vol les a arrêtés. Après s'être fait voler deux vélos de suite, Corinne y a renoncé. *« Il y avait les grandes grèves en 95, j'avais un vélo donc j'en faisais pas mal, je me le suis fait voler, après j'en ai eu un autre et je me le suis refait voler chez moi, dans ma cave, je suis revenue y avait plus que la roue avant. Ça dégoûte ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Il en va de même pour John, qui n'a plus utilisé de vélo pour se déplacer après s'être fait voler plusieurs fois, *« une fois on me l'a volé, et une fois on m'a tordu la roue arrière. Donc à partir de ce moment là j'ai plus voulu prendre le vélo pour aller à l'école »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).

2.1.2.1.4 Danger de la circulation et manque d'infrastructures

Les voies cyclables ou de manière générale l'espace attribué aux deux-roues non motorisés, ne semble pas suffisant et l'immersion dans le trafic crée un sentiment d'insécurité (routière) qui dissuade. *« Je trouve ça beaucoup trop dangereux ! J'ai peur des voitures, j'en fais que quand il y a des pistes cyclables ! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Si ce danger exclut le vélo du champ des modes de déplacement envisageables, il sera alors plutôt utilisé pour des balades de loisir. La peur du vélo et donc le fait de ne pas souhaiter emprunter ce mode, sont directement liés au danger que représentent les voitures. *« S'il n'y avait pas de voitures j'aimerais bien me déplacer en vélo ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Anne a aussi essayé une fois le vélo mais a été découragée. *« Le vélo j'aimerais bien mais… j'en ai fait une fois avec une copine mais j'ai trouvé qu'il y avait trop de voitures et j'étais pas rassurée, pas à l'aise… (…) on se retrouvait à moitié coincée entre le bus et la file de voitures garées, je ne trouvais pas ça très sécurisant. S'il y avait moins de voitures et plus de pistes cyclables je pense que j'en ferais plus. Je sais qu'il y a déjà pas mal de pistes mais souvent ça va pas jusqu'au bout, il y a beaucoup d'endroits où y en n'a plus. (…) si la piste n'est pas séparée par un trottoir je trouve ça désagréable de se faire doubler par les voitures, il faudrait que ce soit bien séparé, il faudrait des barrières ou des plots, c'est mieux »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Nous constatons dès lors que le danger de la circulation automobile et le manque d'infrastructures pour les vélos sont des freins importants au développement de son usage. Non seulement ils ne poussent pas les individus à faire l'expérience du vélo, mais ils dissuadent ceux qui en ont eu le désir.

2.1.2.1.5 La dissuasion par l'entourage

L'entourage peut également jouer un certain rôle dans les arbitrages individuels[86]. Il peut pousser ou dissuader l'usage d'un mode. Nous avons déjà vu que l'entourage social et la famille avaient du poids dans l'acquisition de la voiture, ils exercent également une influence dans les choix modaux au quotidien parmi tous les modes.

La femme de Johan, par exemple, a imaginé prendre le vélo pour aller au travail. Ce mode aurait été idéal pour son déplacement domicile-travail et ses attentes en termes de temps de trajet : il est plus rapide que la marche et sans doute aussi du bus, quand elle se retrouve coincé dans les embouteillages. *« Elle n'a pas le temps d'y aller à pied, et le soir t'es fatigué, donc t'as envie de rentrer vite pour voir tes enfants. Alors elle pensait prendre un vélo »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Toutefois un seul critère a radicalement contrebalancé ces avantages : il lui a paru trop dangereux du fait de la circulation. Si la décision de prendre le vélo venait d' « elle », celle de rejeter cette option vient de « on », elle a été prise à deux, sous l'influence du partenaire. *« Mais finalement on a fini par penser que c'était trop dangereux d'être à vélo dans Paris, quand on voit la circulation… et puis d'abord on les voit pas, les gens essaient de doubler très près, ils déboîtent n'importe quand… et donc en vélo t'es pas bien protégé et t'es pas à l'abri de toutes les excitations des automobilistes »* (Johan). Les arbitrages ne sont pas toujours individuels. Ils font très souvent l'objet de jeu de négociations, d'influences et d'angoisses partagées. Au quotidien, on peut être

[86] Notons que dans une enquête sur les légumes prêts à l'emploi, D. Desjeux montre aussi que si les individus sont prêts à les utiliser, cette pratique peut être freinée par l'entourage (2006).

dissuadé par son entourage de faire usage de tel ou tel mode, et parallèlement poussé vers l'usage d'autres modes. Corinne essaie de dissuader son ami de prendre la moto, certains ont été poussés à conduire, à l'inverse, Daphné a été convaincue par son entourage de moins utiliser sa voiture et de se mettre au vélo.

L'expérience de l'entourage, à défaut d'avoir testé le mode soi-même, peut aussi décourager. Anne s'est faite une image des dangers du vélo à travers l'expérience d'une connaissance qui a eu un accident. *« Je connais une personne qui a eu un accident à vélo parce qu'un bus ne l'avait pas vu et a tourné, en fait elle roulait trop près du bus et elle est tombée, elle avait les côtes cassées et je sais plus quoi… donc c'est pas très rassurant. J'ai l'impression que t'es pas grand-chose sur ton vélo. Mais si je pouvais j'irais en vélo au boulot j'aimerais bien !!! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité).

Si le vélo présente des dangers et des inconvénients qui freinent la pratique, il en va de même pour les deux-roues motorisés.

2.1.2.2 Les dangers perçus des deux roues motorisés par les non utilisateurs

Les deux-roues motorisés sont ressentis comme un réel danger pour beaucoup d'enquêtés. Si pour ses utilisateurs ce danger en fait son attrait, pour les autres, il rend son usage rédhibitoire. Les enquêtés voient ou entendent raconter des accidents de scooter ou de moto, ce qui les dissuade. *« C'est trop dangereux la moto, il y a beaucoup trop d'accidents ! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). L'ami de Corinne a une moto, ce qui la terrorise. *« La moto moi je déteste ça, c'est hyper dangereux, tous les soirs quand je rentre en voiture je vois des accidents de moto, c'est très fréquent, quand je traverse Paris je vois un accident avec une moto par terre »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Nathan compare les conséquences entre le scooter et le vélo en cas d'accident, et en déduit que le danger est moindre en vélo. *« À vélo c'est ton inertie donc si tu te plantes c'est ta force contre ton corps, en scooter t'as moyen de te manger méchamment ! ! À 80 tu te prends une plaque d'égout, tu voles ! ! Un accident à vélo avec ta propre vitesse est forcément moins grave qu'en scooter à moins que tu te prennes une voiture ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe).

Certains en ont fait l'expérience et les dangers ressentis les ont dissuadés. *« J'aimerais pas du tout en avoir ! j'ai eu un petit accident quand j'étais petit quand j'avais 14 ans en solex (…) en plus j'en ai fait à la campagne où y avait rien, donc là en plus avec la circulation, ça me fait un peu peur, et je sais que la vie ne tient qu'à un fil et qu'on est extrêmement vulnérable en deux-roues, et particulièrement à Paris où les automobilistes ne font pas à attention à tout, donc il suffit qu'un mec n'ait pas fait gaffe vous renverse et on se retrouve en chaise roulante ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, recherche d'emploi).

Que ce soit par les automobilistes ou par les Alternatifs, ce mode est perçu très dangereux, même s'il peut procurer du plaisir et des sensations de conduite pour ses utilisateurs, ainsi que nous le verrons.

Si le vélo, comme le deux-roues motorisé présente différentes contraintes particulièrement liées au danger de la circulation (ou du vol). Les contraintes de la marche sont plutôt de l'ordre de l'effort physique.

2.1.2.3 Les contraintes de la marche : temps, effort et fainéantise

La marche est pratiquée par tous mais peut être vécue différemment selon les types d'usagers. Ce moyen de déplacement est particulièrement perçu par les automobilistes comme une perte de temps, et un effort physique ou mental trop contraignant.
Le choix de la marche dépend de la distance mais également du temps dont on dispose. *« Il ne faut pas que ce soit trop long, faut pas que je sois pressée »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). *« Je ne marche pas beaucoup, j'ai pas vraiment le temps »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
Sylvie évite de marcher par fainéantise d'une part, et parce qu'elle a le sentiment de perdre du temps en marchant. *« Je suis une grosse flemmarde, j'aime pas marcher, c'est aussi pour ça que j'aime pas prendre les transports en commun. Parce que le métro et RER il faut marcher continuellement, il y a toujours des changements hyper longs et ça gonfle prodigieusement. Je suis tellement flemmarde que quand j'ai rendez-vous avec un pote de l'autre côté de la Seine, je prends ma voiture. Alors que c'est à 5-10 minutes grand max à pied. J'ai l'impression de perdre mon temps en marchant alors que je peux y être en une demie minute ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Sylvie sous-estime clairement le temps pour aller jusqu'au véhicule, démarrer, faire le trajet d'une « demie minute », puis trouver une place de stationnement, se garer et faire le trajet terminal à pied. La fainéantise de ces automobilistes les pousse à limiter au maximum leurs déplacements à pied. Même si marcher peut être agréable par moments, la voiture est rapidement préférée, car perçue moins fatigante. *« Quand j'emmène ma fille à l'école je prends ma voiture, c'est pas que c'est loin, c'est que j'ai pas spécialement envie de marcher non plus (…) c'est dix minutes ».* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). *« C'est beaucoup par confort pur, pas besoin de marcher jusqu'au métro. (…) je crois vraiment que le choix de la voiture c'est de la paresse »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). J-M. Beauvais (2001), en reprenant l'expression d'un enquêté parle de « paresse du XXème siècle ».
En effet, la paresse de prendre les transports en commun, et particulièrement le métro, est en partie liée aux contraintes de marche et de correspondances. *« La voiture c'est quand même plus confortable qu'un train, où on est obligé de rester debout parce qu'il n'y a pas de place… et puis il y a pas mal de changements à faire donc c'est beaucoup plus fatiguant que quand tu sors de ton travail, montes directement dans ta voiture jusqu'à la maison. Déjà tu dois aller à la gare à pied… aller de la gare à ton travail, et puis changer du train au métro… c'est plus fatiguant !! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). La fainéantise de Françoise est telle qu'elle se gare au plus près de chez ses patients pour ne pas avoir à marcher. *« Je me gare vraiment devant chez les gens, des fois si je pouvais rentrer carrément chez eux en voiture !! Quand ils ont le garage ouvert je rentre dans leur garage. (…) sinon il faut marcher… j'ai pas le temps ! ».* Elle préfère même aller dans un supermarché plus loin pour prendre sa voiture et éviter de marcher (mais elle pourrait aussi se faire livrer). *« Je prends la voiture pour aller faire des courses, il y a le prisunic à côté, mais comme j'ai pas envie de porter les paquets je prends la voiture »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). V. Kaufmann et *al.* (2001) soulignent que dans certains cas, l'ancrage de l'automobile dans les pratiques est tel que le choix de la destination peut être subordonné au choix du mode. « La pratique modale prime alors sur la destination ».

Ainsi, si ces différents attraits de la voiture (confort, sécurité, liberté, sensations de conduite, simplicité, etc.) font de ce mode la préférence modale des automobilistes, à l'inverse les autres

modes sont mal vécus ou perçus négativement. Les automobilistes auraient tendance à déformer les attributs des modes qu'ils n'utilisent pas (surestimation des variables quantitatives de temps et de coûts pour les transports en commun, qui sont sous-estimées en voiture, nous y reviendrons). Mais ceci vaut pour tous les usagers vis-à-vis des modes qu'ils n'utilisent pas. Dès lors, le système de contraintes autour de ces modes, plus souvent imaginées et donc amplifiées, les exclus du champ des possibles des automobilistes. Mais ces modes sont pourtant choisis et utilisés par d'autres, du moins en certaines circonstances. Nous allons donc à présent tenter de comprendre comment ces « autres » usagers construisent leurs arbitrages à partir du vécu et des images des modes.

2.2 Des modes pourtant utilisés par les autres

Il s'agit ici de saisir les perceptions des différents modes des Alternatifs et des utilisateurs occasionnels de la voiture. Les arbitrages entre coûts et bénéfices autour des perceptions des modes seront mis en avant. Nous verrons que, comme pour les automobilistes, les contraintes (ou inconvénients) sont compensées par des avantages ou des plaisirs en retour.

2.2.1 Plaisir de la marche sous conditions de temps et de distance

Nous avons vu dans le premier chapitre que de nombreuses personnes interviewées semblaient apprécier ou souhaiter être à proximité de la plupart de leurs destinations quotidiennes et avoir le moins de temps de trajet possible.

Les atouts de la marche sont la liberté et le sentiment de maîtriser son déplacement, particularités des modes individuels. Ce sentiment de liberté est d'autant plus fort qu'aucun obstacle ne peut bloquer ce mouvement. Et il est possible de se rendre où on veut quand on veut, sous conditions de disposer de temps et de pouvoir réaliser les distances. *« C'est le moyen de transport parfait, mais quand les distances sont inférieures à une demi-heure, et encore c'est pas si énorme ! je rentre souvent à pied de très loin, c'est vraiment le moyen le plus libre, tu peux t'arrêter à n'importe quel moment, tu peux regarder les vitrines, téléphoner »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Arthur souligne bien qu'il ne marche que lorsqu'il a du temps. *« Il ne faut pas être pressé, ça demande de prendre le temps »* (Arthur). En effet, ces limites en temps et en distance ont déjà été soulevées par des automobilistes. Alexandre nous dit clairement qu'il a l'avantage de pouvoir prendre le temps. *« Je me dis quel est l'intérêt d'y aller en métro quand il y a trois stations !! Mais bon je ne suis pas pressé non plus ! Si j'étais pressé je te donnerais pas la même réponse, je te dirais faut faire vite donc je prends le métro »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Marcher procure liberté d'actions et de mouvements. Le marcheur sait le temps qu'il va mettre, il est véritablement acteur de son déplacement. Ce serait *a priori* le mode le plus fiable et qui répondrait le mieux aux désirs de proximité de ces enquêtés.

Si la marche est un moyen fiable de se déplacer, elle est plus souvent associée à la flânerie. *« C'est sympathique de faire une petite marche, même au-delà de la santé, être avec une copine ou un copain papoter comme ça dans la rue tranquillou, regarder… passer devant une boutique, s'arrêter regarder des livres… c'est mieux que s'énerver parce qu'on trouve pas de place pour se garer ! »*

(Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Comme la voiture pour les automobilistes, pour ces Alternatifs, marcher relaxe et détend. *« Ça décompresse vachement les gens de marcher. Même marcher pour éviter un changement. C'est ce qui est agréable dans une grande ville aussi, de pouvoir faire plein de trucs à pied ! Je connais plein de gens qui préfèrent marcher un quart d'heure pour éviter un changement, ça leur fait du bien, ils aiment bien ce quart d'heure. (…) Je trouve que ça fait une coupure, j'aime pas l'idée de sortir du boulot s'enfoncer tout de suite dans une bouche de métro, sortir et s'enfoncé chez soi, je trouve bien de marcher un peu avant et un peu après »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Et parallèlement à la voiture pour les automobilistes, le temps de marche est aussi vécu comme un « sas », une transition, un moment de décompression (Bonnet, 1987). Il en va de même pour Vanessa qui apprécie de pouvoir marcher, s'aérer la tête, dans les moments de transitions entre des univers sociaux différents, plutôt que de passer la journée enfermée, entre le domicile, le métro souterrain ou la voiture, et le travail. Ne pas voir l'extérieur lui donnerait cette impression d'être déjà ou encore au travail. *« Les transports en commun ça te vide pas l'esprit quand t'es dans le métro t'es déjà ou encore au boulot, alors qu'à pied tu peux voir d'autres choses, te changer les idées…. A pied tu respires l'air, tu t'aères la tête, le métro c'est fermé et t'es enfermé, t'es dans ta bulle, du coup tu t'aères pas »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Ainsi, si pour de nombreux automobilistes, marcher relève d'un effort physique trop important, pour d'autres usagers cela renvoie à un moment de plaisir et de détente. La marche aurait donc beaucoup d'atouts (liberté, spontanéité, sas de décompression, etc.). L'inconvénient reste la vitesse, et donc le temps disponible. Les deux-roues motorisés, en tant que mode individuel, offrent des avantages similaires, mais sont eux dotés de la vitesse. Toutefois, si la vitesse peut être un atout, elle est aussi un danger.

2.2.2 Le paradoxe des deux-roues motorisés : entre plaisir et danger

Nous avons vu que l'usage des deux-roues motorisés était perçu dangereux pour les non utilisateurs, mais pour les convaincus, ils recouvrent beaucoup d'avantages, et le danger de la vitesse en fait aussi son attrait. Ces avantages se retrouvent de façon analogue chez les automobilistes avec la voiture, ou les cyclistes avec le vélo ainsi que nous le verrons : plaisir, liberté, sensations et rapidité. Lorsque John nous parle de ses sensations à moto par exemple, nous comprenons le plaisir que lui procure ce mode. Plus qu'un mode de déplacement c'est un loisir, un jeu, comme nous avons pu le voir avec les passionnés d'automobile et nous le verrons avec les cyclistes. *« Même à basse vitesse on peut jouer de la maniabilité de la moto, essayer de garder l'équilibre, c'est presque un jeu. J'essaie de me faire plaisir en prenant une bonne trajectoire et bien sentir le mouvement, la vitesse, le vent … C'est vraiment quelque chose qui se vit. C'est vraiment un plaisir. (…) être vraiment très très proche du contact avec le sol, l'environnement, plus que dans la voiture. Il y a plus de plaisir à conduire une moto qu'une voiture »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). La moto procure un plaisir de conduite à travers la souplesse du véhicule, la liberté ressentie, le contact avec l'environnement, elle a un côté ludique, et détend. *« Ça me détend ! J'aime rouler je suis dorloté un peu, c'est tout tranquille… »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).
Pour Martin, il n'y a pas meilleur mode que le scooter. Pour lui, ce mode est le plus rapide et le plus pratique. *« C'est rapide. On se faufile partout ou on veut à n'importe quelle heure, le temps de trajet se réduit à dix minutes, comparé à la voiture où il faut compter minimum une heure ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Pour ses utilisateurs, le deux-roues motorisé offrirait une plus grande liberté d'action que la voiture, le vélo ou les transports collectifs : plus maniable et moins souvent bloqué que la voiture, plus rapide que le vélo, et permettant plus de spontanéité que les transports. *« En moto, je peux m'arrêter quand je veux parce que je peux me garer n'importe où donc quand je passe devant un magasin je me dis tient je vais aller voir. Donc si j'ai envie de m'arrêter aux Galeries Lafayette en rentrant, je m'arrête, si j'ai une petite faim, je passe à un restaurant de sushi… je peux pas faire ça en métro ! ! C'est de la spontanéité ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Comme pour la voiture (et finalement tous les modes individuels), un des avantages des deux-roues motorisés est le trajet direct porte-à-porte. Par exemple, John ne prend même pas la peine de mettre sa moto au parking, il optimise au maximum le porte-à-porte. *« On a un box dans un parking souterrain où je mets la voiture mais rarement la moto, parce qu'il faut la descendre et c'est trop long. Je la gare juste devant l'immeuble et je saute dessus et je pars. (…) au travail je me gare juste le long du mur à côté de la sortie pour aller vers l'ascenseur, c'est quasiment du porte-à-porte je dois faire une quinzaine de pas ! »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).

Si pour leurs utilisateurs eux-mêmes, les deux-roues sont perçus dangereux, cela ne les décourage pas d'en faire usage. Le plaisir est tel, que ce danger est compensé. Martin nous montre que dans son arbitrage cette contrainte a été acceptée. *« Ça reste un mode de transport assez dangereux, mais c'est quelque chose que j'ai accepté ; je n'engueule pas les gens qui déboîtent et qui ne m'ont pas vu. Ça pourrait arriver à n'importe qui et moi aussi dans une bagnole, je pourrais ne pas voir un deux-roues »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Il ferait même partie de ce plaisir dans une certaine mesure. C'est aussi ce goût du risque qui attire et procure ces sensations. Ainsi, comme pour les automobilistes, les contraintes (ou dangers) sont compensés par le plaisir que les adeptes éprouvent en retour avec ce mode.

Pour les utilisateurs de vélo, malgré les nombreux inconvénients, les contraintes sont également compensées par le plaisir et la rapidité des déplacements notamment.

2.2.3 Des contraintes à la pratique du vélo compensées par le plaisir et la liberté de mouvement

Le vélo présente de nombreux atouts, tels que ceux déjà cités pour les modes individuels (liberté, spontanéité, etc.). Les inconvénients qui freinent les automobilistes existent bel et bien, mais pèsent moins pour ces cyclistes qui ont levé ces contraintes ou les ont acceptées[87].

2.2.3.1 Les avantages du vélo pour les cyclistes

Sensations de liberté, de rapidité, de plaisir, de qualité de vie, sont associées au vélo, pour les utilisateurs. Nous retrouvons des attributs propres aux modes individuels déjà évoqués, auxquels d'ajoute ici la qualité de vie.

[87] Nous invitons le lecteur à se reporter aux travaux de spécialistes du vélo tels que J-R. Carré (1995), J. Gamond (1995), F. Papon (1997, 2002a), F. Héran (1996), ou à notre mémoire de DEA (Rocci, 2003).

2.2.3.1.1 Une sensation de liberté, amplifiée par la fin d'une période de captivité des transports en commun

Le vélo, comme tout mode individuel, aurait l'avantage de procurer une liberté de mouvements. *« Le vélo c'est vraiment une sensation de liberté »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). En effet, il procure, pour ses utilisateurs, liberté et autonomie dans les pratiques de déplacement, ce que les transports en commun ne permettent pas, notamment le soir. Alicia le prenait pendant une période pour être libérée des horaires de métro. *« Ça m'est arrivée de le prendre pour me déplacer chez des amis qui habitent pas très loin. Ça me permettait de rester plus tard le soir »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Si les avantages de la voiture étaient particulièrement mis en avant en opposition aux transports en commun, il en va de même pour le vélo, tout comme si ce mode avait libéré les individus de la contrainte des transports. En se mettant au vélo, Arthur n'était ainsi plus tributaire du métro. *« Plus tributaire du métro, donc plus tributaire de la carte orange, ni des horaires pour rentrer. Je suis plutôt du soir et de la nuit, donc les bus et métro s'arrêtent beaucoup trop tôt pour moi. Le vélo ça a vraiment changé ma vie ! »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Franck apprécie énormément l'indépendance que le vélo lui procure par rapport à d'autres modes. *« C'est vraiment un sentiment de liberté, tu te sens libre, tu n'as pas à attendre le bus, tu dépends de personne… »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).

Ce mode, comme la voiture pour les automobilistes ou les deux-roues pour ses utilisateurs, a la caractéristique d'être simple d'usage : les trajets sont directs et il est garé au plus près des lieux d'origine et de destination. Nathan confirme que le vélo donne plus de liberté que les transports en commun, *« en transports t'arrives jamais à l'endroit que tu veux donc il faut regarder des plans, tu dois changer t'as des correspondances… c'est toute la différence avec le vélo où tu le prends en bas de chez toi, tu vas où tu veux ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Il donne également le sentiment d'accroître sa mobilité pour quelques-uns. Laure nous dit que le vélo, *« ça te donne presque plus envie de faire des choses, parce que tu n'as plus la corvée du métro »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Cette liberté et cette facilité de mouvement renvoient aussi à une impression de rapidité.

2.2.3.1.2 Liberté d'action = rapidité

Comme tout mode individuel, le vélo procure un sentiment de maîtrise sur sa mobilité. Mais contrairement aux modes motorisés, à vélo le cycliste fait sa loi, son code de la route[88]. *« Si c'est interdit de prendre cette rue, je la prendrais quand même, si le feu est rouge, je regarde à gauche et à droite et si personne arrive, je passe. On ne peut pas faire ça en voiture ! On a vraiment une impression de liberté qu'on ne peut pas trouver avec un autre mode. C'est très pratique, tu bouges d'un endroit à un autre directement »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Chacun mesure lui-même son danger, ce qui fait du vélo un mode relativement rapide en milieu urbain dense. Comme certains automobilistes voyaient en leur mode une liberté incommensurable aux

[88] Pour que le vélo soit considéré comme un mode de déplacement au même titre que les autres, certains revendiquent le respect du code de la route existant (identique à celui des voitures), ou la mise en œuvre d'un code propre au vélo (tel un « code de la rue » dont on entend parler depuis peu). Cependant une des caractéristiques premières du vélo est cette liberté de mouvement et l'absence de contraintes. Par opposition à la voiture, le vélo permet de gagner du temps en se faufilant, en prenant les sens interdits pour rendre les trajets plus directs, voire en grillant les feux rouges. Dès lors, mettre des règles et les contrôler remettraient en cause les atouts et les intérêts du vélo.

autres modes, certains cyclistes ont la même perception de leur propre moyen de locomotion. Cette liberté d'action caractérise principalement l'avantage du vélo. *« C'est vachement pratique dans Paris, c'est aussi rapide que le métro parfois même plus rapide, tu passes partout, tu peux pas prendre de PV, t'as pas les embouteillages, tu te gares où tu veux »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Pour Julie par exemple, le vélo a tous les avantages de la marche en terme de liberté, et est doté en plus de la vitesse. *« C'est la liberté du piéton avec la vitesse ! (…) ça abolit pas mal les distances, mine de rien on va quand même plus vite que les voitures, tout est tout près, et on peut faire demi-tour quand on veut, tourner à droite quand on veut, comme à pied, en bagnole t'es obligé de suivre des axes, de t'arrêter au feu, c'est des contraintes »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Le vélo serait ainsi perçu plus rapide que la voiture et les transports en commun pour ces fervents cyclistes. Et comme les deux-roues motorisés pour ses utilisateurs, ou la voiture pour les automobilistes passionnés, le vélo procure aussi des sensations et du plaisir à se déplacer.

2.2.3.1.3 Un plaisir à se déplacer

Plus qu'un simple mode de locomotion, le vélo est un objet avec lequel on prend plaisir à se déplacer. Cette liberté d'action nourrit en partie un sentiment de satisfaction quant à la rapidité des déplacements et davantage encore quand les automobilistes sont bloqués. Comme pour les deux-roues motorisés, ou pour certains, la voiture, le vélo procure des sensations physiques. *« C'est des sensations que j'aime bien, le vent, l'air dans la figure, la vitesse… »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Le vélo présente aussi un côté ludique. Ce mode est à la fois un plaisir et un moyen de se déplacer. *« Le vélo c'est à la fois un loisir et un déplacement, c'est un plaisir alors que la voiture ou les transports c'est une obligation »* (Marie-Jeanne). Comme tous les modes individuels, cet objet procure des sensations de plaisir et offre une liberté de mouvement, un certain contrôle sur sa mobilité, contrairement aux transports en commun qui n'ont souvent qu'un attrait fonctionnel. Parallèlement à ces sensations positives, le vélo est associé à la qualité de vie.

2.2.3.1.4 Une meilleure qualité de vie

Ce mode de locomotion aurait également comme vertu de détendre et de défouler sainement. *« Ça détend, c'est un peu du sport mais c'est pas violent, ça défoule, tu vois les gens dans le métro ils sont énervés à cause de leurs collègues, de leur boulot… tu sens qu'ils sont frustrés… à vélo tu vas à ton rythme et ça défoule, ça déstresse, on gagne beaucoup en qualité de vie !!! Je suis pas mal allé en Allemagne et en Hollande donc j'ai vu ce que c'était de vivre dans un pays où les vélos sont bien incrustés, intégrés dans la société, et c'est sûr que c'est une autre qualité de vie !!! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Il serait perçu positif pour la santé, tant physique que mentale, et améliorerait considérablement la qualité de vie dans une ville.

Les cyclistes font l'éloge du vélo et démontrent que tous les « dits » inconvénients, n'en sont pas vraiment une fois que l'on en fait usage. *« Pour les gens qui habitent et qui travaillent dans Paris, les distances sont finalement pas très grandes, il pleut pas si souvent que ça, ça va beaucoup plus vite, il n'y a pas de frais, pas d'assurance, pas d'essence, tu peux le garer plus ou moins n'importe où, tu peux faire des sauts de puce sans te dire qu'il faudra chercher une autre place. Je connais plein de gens*

qui s'y sont mis et ça a vraiment changé la vie de tout le monde ! » (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Julie prône également les avantages de ce mode : les faibles coûts économiques, le côté bénéfique pour la santé, etc. : *« ça a tous les avantages le vélo : ça coûte deux centimes le kilomètre à rouler, et encore, une fois que t'as amorti ton vélo ça te coûte plus rien. C'est bon pour la santé, même avec la pollution ça fait faire de l'exercice, ça ne pollue pas, tu vois le paysage autour de toi… »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).
Cependant ce mode présente aussi des inconvénients, mais comme la voiture pour les automobilistes ou la moto pour ses utilisateurs, ils seront détournées ou compensées par le plaisir et les avantages en retour.

2.2.3.2 Des contraintes et obstacles… acceptées ou compensées

Nous avons vu que les contraintes vécues ou perçues autour de ce mode dissuadaient l'usage et même l'envie d'en faire une première expérience pour certains. Mais pour les habitués, ces contraintes sont acceptées ou sont davantage vécues comme des inconvénients qui peuvent être dépassés, contournés ou compensés, que des freins à son usage. Ainsi, comme les utilisateurs de deux-roues motorisé, les automobilistes « passionnés », les cyclistes ne semblent pas freinés par les contraintes vécues avec leur mode. Mais si quelques fervents cyclistes en font un usage quotidien et exclusif, pour d'autres, le vélo n'est pas toujours approprié selon les circonstances. J-R. Carré et *al.* (2003) relèvent quatre types d'obstacles : « les obstacles urbains », caractérisés par des inconforts comme la pollution, les nuisances sonores, le manque d'entretien des infrastructures, les coupures (qui obligent le cycliste à faire un détour conséquent) ; « les obstacles psychologiques », comme le risque de vol, l'image de la bicyclette, l'insécurité ; « les obstacles liés à l'aménagement et la réglementation » ; et enfin l'intégration « ou la ségrégation » des cyclistes dans la voierie (pistes cyclables en site propre). Nous mettrons en avant notamment les contraintes liées à l'image de soi, les contraintes géographiques et météorologiques, les situations de « convoyage », le vol, et enfin les infrastructures et les dangers de la circulation.

2.2.3.2.1 L'image de soi

L'image de soi que l'on donne à voir à vélo a toute son importance. Si pour certains le vélo est devenu un phénomène de mode, au début *« il fallait oser »*. Laure avait honte au début de prendre son vélo, car cela sortait de ses habitudes. *« J'avais un peu honte au début de prendre mon vélo, en fait quand les gens n'ont pas l'habitude de te voir avec, tu te sens regardé, donc les premières fois j'osais pas arriver en vélo, maintenant je m'en fous, je suis plus du tout mal à l'aise »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante).
Souvent l'image prévaut sur la sécurité. On ne veut pas avoir l'air ridicule, en portant certains accessoires comme un casque, un gilet fluorescent, etc. *« En scooter j'avais l'habitude de mettre un casque, en vélo, ça va moins vite mais ça me faisait peur de ne pas en avoir. Mais personne n'a de casque en vélo, c'est la honte ! »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). L'image tient jusqu'à temps que la législation impose le port du casque. De même, Franck se plaint de la pluie en vélo, mais ne se voit pas porter un casque ou des vêtements pour la pluie, *« des protections de sécurité ou de pluie, non je trouve ça ridicule, tu les as vus avec leur casque, leur truc en plastique, les trucs fluo ! Je veux*

pas porter ça !! » (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).
Laure est persuadée que des endroits, des quartiers, sont plus propices *« culturellement »* au vélo. Elle considère les quartiers qui recensent le plus grand nombre de vélos comme étant à la mode. *« C'est une culture et ça dépend des endroits. Je suis sûre que si tu fais un recensement des gens qui ont des vélos dans le quartier du canal St Martin, il y en a beaucoup plus que dans le 5e ou le 8e … c'est un quartier où il y a vachement de vélos ! C'est un quartier à la mode »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Mais au-delà de l'image de soi, la pratique du vélo fait face à de réelles contraintes matérielles, ainsi que nous allons les décliner.

2.2.3.2.2 La météo et les distances

La météo ou encore les distances à parcourir, sont des contraintes qui peuvent décourager ponctuellement. *« En ce moment, je le prends moins souvent parce que quand il pleut j'ai peur de glisser et puis d'avoir les gouttes dans la figure, je vois plus rien… donc quand il fait moins froid et qu'il ne pleut pas, je le prends tout le temps. A part quand il y a des trop longues distances »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Mais finalement, Paris semble être une ville adaptée à la pratique du vélo, pour ces cyclistes : les distances ne sont pas si grandes, *« généralement je peux tout faire en vélo, les distances ne sont pas tellement grandes à Paris »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Et même les quelques montées seraient réalisables à vélo, selon eux. *« La dernière fois je suis allée de chez moi à porte de pantin en vélo, et en fait on se rend compte que… déjà à Paris c'est plat, enfin ça va, c'est pas des cols ! »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Carole prend son vélo ponctuellement, quand le climat et les distances s'y prêtent. *« L'été plutôt, quand il fait beau, l'hiver… comme j'ai un grand manteau c'est pas pratique »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Outre la météo et les distances, le fait d'être accompagné, de se déplacer en groupe, ou même simplement en étant chargé, présentent des inconvénients à la pratique du vélo.

2.2.3.2.3 Etre accompagné

Outre ces contraintes météorologiques et géographiques, un autre inconvénient, aussi ponctuel, se pose pour des déplacements à plusieurs, quand tout le monde ne dispose pas de vélo[89]. *« En fait il y a plein de gens qui n'ont pas de vélo et c'est pas pratique pour se retrouver. Donc quand t'es tout seul à avoir un vélo, souvent tu le prends pas parce que les autres n'en ont pas »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Arthur aussi ne prend pas son vélo quand il est avec des personnes qui n'en ont pas, *« quand je suis avec des gens qui n'ont pas de vélo, je me retrouve bêtement à pousser mon vélo à côté, du coup je prends le bus dans ces cas là, uniquement dans ces cas là »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). La contrainte apparaît également quand il s'agit de transporter du matériel. De manière générale, les situations de « convoyage » ne sont pas idéales à vélo. Par ailleurs, le vol est une pratique courante, mais cette contrainte peut également être évitées dans certains cas, ou être acceptées.

[89] Notons que l'arrivée de « Velib' » pourrait certainement pallier cette contrainte. Il serait intéressant d'en faire le bilan de l'expérimentation qui démarre, avant son extension à la banlieue.

2.2.3.2.4 Le vol, une contrainte acceptée ou évitée

Le vol est une des contraintes les plus dissuasives. Elle a fait renoncer beaucoup d'individus au vélo, ainsi que nous l'avons vu. Toutefois certains essaient d'y échapper, en évitant certains endroits par exemple. Carole ne va pas partout en vélo, si ses lieux de destination ne lui semblent pas sécurisés contre le vol, elle se déplacera autrement. *« J'y suis jamais allée en vélo parce qu'il n'y a pas d'endroit sûr pour le laisser, on trouve souvent des vélos désossés, donc j'ai pas envie de laisser mon vélo là »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
D'autres prennent le risque, mais celui-ci est compensé par les avantages énoncés plus haut. En effet, des cyclistes ont continué à pratiquer le vélo et à s'en racheter même après se l'être fait voler plusieurs fois (l'assurance peut, dans certains cas, en rembourser une partie non négligeable). Le plaisir et la liberté sont tels, que cette contrainte ne suffit pas à les dissuader. *« Quand je suis arrivé à Paris j'ai commencé à faire du vélo, et je me le suis fait voler. J'en ai racheté un et on me l'a encore volé. Je pense que c'est mon quatrième vélo ici. Mais je continuerai à en acheter et à en faire. Parce que j'aime ça ! Là j'ai acheté un très bon cadenas donc j'ai confiance… mais je m'en fiche en fait, c'est pas cher un vélo ! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Pour certains le vol n'est pas une vraie contrainte étant donné le faible coût relatif du vélo. Certains achètent des vieux vélos sans valeur pour y faire face.
Les dangers de la circulation dus en partie au manque d'infrastructure semblent poser le plus problème pour les utilisateurs.

2.2.3.2.5 Le manque d'infrastructures et les dangers de « la jungle » urbaine

Le manque d'infrastructures spécifiquement dédiées et le danger de circuler à vélo, au sein du trafic, qui en résulte, dissuade les automobilistes. Pourtant les utilisateurs du vélo, même s'ils s'en plaignent, ne sont pas freinés. Le manque de places de stationnement est un problème, mais il y a toujours des solutions, comme des arbres, des grilles de métro, etc. *« A Paris je trouve qu'il y a vraiment pas beaucoup d'endroits pour l'accrocher, et après t'as des arbres ou des poteaux mais en général ils sont tout le temps pris, par exemple à Châtelet, accroche-toi pour en trouver un de libre ! Quand t'as déjà quatre vélos autour d'un arbre tu vas pas rajouter le tien, donc des fois c'est pas facile mais bon on trouve toujours quelque chose à quoi l'accrocher ! »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Non seulement dans la rue, le stationnement n'est pas suffisant, mais au domicile il n'est pas toujours possible d'entreposer son vélo. *« Je le mets dans la cour, mais c'est interdit alors je suis en lutte avec les gens de l'immeuble »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Sylvie, quant à elle, devait le monter dans son appartement ce qui était très contraignant. *« C'était très compliqué parce que j'avais pas d'endroit pour le garer à la maison donc je devais le monter chez moi à chaque fois, j'avais un étage, mais bon faut quand même le porter, et il trônait dans ma chambre et ça me gonflait »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).
Le stationnement est un inconvénient qui semble pouvoir être résolu. Cependant, le danger de la circulation du fait du manque de pistes cyclables en site propre semble bien plus problématique même s'il ne dissuade pas les férus.
Martin fait parfois du vélo, mais trouve ce mode très dangereux, notamment vis-à-vis du partage de l'espace avec les bus, *« Dans les voies de bus moi je trouve que c'est une grosse connerie ! Tu passes ton temps à doubler le bus, le bus te redouble et tu le redoubles, et quand il double c'est par la gauche, t'es coincé entre le bus et le trottoir et franchement ça fout la trouille ! »* (Martin, 30, M,

zone2/P, technicien informatique). Nathan nous raconte ses débuts à vélo et les dangers qu'il a rencontrés : *« le premier mois c'est de la folie, les voitures te coincent sur les côtés, contre les bus… et les bus te font pas de cadeau !! C'est vraiment la jungle, la jungle parisienne et l'inconvénient du vélo c'est que t'es quand même pas protégé ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Les bus sont dangereux quand il faut partager leur voie, mais les scooters et les taxis créent également une insécurité. *« Les bus il y en a pas tant que ça au final, mais les taxis et les scooters il y en a un paquet et ils vont très vite, faut être attentif ! »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Nous pouvons incidemment rappeler qu'en théorie les voies de bus ne sont pas autorisées aux deux-roues motorisés. Ainsi, pratiquer le vélo à Paris est perçu comme dangereux par tous les usagers y compris les cyclistes expérimentés. Comme ce que nous avons vu concernant les deux-roues motorisés, si certains sont insouciants, d'autres aiment cette prise de risque. Dans tous les cas, l'usage des deux roues de manière générale requiert une très grande vigilance.

Le problème relève principalement du manque d'infrastructures, mais même quand des voies cyclables existent, pour certains enquêtés, elles sont plutôt mal conçues. Elles sont fréquemment interrompues, notamment au niveau des grands axes et des grandes places, donc aux endroits les plus dangereux. Et certaines intersections sont particulièrement risquées pour les cyclistes. *« Il y a un endroit très dangereux où si tu es en vélo ta vie est en danger. Sur la droite il y a le trottoir, après la voie pour les vélos, puis des places de stationnement pour voitures et ensuite 2 voies pour la circulation des voitures. Et si tu prends la voie cyclable tu es en danger pour plusieurs raisons : la première, c'est que les piétons empiètent sur la voie, la deuxième c'est que les voitures en stationnement peuvent ouvrir la porte sans faire attention à toi, et tu te prends la portière. Et la plus importante raison, c'est que les voitures qui veulent tourner à droite coupent la voie cyclable et ne peuvent pas te voir parce qu'il y a les voitures garées qui te cachent. Il y en a plusieurs des endroits comme ça dans Paris, donc dans ces cas-là, il ne faut pas prendre la voie réservée, mais plutôt te mêler à la circulation. C'est tellement dangereux, je me demande comment ils ont pu faire un truc comme ça !! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Certains nous expliquent qu'il faut justement se mettre en danger pour paradoxalement moins risquer sa vie. C'est en s'imposant dans le trafic que le cycliste sera visible. Il s'agirait de lutter pour faire sa place dans cette « jungle » urbaine, être confiant et ne rien céder aux automobilistes. Tout se passe comme si le trafic se comportait comme une vaste chaîne alimentaire où les plus gros mangent les plus petits[90].

Finalement, un partage plus équitable des espaces entre les modes pourrait réduire ces sentiments d'insécurité face au danger de la circulation. P. Frenay souligne que « le principal inconfort des cyclistes ne tient pas tant au mode lui-même qu'au refus de contrarier une automobile qui s'accapare tout l'espace public disponible et impose ses propres règles » (1997, p57). En effet, si les cyclistes « font leur loi » en ne respectant pas les feux rouges, les sens interdits, etc., les automobilistes ne respectent souvent pas non plus les règles de circulation et de stationnement. Force est de constater que chaque utilisateur empiète sur le « territoire » des autres : le piéton marche, ou se positionne aux feux, sur les bandes cyclables, ou les voies de bus ; le cycliste ne respecte pas les feux rouge consacrés aux piétons, prend les trottoirs et les passages piétons ; les automobilistes se garent sur les bandes cyclables, les trottoirs, les passages cloutés, ou encore sur les voies de bus réservées. Ajoutons que contrairement à d'autres pays, les automobilistes ne s'arrêtent pas spontanément aux passages piétons s'ils n'ont pas de feu

[90] Un « code de la rue » supposerait notamment, à l'inverse, de respecter et donner la priorité au plus faible. L'automobiliste devrait respecter les utilisateurs de tous les autres modes de locomotion, et le piéton serait, lui, considéré comme le plus vulnérable.

rouge. Le piéton est, dans les faits, loin d'être prioritaire. Les utilisateurs de deux-roues motorisés ne semblent pas vraiment savoir où est leur place. Ils s'autorisent l'emprunt fréquent des voies de bus et vélo, mais leur place n'y est pas autorisée. Ils ne semblent pas non plus adaptés aux voies automobiles, car peu visibles, ils représentent un danger. G. Amar (2004), explique bien ce problème de partage de l'espace. « Au cœur de la question urbaine, il y a celle de la mobilité. Celle de l'automobile et celle de la diversité modale, de la coexistence dans un même espace, rue et ville, de modes très divers par leurs vitesses, leurs types d'insertion, leurs adhérences et leurs interconnexions. (…) La ville de la multi-éco-mobilité reste à inventer ». Il prône l'harmonie, et une diversification « équitable »[91] de la ville.

Ainsi, nous avons pu observer comment les modes alternatifs à la voiture étaient rejetés du champ des possibles de certains automobilistes, et plus largement, comment les individus mettaient en avant les contraintes imaginées des modes non utilisés, et comment au contraire, ils dépassaient ou acceptaient les contraintes vécues avec leur propre mode. Afin d'éclairer l'ensemble des comportements de choix, il est intéressant à présent d'observer comment la voiture est perçue par les non automobilistes.

2.2.4 Coût de l'automobile pour les Alternatifs et les utilisateurs occasionnels de la voiture : stress, dépendance et charge mentale.

Nous avons évoqué précédemment le poids du rapport fonctionnel ou passionnel à l'objet dans les arbitrages. Pour ces automobilistes occasionnels et ces Alternatifs, la voiture n'est qu'un instrument pour se déplacer, au même titre que les transports en commun. Dès lors, les contraintes perçues (et vécues par les utilisateurs occasionnels) sont plus difficilement acceptées. L'automobile est souvent perçue et/ou vécue par les personnes interrogées qui ne l'utilisent pas ou très rarement, comme une réelle charge mentale : source de stress, contraintes de circulation et de stationnement, absence de liberté, responsabilités liées à la sécurité routière, à l'entretien, etc., manque de fiabilité, etc. Ces contraintes sont parfois soulagées par l'usage d'autres modes, y compris les transports en commun, quand ils font preuve d'une meilleure performance. Si les sensations de plaisir ne compensent pas les contraintes, alors les enquêtés font un calcul entre les coûts vécus ou perçus, plus ou moins acceptés, pour chacun des modes.

2.2.4.1 Rapport fonctionnel et absence de plaisir dans la conduite : des contraintes de trafic et de stationnement difficilement acceptables

Lorsque les individus ont un rapport à la voiture fonctionnel, celle-ci est perçue comme un simple instrument pour se déplacer, au même titre que les transports en commun. Par exemple pour Daphné, la voiture est *« juste un moyen d'aller d'un point A à un point B. C'était très précaire pour moi, il n'y avait pas de confort, c'était plus la voiture utile »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Elle ne procure donc pas particulièrement de plaisir à la conduite, et ce, d'autant moins dans les embouteillages à cause du stress engendré. *« J'aime pas*

[91] Cela renvoie en d'autres termes, au respect mutuel des territoires urbains.

la voiture ! Le comportement des gens qui est stressant, ils veulent toujours doubler, prendre des risques… mais la circulation à Paris c'est très particulier, tout le monde se faufile, si tu fais pas comme eux t'avances pas, c'est vraiment pas agréable comme conduite » (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Ces individus ne ressentent pas de sensations agréables à la conduite, qui est au contraire vécue comme une source d'énervement. *« C'est complètement déplaisant, à Paris ça n'a aucun intérêt je préfère encore le métro à la voiture. (…) Quand je conduis à Paris je suis énervé en dix minutes ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Les contraintes de durée de trajets, l'absence de fiabilité en temps, le stress de la circulation, etc. augmentent sensiblement la charge mentale. Patrick place, au cœur de son arbitrage, le stress et la fiabilité du mode en termes de temps de trajet. *« Avant je travaillais à St Denis, je me souviens que je m'énervais souvent, parce que dès qu'on est pris dans les bouchons, on regarde sa montre, on se dit qu'on va arriver en retard, ça énerve, et on arrive au boulot complètement énervé, après les élèves nous énervent encore plus, donc finalement c'est tout perdu. Donc les dernières années que j'ai passé à St Denis, même si c'était plus long, je prenais quand même les transports en commun »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Cet enquêté construit son arbitrage sur le niveau de stress et d'énervement que lui infligent les modes. Ces enquêtés font donc un calcul entre le coût de la voiture et celui des transports en commun. Comparant les contraintes des deux modes et leur fonctionnalité en termes de performances, ils en viennent plus souvent à préférer les transports collectifs à la voiture.

L'arbitrage de Martin, entre la voiture et le scooter, est centré sur les situations d'attente et de blocage. Il préfère prendre son scooter par tous les temps plutôt que de subir les embouteillages en voiture et de perdre sa liberté d'action. *« Je préfère me payer cent jours de pluie où je me fais rincer que d'être bloqué au chaud dans ma caisse à poireauter pendant une heure à Porte d'Italie*[92] *parce que ça n'avance pas. Je peux plus le faire ça ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Le métro, qui n'est pas coincé dans les embouteillages, est alors perçu moins contraignant, et le temps vécu pendant le trajet est moins stressant. *« La voiture ça me stress alors que les transports je suis cool dedans »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Marie-Jeanne observe de l'extérieur le stress dégagé par la voiture. *« Tu mets toujours une heure pour faire le moindre truc à cause du trafic ! Tu vois les gens qui klaxonnent comme des malades, les gens sont stressés, ils gueulent alors que la nana a mis une demie seconde à démarrer au feu vert ! Ils sont nerveux, tu deviens fou dans un embouteillage ! La voiture c'est cause de stress, ça rend stupide. Les gens ont peur d'être en retard. Et j'imagine que même pour se garer ça doit être l'horreur ! »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Les contraintes de stationnement ont aussi un coût, et pèsent d'autant plus lourd que le plaisir de la conduite n'est pas. *« J'ai une voiture que je n'utilise jamais. Parce que ça me rend dingue ! Quand tu dois rouler dans un quartier pendant quarante minutes avant de trouver une place, ça me tue ! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).

Au regard de l'expérience de son père, Alexandre ne perçoit que des aspects négatifs et des soucis à l'automobile : le stationnement, le trafic, les contraventions, l'entretien, etc. *« C'est tout un bazar pour se garer, je vois bien mon père a une voiture, c'est le cauchemar dans Paris. C'est des PV tout le temps, il faut trouver un endroit où la mettre, un parcmètre, le soir il vaut mieux la mettre dans un parking pour pas se la faire voler ou rayer… moi je pense que la voiture c'est un souci permanent ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Ainsi, d'une part, la conduite est dépourvue de

[92] Notons qu'à l'époque des entretiens, le boulevard des maréchaux et les portes au sud de Paris ont été directement touchés par le grand chantier du tramway.

sensations agréables et devient source de stress du fait de la circulation notamment, et d'autre part, nous allons voir que l'objet même est perçu comme un poids puisqu'il faut en prendre soin, en être responsable.

2.2.4.2 La charge mentale liée au souci de l'objet : responsabilité, entretien…

La voiture peut être vécue comme une contrainte d'une part parce qu'il faut s'occuper de son entretien et en prendre soin, et d'autre part, parce qu'elle implique d'être concentré et responsable sur la route, contraintes qu'au contraire les transports en commun soulagent. Pour Benoît, la voiture est *« une contrainte, c'est une responsabilité, c'est un outil dangereux, et puis t'as beaucoup de soucis, ne serait-ce qu'un petit accrochage, il faut faire des réparations, t'es toujours obligé de faire attention !! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours).
La charge mentale peut, en effet, être due aussi à l'objet même, et concerne alors peut-être davantage ceux qui ont un rapport affectif à l'objet. Pour Cyril, le stress de se faire abîmer sa voiture était une vraie charge psychologique. *« La dernière voiture je me garais avec la peur qu'on me la cogne, qu'on me l'abîme »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Depuis qu'il l'a vendu, *« c'est une charge en moins à ce niveau là »* (Cyril). Pour d'autres, les sensations de conduite positives sont dépréciées dans le trafic parisien. C'est en ce sens que Magda par exemple, n'envisage pas de se rendre à Paris intra-muros en voiture du fait de la densité de la circulation et du niveau de concentration et de tension que cela implique. Pourtant, habituellement elle apprécie les sensations de conduite, mais dans Paris conduire devient une peur. La voiture est ainsi une telle charge mentale que soit elle choisira un autre mode, soit elle se fera conduire par son mari.

Ainsi, pour les non automobilistes ou ceux qui ont un usage occasionnel de la voiture, et plus précisément ceux qui ont un rapport purement fonctionnel à l'objet, les contraintes pèsent plus lourd et sont difficilement compensées. Si la performance de la voiture est altérée, ou le coût psychologique de son usage trop important, elle sera écartée du champ des possibles. Les arbitrages se situent au niveau de l'état d'énervement et de stress, au niveau de la liberté d'action et la maîtrise du déplacement, ou encore au niveau de la fiabilité du temps de déplacement. Les individus se basent également sur la responsabilité que la voiture implique en tant qu'objet dangereux. Toutefois, l'automobile peut aussi être une charge mentale pour ceux qui ont un attachement affectif pour l'objet : soit ils ne souhaitent pas la voir abîmée (comme c'est le cas de Cyril par exemple), soit les sensations de conduite sont altérées par les contraintes (de trafic notamment) et ne procurent plus autant de plaisir. Nous y reviendrons.

Finalement, au regard du vécu du déplacement, une distinction apparaît clairement entre les modes individuels et les modes collectifs. La marche, le vélo, les deux-roues motorisés et la voiture procurent détente, liberté, spontanéité, indépendance et pouvoir d'action, contrairement aux modes collectifs. Un mode individuel fait également plus souvent l'objet d'un choix par plaisir qu'un mode collectif. Les transports en commun peuvent être distingués de tous les modes, en ce sens qu'ils ne procurent habituellement pas de sensations de plaisir. Ils sont plus souvent utilisés pour des raisons de captivité, ou choisis pour leur fonctionnalité et leur praticité.

Le plaisir ressenti avec un mode individuel compense, pour certains, les contraintes et permet de les accepter plus facilement. Mais pour des enquêtés, la voiture est, au même titre que les transports en commun, un mode purement fonctionnel. Dès lors, les contraintes vécues en voiture sont telles, qu'ils trouvent parfois un soulagement dans les transports en commun, quand ces derniers apparaissent plus performants et moins coûteux mentalement.
Cette distinction entre le vécu des modes individuels et des modes collectifs permet de comprendre la difficulté que les individus habitués à un mode individuel auraient en devant y renoncer pour un transport collectif. Mais finalement, ils peuvent tout autant se sentir dans leur bulle dans les transports en commun que dans la voiture, et percevoir cet espace public comme un espace familier. Et *a contrario,* le fait d'être coupé des autres dans la voiture peut être vécu négativement. Se pose alors la question du lien social entre modes individuels et collectifs.

2.3 Autour de l'automobile : vers une modification des usages, de l'individuel au collectif

Si les individus ne sont pas prêts à abandonner leur véhicule personnel, il conviendrait de modifier les usages de la voiture vers des pratiques plus collectives (covoiturage, partage), ou de dissocier l'acquisition de l'usage (location, taxi). Mais cela touche différents aspects : (1) d'une part, les modes individuels et collectifs soulèvent la question du lien social ; (2) d'autre part, partager sa voiture, ou une voiture, remet en cause le rapport à l'objet en tant que bien personnel, intime ; (3) enfin, cela sous-entend également de distinguer la possession de l'usage, ce qui touche directement le rapport à l'objet (fonctionnel ou affectif), mais également les attributs propres aux modes individuels : spontanéité, disponibilité, liberté.

2.3.1 Mode individuel/mode collectif, la question du lien social

Nous avons vu que pour certains automobilistes, la voiture permettrait d'être dans un cocon, isolé, alors que dans les transports en commun, ils seraient confrontés aux autres, à la société et à un environnement hostile. Paradoxalement, pour d'autres, les transports en commun permettent également d'être dans une bulle et ne pas ressentir l'agressivité. *« On est au milieu de la foule et pourtant on s'isole »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Pour quelques-uns les habitudes ont rendu cet espace public familier et de fait moins agressif. Christian vit plutôt bien les transports en commun parce qu'il se sent partie intégrante de son environnement, et parce qu'il s'est familiarisé avec cet espace *a priori* totalement anonyme. Il retrouve une atmosphère connue, dans laquelle il se sent à l'aise. *« Quand tu travailles que tu prends les transports aux mêmes heures tous les jours tu recroises des gens. Et le fait de revoir les mêmes gens dans le train en allant travailler, indirectement tu te familiarises avec eux. Tu te retrouves dans un endroit familier, tu t'assois à la même place dans le même wagon. On se positionne à un endroit parce que ça nous rapproche des escalators, de la sortie… tout le monde fait ça, donc finalement tout le monde est toujours au même endroit dans le train, donc tu les retrouves, c'est une habitude. Et finalement tu crées des liens »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). J-S. Bordreuil décrit très bien ces « micro-sociabilités » et situations de co-présence dans les espaces de circulation (2000, p109). Selon lui,

ces pratiques de mobilité ne sont pas solitaires en ce sens qu'elles mettent en rapport des individus avec d'autres. Et inversement, ce que Christian apprécie moins dans la voiture contrairement aux transports en commun, c'est le fait d'être seul. *« L'automobile c'est vraiment un plaisir j'adore ça, mais t'es tout seul, c'est un plaisir solitaire. Et moi je suis relativement social j'aime le contact et dans les transports je me sens présent »* (Christian). Il a besoin de se sentir intégré dans la société, dans son environnement quotidien, et la voiture limite les contacts et les échanges sociaux au quotidien. *« Tu perds le contact avec les gens, avec l'environnement en voiture… on se sent vivant dans les transports en commun »* (Christian). Ce que John apprécie en moto c'est aussi le contact avec son environnement, le fait d'être à l'extérieur, de voir *« défiler le paysage, être vraiment très proche et en contact avec l'environnement, plus que dans la voiture, où on est entouré par la carrosserie, avec des pare-chocs partout »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Avec le recul Daphné se rend compte qu'elle était tout le temps seule, dans sa bulle en voiture, et depuis qu'elle prend les transports en commun, elle apprécie de retrouver un contact avec son environnement. *« Tu regardes ce qu'il se passe autour de toi, tu t'ouvres finalement ! (…) je redécouvre du lien social (…) je suis pas toute seule dans ma bulle ! ».* Et finalement, elle a plutôt l'impression du contraire en voiture, *« je pense que ça rend très individualiste la voiture, tu t'isoles vite et tu te complais là-dedans »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Tout comme Christian, Daphné crée du lien dans les transports en commun. *« Dans le bus en général tu te retrouves avec les mêmes personnes tous les matins donc au fur et à mesure il y a des liens qui se créent, tu commences à dire bonjour et de temps en temps tu parles un peu »* (Daphné). Pour Julie, qui est elle Alternative, non seulement la voiture *« c'est anti-social »,* mais tout le système automobile *« tue les villes, les relations, le lien social »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Chacun est dans sa bulle, entouré de béton et de froideur, avec des autoroutes et des flux de voitures qui coupent et délient les villes. *« On est très anti-bagnole. Parce que la bagnole c'est un cancer ! Ça pue, ça prend de la place, c'est des infrastructures qui gâchent tout, le paysage, la vie en ville. Il y a quelqu'un qui avait analysé un quartier, et il s'était rendu compte que quand t'as une deux fois deux voies, les relations humaines sont divisées par quatre. C'est anti-social la bagnole, chacun est dans sa petite bulle… »* (Julie). Elle souligne aussi que les relations entre automobilistes sont agressives, souvent conflictuelles et font preuve d'incivilité. Force est de constater que les automobilistes ne semblent pas donner l'impression d'être si détendus et relaxés que ce qu'ils disent vivre dans leur voiture. Ils seraient perçus comme étant agressifs au volant, tout autant que les utilisateurs de transports en commun sont perçus agressifs entre eux. L'incivilité se retrouverait autant entre automobilistes qu'entre usagers des transports collectifs. *« Les gens s'énervent pour rien au volant, ils sont agressifs, ça les rend nerveux la voiture et je pense que je le serais aussi »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). A l'inverse, le vélo recréerait du lien social. Les cyclistes dégageraient sympathie et convivialité. *« Le vélo c'est individuel, mais il y a de la solidarité, quand tu te croises en vélo il y a un sourire échangé. Deux voitures à côté ils ne vont pas se sourire les gens ils vont se battre pour passer en premier ! Le vélo c'est pacifiste, tout ce qui est vélo, roller, piéton c'est bon esprit ! La voiture c'est plus dur, t'as la carrosserie, l'isolement… »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Toutefois, la voiture est perçue par d'autres comme un objet de convivialité, ainsi que l'explique John, *« la voiture a un côté très ludique, très convivial, ça nous permettait de nous déplacer en groupe »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). En effet, il a été montré que loin d'être un objet à usage individualiste, l'automobile peut refléter des sociabilités et même renforcer les liens

sociaux (Garabuau-Moussaoui, 2000). D. Desjeux et M. Bonnet font apparaître une confusion entre *individuation* des usages, donc l'usage individuel d'un objet, et *individualisation sociale*, plus proche de l'égoïsme et de la perte du lien social (2000, p18). En se référant à D. Courpasson (2000), les auteurs nous expliquent que « l'usage collectif ne crée pas plus de lien social que l'usage individuel ne le détruit » (Desjeux, Bonnet, 2000). Le mode individuel pourrait devenir collectif et créer du lien social par moments, par exemple lorsque l'on se déplace à plusieurs à vélo, ou que l'on fait du covoiturage ; et inversement le mode collectif, deviendrait individuel lorsque l'on s'enferme avec un livre ou un walkman dans une bulle et que l'on se crée un cocon. Ainsi, l'usage individuel ou collectif d'un mode peut tout autant créer du lien social que le délier.

2.3.2 L'automobile à partager ? Vers un usage collectif de la voiture

Disposer d'une automobile n'implique pas toujours un usage individuel. En effet, certains mettent leur voiture à disposition de l'entourage, d'autres sont contraints, ou font le choix, de partager une voiture au sein du ménage, d'autres encore, procèdent au covoiturage.

2.3.2.1 Prêter sa voiture

L'automobile serait-elle un mode individuel, propre à chacun, que l'on ne partage pas et que l'on ne prête pas, ou bien peut-elle être une acquisition partagée ?
Quelques personnes interviewées prêtent leur voiture occasionnellement. Ces personnes possèdent une voiture mais s'en servent plutôt rarement. Benoît s'en sert très peu et n'a pas d'attache particulière à cet objet, la mettre à disposition de ses amis n'est donc pas un problème. Il laisse souvent ses clés à un ami qui habite à proximité de là où il gare sa voiture. Daphné l'utilise très peu mais elle la revendrait à perte donc elle a préféré la garder et la mettre à disposition quand ses amis en ont un besoin quelconque. Franck aussi la prête assez régulièrement à ses amis musiciens qui ont du matériel à transporter *« ils en ont souvent besoin pour organiser des concerts, ils mettent tout leur matériel dedans, ils l'utilisent trois, quatre jours et me la rendent ensuite »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).
Ainsi, s'il ne serait pas concevable pour certains de prêter ou partager sa voiture -objet personnel, intime- pour d'autres en revanche, et notamment ceux qui en ont un rapport purement instrumental, faire de cet objet un usage collectif permet de rationaliser l'investissement. Mais partager une voiture implique souvent des négociations et des contraintes, d'autant plus visibles au sein du ménage.

2.3.2.2 Le partage de la voiture au sein du ménage et négociations

Partager sa voiture au sein de la famille nécessite une organisation et des jeux de négociation pas toujours simples. Quand il s'agit de partager la voiture entre les membres du ménage, cela suppose des tours de rôle, des jeux de pouvoirs, etc. En effet, Vanessa nous en donne un exemple quand elle devait partager la voiture de ses parents avec son frère. *« J'ai partagé la saxo*

avec mon frère. Et il y a eu des disputes parce que quand il pleuvait il voulait prendre la voiture, mais le problème c'est que je n'avais plus rien pour me déplacer, donc il y avait des grosses négociations, surtout quand il pleuvait et qu'il faisait froid » (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Mais il semblerait que ce soit notamment l'activité qui confère le pouvoir de prendre la voiture : quand son frère avait ses entraînements de hockey le soir, il avait droit à la voiture et quand elle travaillait la journée, elle obtenait le droit d'en faire usage.
Antoine n'a pas de voiture à lui, il emprunte celle de ses parents. Il doit donc s'adapter à leurs rythmes et programmes d'activités pour pouvoir l'utiliser. *« J'ai pas de voiture à moi, donc je dépends de celle de mes parents, et ils en ont besoin en journée. Mais ils me la laissent le week-end et le soir sans problème et la journée de temps en temps »* (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage). La négociation est plus fréquente avec son frère, car ses parents ont un droit de pouvoir permanent sur la voiture. Et comme pour Vanessa, le pouvoir sera attribué à celui qui aura une activité « légitime », c'est-à-dire une activité organisée, régulière, professionnelle, culturelle ou sportive par exemple. *« La négociation c'est plus avec mon frère le soir en fait, parce qu'il vient d'avoir son diplôme, donc il est aussi en recherche d'emploi. Donc on voit avec mon frère quand on en a besoin. Par exemple, moi je fais de la musique, j'en ai besoin tous les lundis soirs, donc c'est moi qui suis prioritaire, et lui fait de la musique aussi le vendredi soir, donc c'est lui qui est prioritaire. Il se trouve que depuis cette année je fais aussi de la musique le vendredi soir, donc là on s'arrange avec mes parents, et ils nous prêtent les deux voitures »* (Antoine). Nous remarquons qu'avant cette année où la contrainte semble devenue plus forte, une seule des deux voitures des parents était prêtée, même si cela impliquait des arbitrages. Cela laisse donc sous-entendre que certaines voitures ne se prêtent pas, restent exclusives, même dans les ménages qui ont l'habitude de partager[93].

Vanessa nous donne également un autre exemple de situation où la voiture est partagée. Quand elle allait chez son ami, qui habitait dans un village excentré, elle se retrouvait dépendante de lui et de sa voiture, ce qui impliquait une organisation au sein du couple. *« Il fallait qu'il m'amène à la gare le matin… parce qu'en fait là-bas t'as pas de bus, donc pour aller à la gare, soit tu prends ta voiture, soit tu as un car qui fait la navette toutes les trente minutes. (…) Donc il me déposait en allant bosser, et on s'arrangeait pour que, soit je parte plus tôt, soit il arrive plus tôt au boulot »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Florence aussi s'organise dans son couple avec une voiture pour que chacun y trouve son compte : réduire le temps de déplacement pour l'un sans trop augmenter le temps de l'autre. Son compagnon mettait beaucoup de temps en métro alors que la distance n'était pas si longue. *« Je le pose en voiture le matin. Mon copain travaille à côté de la porte d'Ivry et au début il y allait tout seul parce que je pensais que j'avais pas le temps de le déposer parce que ça m'aurait fait partir encore plus tôt, et puis il savait pas trop où c'était exactement donc je ne voulais pas perdre de temps, donc il y allait en métro. Mais ça lui faisait 35 minutes de métro avec un changement alors que c'est pas très loin, il mettait autant de temps que moi pour aller à 66km, donc on a fait l'essai il y a trois jours, donc il fait le trajet avec moi, porte d'Ivry c'est deux portes après celle que je prends pour sortir du périph, donc je sors je le pose et je repique dans le périph, c'est juste un pont. (…) ça me fait perdre deux minutes et lui est à trois minutes à pied de son boulot, du coup il met dix minutes »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Cela montre également qu'il fallait faire des essais, l'optimisation du partage de la voiture n'est pas spontanée.
Ainsi, l'usage de la voiture dépend aussi de ces jeux de négociations et des contraintes d'organisation au sein du ménage, qui peuvent représenter une charge mentale supplémentaire

[93] Cela montre incidemment que la voiture englobe des rôles particuliers.

dans le déplacement. Le partage de l'usage de la voiture est aussi pratiqué entre collègues et prend alors la forme d'un covoiturage.

2.3.2.3 Pratiquer le covoiturage

La pratique du covoiturage est plus souvent adoptée quand elle ne modifie pas les habitudes de déplacement, si ce n'est pour les rendre plus avantageuses. Ce partage peut ou non s'accompagner de celui des frais de carburant.

L'organisation que cela implique dans certains cas, peut altérer quelque peu la liberté de mobilité. Alicia par exemple n'a pas voulu s'imposer de telles contraintes avec sa collègue, *« le matin… il faut vraiment être carré niveau timing, quand y en a une qui attend c'est un peu chiant quand on a du boulot. C'est déjà arrivé qu'on s'attende. Souvent j'avais tendance à prévoir plus large pour pas qu'elle attende et finalement c'est moi qui attendais, donc c'est pas très pratique, donc on fait plus ça le soir, elle m'appelle pour savoir si je suis prête et si par hasard on est prête toutes les deux on part ensemble. Mais le matin on évite »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

D'autres ont pu faire l'expérience du covoiturage pendant quelque temps sans que cela ne change leurs habitudes. Martine profitait même d'avoir ses frais d'essence divisés et appréciait de ne pas faire le trajet seule. *« C'était sur mon chemin donc je la prenais et je passais mon chemin, ça me faisait pas faire de détour… Mais je la prenais pas tous les jours, le matin et le soir quand on finissait en même temps je la ramenais. Et une semaine sur deux c'est elle qui payait l'essence. Ça lui permettait d'être plus tôt chez elle, et de partir plus tard aussi. Et puis j'aimais bien c'est plus sympa que de parler avec la radio »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Elle a donc trouvé un avantage économique et convivial à faire ce covoiturage, et sa « covoitureuse » s'adaptait à son rythme ce qui ne lui imposait aucune contrainte. *« Quand elle voulait partir plus tôt elle prenait le train, ou elle m'attendait. (…) Ça ne me dérangeait pas du tout, ça ne changeait rien ! »* (Martine).

Carole aussi apprécie de ne pas faire le trajet seule. A travers le covoiturage, l'automobile retrouve un aspect convivial. *« C'est plutôt plaisant comme ça on discute pendant le trajet, parce que sinon passer une heure tout seul dans sa voiture !! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Il est intéressant de noter à quel point le « convivial » semble ici proche du « collectif », alors que cette même co-présence est plutôt vécue comme un désavantage des transports en commun[94]. Carole s'est organisée avec sa « covoitureuse » pour prendre chacune leur tour leur voiture. Ainsi, elle gagne en énergie et en frais. *« Au bout d'un moment on s'est rendu compte qu'on se voyait toujours sur la route, et on s'est dit qu'on pourrait peut être faire la route ensemble… déjà d'un point de vue de la fatigue c'est quand même mieux et puis économiquement aussi »* (Carole). Avoir un rythme similaire est une condition indispensable au bon fonctionnement du covoiturage (en termes d'horaires et de lieux d'origine et de destination). *« Il faut que les horaires correspondent aussi. Parce que le matin il y en a une autre qui part de près de Cergy aussi mais elle part beaucoup plus tôt le matin ! (…) nous on arrivait toujours en même temps et on partait en même temps. (…) il faut que tout coïncide, le lieu, les horaires… »* (Carole). Martine aussi a un collègue qui habite à proximité de chez elle, mais les horaires ne se coordonnent pas. *« J'ai un collègue qui habite Fontainebleau mais on n'a pas les mêmes horaires »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants,

[94] Nous renvoyons le lecteur à la thèse de Stéphanie Vincent, prévue fin 2007, qui traite notamment de cette convivialité autour du covoiturage.

secrétaire). Ainsi, la coordination des horaires et des trajets semble essentielle pour que le covoiturage ne soit pas une charge mentale trop contraignante. Cette forme d'organisation collective n'est pas spécialement évidente ou spontanée, mais des tentatives d'organisation davantage systématiques peuvent parfois avoir lieu au sein de l'entreprise, notamment au travers des Plan de Déplacements d'Entreprise.

Même quand le covoiturage n'est pas contraignant, il demande une certaine adaptation et des concessions. Tout d'abord Carole et sa « covoitureuse » ont dû se mettre d'accord sur le point de rendez-vous qui les arrange toutes les deux. Et puis le soir, pour repartir elle doit faire en sorte de ne pas la faire attendre. De plus, le covoiturage implique que l'on ne soit pas seul pendant le trajet et donc que l'on ne fasse pas « complètement » comme chez soi. Mais ces petits changements d'habitudes qui sont survenus ne lui ont pas posé problème, *« La musique…c'est pas forcément ce que j'écouterais mais bon. Et puis moi, je mets pas la musique aussi fort (sous-entendu : quand je suis avec elle) que quand je suis toute seule, je pense que c'est pareil pour elle parce qu'à chaque fois que je monte dans sa voiture elle retire sa cassette ! Mais ça se passe bien c'est loin d'être un cauchemar ! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Comme le partage entre amis, faire du covoiturage avec ses collègues est aussi un moyen de rentabiliser son investissement ou de réduire les coûts en partageant certains frais.

Outre le partage sous forme de prêt entre amis, de négociations familiales ou de covoiturage, l'usage de l'automobile peut également prendre d'autres formes, indépendantes de l'acquisition.

2.3.3 Des solutions d'usages indépendantes de l'acquisition

Le taxi et la location de voiture peuvent être des solutions occasionnelles pour pallier le non équipement de la voiture. Mais ces solutions présentent des contraintes qui ne peuvent être acceptées par tous, telles que la responsabilisation d'un véhicule qui n'est pas sien ou le manque de disponibilité immédiate.

2.3.3.1 La solution taxi, entre liberté et contrainte d'offre

Le taxi semble être une solution pour pallier l'absence de voiture dans certaines situations : en période de fermeture de métro, lorsque l'on a du matériel à transporter, lorsque l'on se déplace à plusieurs, pour les sorties nocturnes qui impliquent une consommation d'alcool, etc. *« Je trouve ça plutôt pas mal ! C'est pas donné mais quelques fois tu peux vraiment en avoir besoin, le soir… ou quand tu bois un peu…, ou pour des raisons professionnelles, je sais qu'une fois je devais aller à l'aéroport à 6h du matin, je me voyais mal y aller en transports ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi).

Mais pour certains, le taxi ne pourrait remplacer l'automobile. Tout d'abord, il est perçu cher, *« ça coûte cher ! Moi je peux me le permettre de temps en temps, mais il y a beaucoup de gens qui ne pourraient absolument pas ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Notons que, concernant cet enquêté, posséder une voiture et utiliser aussi le taxi doit nécessairement représenter un coût important. Deuxièmement, il n'est pas toujours disponible, *« il faut se battre, il y a tellement de monde dessus ! »*. En effet beaucoup se plaignent du manque de taxis. Dès l'heure de fermeture du métro et d'autant plus le week-end, trouver un taxi devient *« une vraie*

galère » (Cyril). *« Ça les taxis c'est un vrai problème. L'autre jour j'étais avec une amie qui n'a pas de voiture, on a attendu quarante minutes un taxi, il en est jamais venu donc j'ai dû la raccompagner à l'autre bout de Paris, donc c'est vraiment lourd ! (…) il faudrait qu'ils fassent quelque chose avec les taxis, faire des « mini cabs » comme à Londres, parce que là il y en a vraiment pas assez ! »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).

Le taxi, de par l'indépendance qu'il apporte, mais probablement aussi du fait du statut qu'il donne à voir, pourrait a priori être une solution pour compenser la voiture individuelle. Toutefois, si dans d'autres villes, comme Londres ou New York par exemple, il est très fréquemment utilisé, à Paris il ne semble pouvoir satisfaire la demande, l'offre n'est pas suffisante pour le rendre suffisamment fiable aux yeux de certains.

Si le taxi peut remplacer la voiture en zone urbaine, la location peut être une autre solution envisagée par quelques enquêtés pour des déplacements plus longs. Mais comme le taxi, la location présente des inconvénients qui rendent cette alternative difficilement acceptable.

2.3.3.2 La location, une solution de remplacement mais des contraintes de disponibilité

Quand pour certains la location est une alternative lorsque l'on ne possède pas de voiture, pour d'autres elle est trop contraignante pour être envisagée[95].

La voiture de location peut diminuer la charge mentale liée à la possession de la voiture : elle soulage de certaines contraintes comme les coûts, le stationnement sur le lieu de résidence, les diverses démarches, etc. *« Déjà tu paies pas tout ce qui est frais d'assurance et frais d'essence, tu t'occupes pas de l'entretien de la voiture, c'est la boîte qui gère ça et qui s'occupe de tout ! »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Pour Martin, la location de voiture ne pose pas de problème. Il semble particulièrement à l'aise avec ce fonctionnement. Le scooter n'est pas adapté pour faire de la route donc quand il veut partir en week-end ou en vacances, il a besoin d'une voiture. *« Ça ne me poussera pas tant que j'habiterais à Paris à en acheter une. Je peux toujours en emprunter ou en louer une pour le week-end ! (…) il y a trois ans pour un week-end à Chartres, pour emmener du monde j'en avais loué une, c'était plus pratique »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Alexandre se fait conduire par ses amis pour partir en week-end ou pour ses sorties nocturnes. Il a déjà loué une voiture avec des amis, et selon ses calculs, d'une part le prix ne serait pas plus cher qu'en train, et d'autre part la location permet une économie d'énergie pour les déplacements effectués à destination. *« Je suis allé à L'île de Ré avec des amis et on a loué une voiture, on a partagé les frais en cinq donc du coup c'est pas si cher que ça, ça faisait 80 € chacun en comptant la location, péage et essence, donc quand tu regardes le prix du TGV c'est à peu près pareil (…) Et si on était venu en train il aurait fallu louer des vélos pour tout le monde sur place. C'était quand même plus simple de louer une voiture et d'être tranquille tout le week-end ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi).

[95] Notons que d'après les observations, sur quelques années récentes, dans la source statistique « Parc Auto » (Sofres pour Inrets-Ademe-CCFA-FFSA-DSCR), les ménages qui louent sont actifs, aisés et d'âge moyen, vivant au cœur des grandes cités, en particulier Paris. Ils ont généralement des voitures récentes et puissantes ; la location n'est donc pas un substitut à l'acquisition automobile mais une pratique occasionnelle en complément (et le phénomène ne s'accroît pas au cours du temps, contrairement à ce que l'on pouvait penser voici quelques années). Pour une petite minorité, la location est une pratique soutenue et régulière : 30% des ménages reloue l'année suivante (Papon, Hivert, 2006).

Si certains y trouvent des avantages, comme la réduction de la charge mentale par rapport à la responsabilité et les soucis qu'implique la possession d'une voiture ; pour d'autres au contraire, louer une voiture serait source d'angoisse. N'étant pas sienne, cela suppose une plus grande attention pour la rendre en état. Pour Cyril, la location est une réelle charge, il doit s'adapter à un nouveau système qui lui est angoissant. Pour lui, organiser une location est compliqué, et sûrement plus cher que d'avoir sa propre voiture à disposition. En effet, les freins à la location pour ceux qui aiment à être propriétaires relèvent de sa disponibilité immédiate et des coûts perçus plus importants. Johan y voit de nombreux avantages, mais le fait de ne pas pouvoir toujours avoir de voiture à disposition est contraignant : *« en fait avant d'avoir une voiture on pensait en louer de temps en temps dans l'année, ça coûte moins cher que d'avoir une voiture à soi, mais le problème c'est qu'ici à Paris si tu ne t'y prends pas assez à l'avance pour en louer une c'est pas possible. Tu ne peux pas en louer une le vendredi pour le samedi, en général il n'y a plus aucune voiture de dispo sur l'ensemble de la région parisienne et donc tu te retrouves bloqué… ça m'est arrivé pour un mariage on devait partir avec des gens et finalement ils n'ont pas pu donc on a dû louer une voiture au dernier moment, et il y avait rien, on a fini par appeler des loueurs de limousine, et ensuite des loueurs d'utilitaires, et il y avait rien, (…) donc il faut s'y prendre longtemps à l'avance pour réserver une voiture. Sur le papier ça parait idéal, j'ai pas de voiture à moi mais je peux en avoir une quand je veux, mais au final en pratique c'est pas vrai, donc le choix d'avoir une voiture à soi c'est aussi pour éviter ce genre de souci »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). La location ne permet pas toujours la même spontanéité que de posséder sa propre voiture. Charles pourrait ne pas prendre sa voiture avec lui le week-end et la laisser dans son parking professionnel, mais il préfère l'avoir à disposition en cas de besoin. *« J'aurais pu la laisser, mais bon on va sûrement sortir et je suis sûr qu'à un moment j'en aurais besoin et ça va me soûler de me dire merde j'aurais du prendre ma voiture »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Daphné a pensé à cette solution quand elle a voulu vendre sa voiture. Elle ne voyait que des avantages qui réduiraient sa charge mentale. Mais finalement à y regarder de plus près, le manque de spontanéité semble trop pesant. *« Le problème c'est que ça marche pas pour la spontanéité. Il faut un minimum planifier quand même ! »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). La location serait donc à la fois libératrice et en même temps source de stress.

Quand la location pourrait être une solution envisageable pour les individus qui ont un besoin ponctuel ou occasionnel de la voiture, ces derniers semblent privilégier la simplicité et l'autonomie. La location comme le taxi ne semblent pas répondre aux exigences de spontanéité et de liberté de déplacement. Les taxis sont difficiles à trouver et la location ne garantit pas toujours d'avoir une voiture à disposition. De plus, s'il est courant d'entendre dire que la location a un coût moins élevé que la possession d'une voiture, nos entretiens, tout comme ceux réalisés par E. Tissier-Desbordes, B. Cova et D. Manceau. (2005) dans une recherche sur la location/possession, montrent à l'inverse, une perception des coûts élevés. Le problème provient vraisemblablement d'une perception sous-évaluant classiquement les coûts de l'automobile, nous y reviendrons. Par ailleurs, conduire une autre voiture dont on n'a pas nécessairement l'habitude, que ce soit celle des parents, d'un ami ou du conjoint, ou encore une voiture de location, peut souvent être vécu comme une source de stress, car elle implique une plus grande responsabilité.

Mais outre ces obstacles, les enquêtés n'ont souvent pas idée de faire appel à ces solutions. L'habitude les enferme dans un mode de pensée unique, qui occulte ces options. *« Peut-être que*

ce serait moins cher de louer une voiture pour des courtes périodes, je pense qu'on devrait comparer ce qui coûterait le moins cher, parce qu'on ne l'utilise pas, je devrais penser à cette solution peut-être » (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).
Outre ces contraintes liées à la non possession du véhicule, le rapport à l'objet semble être au cœur de la problématique location/possession.

2.3.4 Possession/location, le rapport à l'objet

Dans leur rapport sur la possession et la location, E. Tissier-Desbordes et *al.* (2005) posent la question de la « dématérialisation » de la société. Ils montrent tout d'abord qu'il y aurait deux écoles : l'une « pro-location », pour qui on quitterait l'ère de la possession pour une « ère de l'accès », plus adaptée à notre style de vie mobile (Rifkin, 2000 ; Boltanski, Chiappello, 1999) ; l'autre « pro-possession », qui à l'inverse souligne le rôle de la possession dans la construction identitaire (Belk, 2005, Richins, 1994).
La dématérialisation de la société s'accompagnerait d'une volonté de privilégier l'accès et l'expérience où « l'immatériel l'emporterait sur le matériel » (Rifkin, 2000)[96]. Dans cette société de service, le produit deviendrait gratuit pour vendre des services payants. En prenant l'exemple de la location automobile, J. Rifkin explique son fort développement aux Etats-Unis par l'augmentation du prix des véhicules d'une part, mais il constate aussi des attraits liés à la dimension ostentatoire de location de voiture de luxe, ou le désir d'expérimenter la nouveauté. Les avantages seraient d'une part la possibilité d'accès immédiat au bien, le refus de la responsabilité et de l'entretien ainsi que le gain de temps et la possibilité de mobilité géographique. Parmi les automobilistes interrogés dans notre recherche, tout laisse à penser que ce service ne pourrait offrir plus de rapidité et de disponibilité que la possession de son propre véhicule. De même, il ne soulage pas nécessairement de la responsabilité. Ainsi ces critères apparaissent valables pour ceux qui ne possèdent pas de voiture mais ne pourront convaincre ceux qui en possèdent déjà de renoncer à cette propriété.
Face à cette thèse sur la fin de la possession, une littérature abondante sur les valeurs accordées aux objets dénote leur « puissance » symbolique (Veblen, 1970, Douglas et *al.*, 1979, Desjeux, 1998, Tisseron, 1998, etc.). Certains auteurs défendent la prééminence de la « culture matérielle » (Warnier, 1999, 2006), les objets seraient une extension du moi (Belk, 1988). E. Tissier-Desbordes et *al.* (2005, p16) notent à juste titre que la frontière entre la location et la possession est floue puisque tout objet peut être réapproprié, c'est-à-dire transformé, « habillé », de sorte à refléter l'expression de soi, sans nécessairement en être propriétaire.
Outre cette question du rapport « intime » et « relationnel » à l'objet, le problème de la location se pose au sein du service même. Si certains cherchent à réduire le risque de l'achat, ou les coûts d'un tel investissement, d'autres vont au contraire préférer acheter pour réduire le risque de la non disponibilité immédiate du produit (Tissier-Desbordes et *al.*, 2005). De plus, la propriété d'une automobile comporte une dimension affective qui ne peut être remplacée par une voiture de location (Pervenchon, 1999), même si cette dernière peut être réappropriée d'une manière ou

[96] Dans ce contexte, le développement des pratiques de location pourrait participer à une dépersonnalisation de l'objet, et peut-être une inflexion des comportements au niveau collectif.

d'une autre. La possession génère une relation très forte à l'objet. Les produits deviennent ainsi une extension de soi-même, d'autant qu'ils sont à la disposition permanente du propriétaire (Tissier-Desbordes et *al.*, 2005, p65). Pour certains, la possession est une condition de cette liberté et cette spontanéité, qui ne peut être retrouvée dans les solutions évoquées plus haut.
Partant de là, nous pouvons nous demander si l'acquisition ou la mise à disposition d'une voiture pousserait à l'usage. Cette question du passage de l'acquisition à l'usage s'est posée à plusieurs reprises jusqu'ici, il convient donc de s'y arrêter.

2.3.5 Une acquisition qui intensifierait l'usage ?

Posséder une voiture n'implique pas forcément un usage exclusif, en témoignent essentiellement les pratiques multimodales. Et certains mettent à disposition leur voiture et font usages d'autres modes. Toutefois, dans certains cas, faire l'expérience du confort de la voiture pousse par la suite à en faire usage.

2.3.5.1 Une passion pour l'objet qui n'implique pas nécessairement un usage exclusif.

Nous aurions pu penser que la passion pour l'objet pouvait susciter l'usage exclusif de la voiture, il n'en a pas été systématiquement le cas. Par exemple Cyril a une réelle passion pour les voitures, c'est un plaisir de conduire, mais dès qu'il n'a plus ressenti la nécessité quotidiennement, en arrivant à Paris, il a considérablement réduit son usage. Il s'est séparé de la voiture dont il se servait tous les jours pour aller travailler et en a conservé une vieille pour ses besoins occasionnels. Il en va de même pour Johan qui se dit « fou de voiture », mais qui a attendu d'en avoir un réel besoin avant d'en acheter une : *« moi je suis un fou de voiture mais c'est la première voiture que j'achète, je l'ai acheté à 30 ans, j'ai attendu longtemps parce que même si je suis un fou de voiture la raison l'emporte, et comme je vis à Paris depuis que je bosse donc depuis 8 ans, je n'en voyais pas l'utilité, j'arrivais pas à me dire il faut que j'en achète une même pour me faire plaisir, ça n'avait pas de sens »* (Johan, 34, M, P/P, marié et 2 enfants, avocat). Lui aussi dissocie la passion de l'objet et sa fonction de mode de déplacement. Ainsi, la passion pour l'objet ne détermine pas toujours son usage. Christian, lui, est passionné par l'objet plus que par la conduite, et de fait, il distingue totalement l'acquisition de l'usage. Il a pour loisir d'acheter des vieilles voitures pour les bricoler ensuite et les collectionner. L'affectif se développe autour de l'objet même, plus que de son usage. Christian a six voitures, mais ce n'est pas pour autant qu'il les utilise toutes, ni qu'il en a un usage exclusif. Au contraire, ses pratiques sont particulièrement multimodales : il se déplace en vélo, en bus, en train, selon sa destination et ses activités. *« La voiture en elle-même bof, c'est pratique, c'est bien c'est utile, mais les longs trajets en voiture ça me soûle… J'apprécie pas forcément la voiture, je suis quelqu'un de très bavard alors tout seul dans la bagnole je me fais chier ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). D'autres également passionnés auront des pratiques multimodales quand la voiture n'est pas nécessaire ou quand les circonstances ne sont pas favorables pour prendre plaisir à la conduire. Jean-Michel est passionné par les voitures luxueuses, sportives. Et il a même fait de sa passion son métier. Depuis la naissance de son enfant, il a dû faire des concessions et porter ses achats vers des voitures plus familiales, tout en restant relativement sportives. Mais aujourd'hui sa passion

réveille son désir de belles voitures. *« Ce qui me manque sur cette voiture-là, c'est la beauté de l'objet justement (…) la voiture que j'avais avant c'est un bel objet, c'était un plaisir de la conduire mais aussi de la regarder. C'est comme un beau tableau que t'aimes regarder. Quand je partais le matin et que j'allais la chercher, je la regardais, je me disais qu'elle était super jolie… alors que celle-là, je la prends je sais que je vais passer un bon moment à la conduire, mais au niveau du style, elle me fait rien, et c'est ce qui me manque un peu »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Toutefois, d'une part, il n'éprouvera pas les mêmes sentiments vis-à-vis de n'importe quelle voiture : la prochaine voiture qu'il a décidé d'acheter, a été commandée aux Etats-Unis, et en attendant, il a préféré louer une voiture utilitaire pour se déplacer, qu'il désacralise totalement. *« Je vais louer ce qu'il y a de moins cher, genre une Citroën C3. (…) Là pour le coup ça sera juste un objet pour me déplacer, je veux le moins cher pour garder mes sous pour celle que je vais acheter »* (Jean-Michel). D'autre part, il évitera de conduire dans Paris par exemple, car du fait du trafic automobile, la conduite n'est pas aussi attractive. *« A Paris t'éprouves pas un grand plaisir dans les bouchons. (…) le week-end à part quand on part on ne prend jamais la voiture. De toute façon ça sert à rien de la prendre, là pour le coup il y a aucun plaisir là tu peux me mettre en Ferrari, si je suis bloqué sur les quais ça n'a aucun intérêt »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Les Multimodaux ont en effet un usage adapté et réfléchi de leur voiture. Certains enquêtés qui pourraient posséder une voiture du fait de leur niveau de revenus ou de leur statut social et de leur mode de vie, n'en ont pas. L'offre de transport (location, taxi, transports en commun, etc.) leur suffit, et posséder une voiture n'est pas vécu comme une nécessité, ou n'est pas légitimé (Gilbert, 1998). Posséder une voiture n'implique donc pas forcément un usage exclusif. Nous reviendrons sur ces stratégies d'usage et de choix modal au quotidien dans le troisième chapitre.

Quand l'automobile est objet passion, l'usage exclusif n'en découle pas forcément, et à l'inverse, si elle est objet fonction, l'usage pourra être exclusif. En effet, d'autres personnes ne portent aucun intérêt à l'objet voiture, ni à la conduite, mais en ont toutefois un usage exclusif. Quand ce mode a été longuement espéré ou que l'on goûte à son confort, il peut parfois encourager l'usage quotidien, ce que nous allons étudier à présent.

2.3.5.2 Quand l'apparition du mode dans le champ des possibles modifie les pratiques au quotidien

L'acquisition ou la mise à disposition d'un véhicule influencerait la pratique de quelques-uns. Le fait d'avoir à disposition une voiture inciterait à l'usage lorsque ce nouvel objet rend l'accès à la mobilité plus facile, ou bien est considéré comme un investissement qui doit être rentabilisé. Selon l'enquête réalisée par M. Jensen (1999), le choix d'acquérir une voiture repose sur l'image que les individus ont d'une vie plus facile, plus agréable voire plus excitante avec un tel objet. Selon lui, une fois que l'on a une voiture, on s'y habitue très vite et on organise sa vie autour de cet outil de mobilité.

2.3.5.2.1 Habitude, confort acquis, usage de luxe

L'apparition de la voiture dans la vie de certains enquêtés semble en effet avoir changé leurs pratiques au quotidien. De l'habitude l'individu suivrait une évolution du confort suivant une

logique du « toujours plus ».
Bertrand effectue dorénavant en voiture des déplacements qu'il avait l'habitude de faire auparavant à vélo ou en transports en commun. *« Pour aller voir mes potes je prends la voiture maintenant (…) je me déplaçais beaucoup en vélo avant d'avoir le permis »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). Il en va de même pour Marion, par exemple, qui n'effectue quasiment plus de déplacement autrement qu'en voiture. *« Pour aller travailler je prends que ma voiture. Les transports en commun je ne les prends plus beaucoup. Pour les trajets ici, maintenant je prends la voiture, alors qu'avant je prenais les transports en commun, mais j'étais obligée. Là pour aller faire des courses ou autre j'y vais en voiture. C'est accessible, mais c'est une question de flemme, et c'est l'habitude, une fois qu'on a une voiture, on la prend pour des petits trucs. Par exemple pour aller au centre ville je peux y aller à pied mais s'il pleut je prendrai à coup sûr la voiture »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Pour ces enquêtés, le fait d'avoir une voiture à disposition, incite à l'usage. Ils ne cherchent pas autre chose, puisqu'ils ont un moyen de déplacement à leur disposition. Selon F. Papon et *al.* (2006), il est souvent recommandé de dissuader l'usage plus que la possession, mais selon les chiffres, il apparaît que si l'on possède une voiture, on s'en sert.
Nous avons vu que l'usage des modes suivait une évolution logique. Tout se passe comme si en possédant une voiture l'individu atteignait un certain niveau de confort, mais ce n'est qu'une fois expérimenté qu'il en aura conscience. *« Mais c'est toujours pareil, on commence à avoir des goûts de luxe que quand on les a connus. Et le métro c'était complètement acquis pour moi avant qu'on me fournisse l'occas' d'avoir une bagnole, ou un scooter… ça n'a jamais été une priorité pour moi d'avoir une voiture ou un scooter, et maintenant le scooter j'ai du mal à m'en défaire quand j'en n'ai pas »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). La voiture, mise à disposition, a ainsi été intégrée dans le champ des possibles de l'individu. Cette « logique du confort »[97] incite les individus à faire usage de la voiture, même dans les cas où elle n'est pas indispensable. Disposer de cette liberté de mobilité et de ce confort tant espéré, ou considéré comme un libérateur des contraintes imposées par les autres modes, serait un acquis auquel l'individu ne peut renoncer dans nombreux cas. Une fois qu'il a accédé à un certain confort, une facilité, une liberté, avec la voiture, ne plus l'avoir serait perdre tous ces avantages et revenir en arrière, perdre un statut, une position sociale, une liberté, une autonomie.
Pour ces individus, posséder un moyen de transport individuel représenterait une norme sociale : d'une part, l'automobile a longtemps été un marqueur social, et l'est toujours en partie aujourd'hui (même si les inégalités d'accès se sont amplement réduites, en ce qui concerne le premier équipement, Hivert et *al.*, 1999) ; d'autre part, la possession d'un moyen de transport individuel est considéré comme un gage d'indépendance et de liberté de mouvement, ce qui est essentiel dans une société moderne et individualisée (Flamm, 2004).
Posséder une voiture est un confort que l'on a pu obtenir, voire dans certains cas, un luxe que l'on s'octroie, plus qu'un besoin ou une nécessité. Il n'y aurait donc pas de raison de ne pas en profiter. *« C'est juste du confort et du luxe de pouvoir prendre sa voiture. Je l'ai donc je le prends »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Certains disent explicitement que sans voiture ils pourraient faire autrement. Nous avons vu également que ceux qui n'avaient pas de voiture, arrivaient toujours à se déplacer autrement même quand ils vivaient en grande banlieue. Ainsi, dans certains cas, la voiture n'est pas une obligation mais un confort plus ou moins luxueux selon les

[97] Nous renvoyons ici à notre mémoire de maîtrise sur la notion de confort (Rocci, 2002). Mais également aux travaux d'O. LeGoff (1994) ou de D. Desjeux et *al.* (1996) sur l'électricité.

situations. Magda montre bien que ses choix relèvent davantage du confort que de la nécessité. *« Depuis trois ans il y a un centre commercial juste à côté de la gare. Il y a deux stations en train, donc en quinze minutes tu y es. Mais moi je prends la voiture, mais tu peux y aller sans problème en train. (…) Ce que je veux dire c'est que si t'as pas de voiture tu peux le faire mais quand t'en as une tu la prends tu te casses pas la tête c'est beaucoup plus simple, elle est là ! Elle est garée juste au pied de chez toi, là-bas il y a un parking donc si il pleut tu t'en fous, si tu y vas juste pour faire un tour te balader et que finalement tu décides de faire les courses, tu peux le faire, tu mets tout dans la voiture »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). La voiture serait non seulement un confort dans le sens où elle permet de gagner du temps et de simplifier le déplacement (et dans le cas des courses, nous comprenons qu'il est plus simple, chargé de paquets, de prendre la voiture plutôt que le train). Mais elle offre également la possibilité de changer son programme d'activités plus librement.

Ainsi, on prendrait très « vite goût à la voiture » et d'autant plus après avoir été écœuré par les transports en commun, ainsi que nous allons l'observer[98].

2.3.5.2.2 Quand la possession est attendue ardemment, l'usage de la voiture s'avère exclusif

En effet, les personnes interrogées, saturées par les transports en commun, n'imaginent plus aujourd'hui renoncer à leur voiture. Certaines vont même compenser cette douloureuse période en faisant usage quotidiennement et exclusivement de leur voiture.

Marion avait peur de conduire, mais prendre les transports en commun devenait trop épuisant. Malgré ses peurs au début, elle s'est très vite habituée à la voiture, et envisage plus difficilement de reprendre les transports collectifs. *« Et après ben tu y prends goût, c'est la facilité »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Cette saturation non seulement pousserait à l'acquisition, mais rendrait parallèlement l'usage d'autant plus exclusif. Martine garde un mauvais souvenir de la période où elle allait à l'école en transports en commun en banlieue. Dès qu'elle a pu conduire, la voiture l'a libéré des contraintes des transports *« J'allais en cours à Fontainebleau. Donc je devais prendre le bus, le train et à nouveau le bus. C'est surtout le deuxième bus, fallait vraiment courir pour l'avoir et pouvoir arriver à l'heure en cours. Et on avait fait une pétition pour que les profs nous laissent sortir dix minutes avant sinon on loupait le bus et après fallait attendre deux heures le prochain ! C'était vraiment très mal desservi ! Donc dès que j'ai eu mon permis je prenais la voiture de mes parents dès que je pouvais, mais c'était surtout le samedi, et après quand j'ai eu ma voiture ça a tout changé »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). L'attente est telle, qu'une fois acquise, la voiture est utilisée au maximum. *« J'ai tellement attendu pour avoir mon permis, et ne plus jamais reprendre les transports ! Même quand ma voiture est en panne j'emprunte celle de ma mère »* (Martine). Vanessa était très dépendante des transports en commun quand elle habitait en banlieue. Elle se retrouvait bloquée quand il n'y avait pas ou plus de bus pour rentrer chez elle le soir ou dans les heures creuses en journée. Quand elle a pu récupérer la vieille voiture de sa sœur, elle s'est sentie libérée de ces contraintes insupportables. *« Le soir, encore plus grosse galère, parce que le matin, je partais en fonction des horaires des bus, mais le soir je savais à quelle heure je partais, mais je ne savais pas à quelle heure j'allais arriver pour le bus, donc souvent ça m'arrivait d'attendre une demi-heure le bus à la gare. Et quand t'es étudiant t'as pas cours*

[98] Et nous avons vu que dans certains cas, la voiture pouvait aussi conduire à saturation, saturation qui est alors soulagée par les transports publics (voir la partie sur le rapport à la voiture des utilisateurs occasionnels).

toute la journée des fois, et par exemple entre midi et deux pendant deux heures t'as pas de bus ! Donc si tu te démerdes mal t'es coincé à la gare pendant deux heures ! Ça fout bien les boules, donc t'attends… donc j'ai fait ça pendant un an et demi à peu près, jusqu'au jour où ma sœur est tombée enceinte et ils se sont dit qu'il fallait qu'ils changent de voiture, du coup j'ai récupéré l'AX. J'étais indépendante, et ça m'a complètement changé la vie !» (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).

Dans certains cas, l'acquisition est un tel investissement qu'il doit être rentabilisé, ce que nous allons aborder à présent dans l'analyse des perceptions des coûts. C'est en faisant usage de leur voiture au maximum que ces individus ont le sentiment de rentabiliser leur achat. Pour Alicia, ne pas l'utiliser serait au contraire considéré comme un luxe. *« Mais si je m'en servais que pour partir en week-end de temps en temps ça serait vraiment un luxe ! Parce que tu dois payer l'assurance tout ça ! là pour le coup je trouve que j'aurais pas les moyens pour ça ! Là quitte à payer autant rentabiliser »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Nous allons voir que les coûts sont perçus différemment selon les modes, mais là encore, les individus amplifient les avantages du mode qu'ils ont choisi au détriment des autres. En ce sens, les automobilistes ont tendance à sous-estimer les coûts de l'automobile et à surestimer les coûts des transports en commun.

2.4 Coûts monétaires des modes, perceptions et stratégies

Les transports en commun sont perçus comme relativement chers pour les non utilisateurs quotidiens, alors que les coûts de la voiture sont souvent sous-estimés par les automobilistes. Quand les coûts de l'un ou l'autre mode sont onéreux pour les individus, certains vont mettre en œuvre des stratégies pour les limiter.

2.4.1 Des transports en commun perçus comme chers

Ceux qui souhaiteraient prendre les transports en commun ponctuellement sont freinés par le coût du ticket à l'unité, tandis que d'autres multiplient carte de transport (en partie remboursée par l'employeur) et utilisation de la voiture. Si dans l'ensemble les transports en commun sont perçus chers, des stratégies sont mises en place pour limiter les coûts.

2.4.1.1 Un coût à l'unité qui n'incite pas les utilisateurs ponctuels

Parmi les non utilisateurs quotidiens du transport public, interrogés, ce mode est souvent perçu comme cher. *« Hier j'ai acheté un carnet parce que j'avais pas le choix, ça m'a coûter 10,60 € je crois les dix, mais quand tu l'achètes à l'unité ça te coûte au moins trois fois le billet, ça fait cher quand même !!! Par exemple quand je viens au studio, mon matériel est là, donc j'ai rien à transporter, et ben si le ticket était à 40 cents je me dirais que je pourrais y aller en métro »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Cet enquêté affirme qu'il prendrait plus souvent le métro si le ticket était moins cher. Le fait de ne pas avoir d'abonnement augmente sensiblement les coûts. *« Quand on prend pas les transports régulièrement, quand on n'a pas de carte orange, je les trouve vraiment très chers »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). De fait, pour les non utilisateurs ou

les utilisateurs occasionnels, la cherté du ticket est souvent dissuasive. Le coût de ce mode sans abonnement est un frein pour certaines personnes, et d'autant plus quand il n'est pas remboursé par l'employeur. *« L'autre raison aussi pour laquelle je prends pas le métro c'est qu'étant mon propre employeur, je n'ai pas de carte orange remboursée »* (Etienne). En effet, il apparaît que le remboursement de la moitié de la carte orange par l'employeur a une incidence sur les pratiques.

2.4.1.2 L'impact du remboursement de la moitié de la carte orange sur le choix modal

Quand Etienne travaillait, son employeur lui remboursait une partie de sa carte orange. Pendant cette période, il utilisait quotidiennement les transports en commun pour ces trajets pendulaires, alors qu'il avait une moto. *« Quand je travaillais comme salarié dans une petite boite, on me payait la moitié, je prenais le métro tous les jours, je prenais pas ma moto ! J'avais une moto, mais ça me coûtait beaucoup moins cher, puisque je payais que la moitié ! Donc je prenais le métro tranquille. Et j'utilisais la moto le week-end, le soir, mais pour le boulot, je la prenais pas du tout »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). La prise en charge de la moitié des abonnements en transports en commun pour les résidents de l'Île-de-France (depuis 1982) par l'employeur réduit sensiblement les coûts et favorise l'usage des transports en commun. *« Ils me paient la moitié donc ça vaut le coup ! »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Toutefois certains cumuleront abonnement de transport et coût de la voiture de sorte à élargir leur liberté de mouvement.

2.4.1.3 Préférer l'abonnement malgré un usage limité des transports en commun

Certains ont eu ou ont une carte de transport tout en utilisant parallèlement leur voiture. Leurs frais sont donc apparemment multipliés. Pour Magda, cela n'a été qu'une période de transition le temps que son abonnement de transport arrive à échéance. Quand elle a commencé à se déplacer en voiture, Magda s'est forcée à prendre parallèlement les transports en commun de temps en temps pour rentabiliser la carte Imagin'R qu'elle continuait encore de payer. *« Je pense que le côté financier intervient aussi, parce que quand tu paies déjà la carte orange et que tu paies en plus l'essence c'est vrai que… (…) Du coup j'ai arrêté ma carte Imagin R en janvier, mais je l'ai eu pendant trois mois alors que je roulais ! »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).
Pour d'autres, au-delà de la période de transition, conserver un abonnement porte l'intérêt d'avoir un large panel de possibilités modales, pour varier selon les circonstances, pour se faire plaisir de temps en temps, ou pour assurer son déplacement si un mode ne fonctionnait plus. Carole nous explique que sa sœur a un abonnement mais prend la voiture quelques jours dans la semaine. Cet usage ponctuel de la voiture est donc perçu comme un coût supplémentaire au budget transport. Mais elle préfère privilégier son confort, plutôt que de limiter les coûts. *« Elle a la carte intégrale pour l'année, donc son transport est payé, donc quand elle y va en voiture c'est un surcoût par rapport à sa carte »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Henri préfère avoir un abonnement en plus de la voiture pour assurer sa mobilité. Si l'un des modes lui fait faux bond, il aura une solution de secours. Mais cela a un coût. *« Il n'y a pas que l'essence en plus parce que je suis obligé d'avoir une carte Imagin'R au cas où j'ai un souci avec ma voiture »* (Henri, 23, E, zone 5, étudiant). Parfois, même si posséder un abonnement en plus de la voiture a un coût, à l'usage cela peut finalement les limiter. Henri nous dit par ailleurs que l'usage ponctuel du bus réduirait sa dépense de carburant. *« S'il y avait un bus direct entre les deux, je le*

prendrais quand j'ai pas la voiture, ou de temps en temps pour économiser de l'essence » (Henri). C'est donc un calcul entre l'essence et l'abonnement aux transports qui est au cœur de l'arbitrage[99].
De même, Christian préfère garder liberté et confort et s'offrir plusieurs possibilités modales. Il n'a pas de carte mais payera un ticket à l'unité quand cette solution sera plus pratique que la voiture. Notons que cet enquêté ne semble pas avoir de contraintes budgétaires. *« Ça me coûte 9,20 € par exemple pour venir à Paris aller-retour donc ça fait cher quand même… mais je suis quelqu'un de pragmatique donc je vais regarder l'aspect pratique avant de regarder l'aspect financier. (…) j'aime bien avoir un choix. Ça a un coût financier c'est clair, mais je peux me le permettre aussi, je gagne pas trop mal ma vie. Si je ne pouvais pas me le permettre je réfléchirais plus sur l'aspect financier »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Carole fera également passer le côté pratique et le confort avant les coûts. Quand le temps en transports en commun est beaucoup plus long qu'en voiture, ou que le trajet est plus complexe, *« c'est même pas la peine de calculer le coût, ça ne m'intéresse vraiment pas d'y aller en transports »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Quand certains enquêtés s'offrent une liberté de mouvement et la possibilité de varier les modes, sans penser les coûts comme des freins, certains évaluent le coût du transport par rapport aux services.

2.4.1.4 Entre avantages de l'abonnement et coût du service

Quelques-uns vont trouver les transports en commun très chers mais seront satisfaits du gain en retour. Avec la « carte intégrale », Vanessa évite ainsi de faire la queue. Elle accepte donc de payer son abonnement pour l'avantage qu'elle a en retour. *« Quand j'étais à la fac, j'avais une carte cinq zones et ça coûtait très cher !! c'est ma mère qui la payait, alors je sais pas trop, mais pendant deux mois j'ai eu une carte orange quatre zones et pour te donner une idée c'était 82 € par mois, et depuis que je suis arrivée ici j'ai pris une carte intégrale. Donc je paie tous les mois régulièrement et je suis pas obligée d'aller faire la queue »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Toutefois, des enquêtés trouvent les transports en commun trop chers pour le service rendu, notamment quand ceux-ci ne sont pas performants et altère leur mobilité. *« J'estime que quand tu paies une carte orange plus de 400frs et qu'il y a des jours ou tu peux pas l'utiliser parce que c'est grève… c'est pas normal »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Face à ces coûts perçus importants, certains mettent en œuvre des stratégies pour les limiter.

2.4.1.5 Des stratégies pour limiter les coûts des transports en commun

D'un côté les enquêtés profitent du remboursement de la moitié de l'abonnement par l'employeur, comme nous l'avons vu. De l'autre, des stratégies pour limiter les frais peuvent être déployées pour réduire les coûts de l'abonnement de transport.
Soit les individus adoptent des pratiques intermodales et jonglent entre les différents modes de sorte à gagner des zones et réduire le coût du titre de transport. *« Souvent je m'arrange pour m'avancer vers Paris en voiture et prendre le train, je laisse ma voiture là-bas et je prends directement*

[99] Ceci se confirme dans les travaux de L. Hivert sur les « nouveaux diésélistes » (1996, 2003) : les automobilistes optent nombreux pour un carburant moins cher, plutôt que de tenter de calculer le coût complet (assurance, entretien, réparation, etc.).

le métro. (…) Ça fait gagner des zones » (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Soit ils fraudent. Benoît essaie de contourner sa dépense en fraudant quand il connaît bien la station, quand il a une visibilité des contrôles, ou quand il est accompagné. *« Je fraude… (…) Quand je suis pressé et que vraiment il faut que j'arrive à l'heure je fraude pas, quand c'est des lignes que je connais pas je fraude pas, et quand je suis avec des gens je fraude pas, c'est vraiment quand je connais et que je suis tout seul, pour éviter de payer tous mes tickets. (…) Ça revient moins cher que d'avoir une carte, je paie peut-être deux carnets par mois ! Je suis à pied tout le temps. (…) Les cours à Dauphine, c'est une fois par semaine, donc ça me fait un aller-retour, quand c'est dans le quartier j'y vais à pied… (…) Je ne veux pas payer de carte orange, c'est sûr parce que ce ne serait pas rentable, et j'aime marcher. Si je travaillais en dehors de mon domicile et que je devais prendre les transports tous les jours j'en aurais une. J'en avais une avant quand je bossais dans le consulting »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Ses déplacements étant majoritairement dans son quartier, il se déplace principalement à pied. Dès lors, une carte orange ne serait pas rentable, puisqu'il ne prend les transports en commun en moyenne que deux fois par semaine.
Si les transports en commun sont perçus comme relativement chers, les coûts de la voiture sont, eux, sous-estimés par les automobilistes.

2.4.2 Les coûts de l'automobile sous-estimés par les automobilistes

Le coût de l'automobile est en général largement supérieur à celui des autres modes, pour autant qu'il soit pris en compte dans sa totalité (coûts fixes et coûts variables) (Frenay, 1997). Cependant, souvent les coûts perçus de la voiture, par les automobilistes, sont sous-estimés ou ignorés. En effet, le coût d'achat, l'assurance, l'entretien, etc. sont rarement pris en considération, et seul le coût du carburant est comparé au coût du titre de transport collectif. Ainsi que le relève P. Frenay, les trois quarts des automobilistes ne réfléchissent pas au coût de leurs déplacements.

2.4.2.1 Seul le coût du carburant est comparé au coût des transports en commun

En effet, les automobilistes sont nombreux à ne pas estimer le budget de leur voiture. *« Je sais pas je fais pas de budget ! Mais c'est clair que ça fait une dépense de plus. Bon moi elle ne consomme pas beaucoup, mais je mets 16 € d'essence par semaine. Si tu t'en sers beaucoup c'est ça »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Seul le coût de l'essence est pris en compte[100]. Alicia évoque les autres coûts de la voiture, mais finalement n'y porte pas vraiment d'intérêt. *« Finalement, moi la voiture, ça me coûte pas plus cher que le métro voire moins cher parce que je roule tous les jours avec mais je fais des petites distances, je paie le plein 23 €, un truc comme ça, et je le fais tous les mois voire tous les deux mois quand j'ai pas fait de grandes distances. Donc ça me revient à 12 € par mois, bon il y*

[100] En se référant au budget moyen d'une automobile (« Budget annuel moyen de l'automobiliste » CCFA, ou Comptes transports de la Nation), on peut noter que le carburant représente une faible part de ce budget : selon la Fédération Française des Automobile-Clubs, le poste carburant a représenté (en 2003) environ 15 % du budget global d'un véhicule diesel et un peu plus de 18 % de celui d'un véhicule essence. Soit moitié moins que ce que représente le coût d'achat de la voiture (40%). Selon l'actualisation la plus récente du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA, janvier 2007), sur l'ensemble du parc des voitures particulières, les dépenses de carburant représentent, en 2005, 23,4% (contre 22,2% en 2004) de l'ensemble des dépenses de motorisation, alors que les dépenses d'acquisition sont de l'ordre de 38% des dépenses totales.

a les réparations de temps en temps qu'il faudrait re-répartir sur l'année voir combien ça me coûte, mais sinon point de vue essence ça me coûte vachement moins cher que la carte orange… bon il y a l'assurance aussi mais franchement je ne paie pas super cher. J'étais jeune conductrice mais mon assurance n'en tenait pas compte, donc réparti sur l'année je pense que ça fait pas beaucoup. Donc même financièrement j'ai l'impression que ce n'est pas forcément plus cher comme tous les gens le disent » (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Les coûts de la voiture et des transports en commun paraissent alors équivalents parce que seul le budget de carburant est comparé aux coûts des transports en commun. *« Au niveau du coût ça revient au même de prendre la voiture, parce que le ticket j'en ai pour 6 €, et c'est à peu près ça pour l'essence »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Si Etienne aborde le coût de l'usure de la voiture, l'assurance, les charges, etc. seul le coût de l'essence est considéré dans son calcul pour comparer son budget avec les transports en commun. *« Si je réunis les deux (moto + voiture), plus les assurances, les charges, ça coûte plus cher, mais quand tu t'en sers pas de toute façon une voiture ça coûte de l'argent, elle s'use même quand tu t'en sers pas !! Mais en utilisant la moto tous les jours dans le mois… voilà le calcul : je fais un plein par semaine et ça fait 15L c'est une 500 cm3, donc quand l'essence augmente voilà, mais avant, il n'y a pas si longtemps que ça d'ailleurs mon plein me coûtait 15 à 17 €, donc en francs à la fin du mois ça me faisait 450frs, donc je crois que c'est le prix de la carte orange, donc ça revient au même. Mais comme l'essence augmente j'en ai pour 20 € par semaine, je fais à peu près un plein pas semaine, ça me fait 300km à peu près par semaine »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Florence fait une estimation assez précise des coûts de sa voiture comparés à ceux des transports en commun, mais en ne considérant encore une fois que le coût du carburant. Elle en conclut que les transports en commun seraient moins chers, mais pour le moment, souhaitant profiter du confort de sa voiture et du gain du temps, elle n'envisage pas de les prendre. *« Ça me revient plus cher la voiture, parce que l'éducation Nationale rembourse la moitié de la carte orange, donc j'ai calculé que ça me revenait plus cher. (…) j'ai calculé mon trajet il y a 66 bornes… j'ai calculé combien de temps faisait un plein d'essence comme je sais à peu près combien consomme ma voiture, et encore en plus je calcule pas l'usure de la voiture les choses comme ça, donc avec la carte remboursée ça me faisait moins surtout que je fais d'autres déplacements dans la semaine, je vais à la danse donc je suis obligée de prendre des tickets à l'unité donc ça me revient plus cher que si j'avais une carte orange, je suis sûre que ça me revient plus cher c'est approximatif mais je vois bien »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Parallèlement à ces estimations entre prix du carburant et coût de l'abonnement de transports en commun, il apparaît que les individus ont tendance à sous-estimer les coûts de leur mode, et à surestimer les coûts du mode non utilisé. Toutefois, les usagers ponctuels, de la voiture comme des transports en commun, semblent plus attentifs aux coûts. Tout se passe comme si les perceptions étaient liées à la fréquence d'utilisation.

2.4.2.2 Une perception des coûts liée à la fréquence d'utilisation

Les utilisateurs occasionnels des transports en commun ainsi que les loueurs occasionnels de voiture semblent davantage faire attention aux coûts que les possesseurs de carte orange ou de voiture. En effet, le coût objectif pour un trajet seul (ticket à l'unité) est plus cher que la fréquence d'utilisation (l'abonnement). La perception des coûts semble ainsi liée à la fréquence d'utilisation. Le coût ponctuel à payer à chaque déplacement pour les transports est ressenti

comme plus onéreux et donc plus lourd psychologiquement que les coûts répartis dans la durée pour la voiture, coûts qui sont oubliés finalement. Par exemple pour Charles, payer encore 30 € de taxi après son restaurant est difficile à digérer. C'est la somme dépensée en une fois qui semble déranger. En étant répartis, les dépenses attribuées à la voiture donnent le sentiment d'être moins onéreuses, tout comme le coût de l'abonnement aux transports en commun pour les utilisateurs quotidiens. Une explication tiendrait au manque de relation entre le trajet déterminé en voiture et le coût correspondant (Frenay, 1997, p49). Faire un plein vaut pour plusieurs trajets que l'on ne comptabilise pas, on le remplit sans calculer le coût de son déplacement. Par ailleurs, la carte de crédit éloigne d'autant plus le paiement effectif de la consommation, selon P. Frenay. Nous comprenons alors que le coût du déplacement occasionnel, de la location ou de la course en taxi, rend ce lien plus réel, puisqu'il est effectif et le déplacement ou les kilomètres parcourus sont comptés.

A contrario, l'intérêt justement des transports en commun comparativement à la voiture pour nos usagers, tient en partie de la certitude de leurs coûts fixes, alors que la voiture a beaucoup de coûts variables. *« C'est aussi le côté financier, une voiture c'est quand même assez onéreux, il faut l'acheter et il faut l'entretenir, il y a l'assurance, l'essence et puis des fois il y a des mauvaise surprises, on peut se retrouver avec des pannes. Alors que quand on a la carte orange on sait combien on paie pour les transports »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).

D'autres ne cherchent pas à calculer leur budget, une fois la voiture achetée il faut l'utiliser au maximum pour rentabiliser son investissement.

2.4.2.3 « Rentabiliser son investissement », quels que soient les coûts d'usage

Pour certains, une fois que la voiture est achetée (et l'essence payée), il va de soi de l'utiliser. *« J'ai pas envie de payer des tickets, c'est plus cher qu'en voiture ! C'est horriblement cher là ! Pour moi la voiture une fois que j'ai mis de l'essence dedans, c'est fait, et il faut bien que je roule, que j'aille au travail »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). En effet, posséder une voiture suppose apparemment, pour ces automobilistes, de l'utiliser dans un souci de rentabilité. *« Quitte à payer autant rentabiliser »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Charles défend aussi l'idée qu'il faut rentabiliser sa voiture étant donné qu'elle perd en valeur dès son achat. Cette logique consiste à se dire : autant gagner (ou compenser) par le confort d'usage, ce que l'on perd financièrement. *« Une fois que t'en as une faut rentabiliser ton investissement, et une voiture un an après l'achat elle a déjà perdu beaucoup de sa valeur. Quand t'as pris la décision d'acheter une voiture, t'as intérêt à t'en servir. Ça te coûte encore plus cher sinon. (…) Là ma voiture elle a beaucoup perdu de valeur mais tant que je ne la revends pas, je continue d'amortir son coût. Je vais perdre au fur et à mesure mais j'en profite en même temps donc je perds de moins en moins »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).

Si ces personnes cherchent à rentabiliser leur investissement, d'autres cherchent à réduire leurs coûts au moyen de stratégies parfois frauduleuses.

2.4.2.4 Des stratégies pour limiter les coûts de l'automobile

Plusieurs stratégies sont déployées par les enquêtés pour réduire leurs coûts : stratégies de revente, remboursement, coût du risque.

2.4.2.4.1 Stratégies de revente

Une stratégie pour limiter les coûts fixes, consiste à revendre sa voiture régulièrement avant qu'elle ne perde de la valeur. *« Je change tous les neufs mois à peu près (…) j'ai envie d'essayer de nouvelles voitures, il y a beaucoup de voitures qui me plaisent donc j'aime bien changer. Et pour ne pas perdre d'argent, j'achète des voitures haut de gamme que j'achète en Allemagne la plupart du temps parce que c'est moins cher, je roule un peu moins d'un an avec et je les revends en France au prix du marché français. Donc je ne perds rien, voire je gagne. (...) en multipliant ces opérations, ça m'a permis de revendre un peu plus cher à chaque fois et donc de gagner, et du coup je suis arrivé à un stade maintenant où je n'ai plus de prêt sur la voiture. Chaque fois j'ai remboursé un peu plus, et maintenant j'achète mes voitures cash et sans dépenser d'argent »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Cette stratégie limite ses coûts et lui permet à la fois d'essayer de nouvelles voitures. Ainsi, la passion de Jean-Michel pour les belles voitures le fait parallèlement gagner financièrement. D'autres ont cependant des stratégies moins déontologiques.

2.4.2.4.2 Profiter du remboursement normalement alloué à la carte orange

Certains enquêtés se font rembourser la part habituellement allouée au remboursement d'un abonnement aux transports en commun par l'employeur, qui va au final servir à payer le carburant. *« En fait je me fais rembourser la moitié de la carte orange quand même donc ça me paie une partie de l'essence »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). En effet, cette politique d'entreprise qui consiste à rembourser la moitié de la carte de transports collectifs pour inciter à en faire usage, a finalement un effet pervers, puisque des individus en profitent alors qu'ils utilisent leur voiture. Mais habituellement le remboursement se fait à partir du coupon de carte orange, ce qui suppose qu'il a été acheté : pour un coupon mensuel de 50 € par exemple, l'employeur rembourse à hauteur de 22,92 € ; cela suppose que le reste (27,08 €) est un coût supplémentaire par mois à la charge de l'employé, qui ne peut donc, en théorie, pas le compter comme un remboursement de son carburant. Sauf qu'en réalité, il s'avère que l'individu fraude son employeur : il reçoit 22,92 € sans avoir fait la dépense de 50 € (il l'a peut-être simplement fait le premier mois). *« Ça me revenait au même prix quasiment parce que ça faisait 84 € la carte orange. Donc j'ai pris la carte orange le premier mois, et après je ne l'ai pas pris mais ils me remboursaient quand même la moitié sur ma fiche de paie. J'avais l'essence, mais ça revenait même moins cher, parce que 15 € par semaine, ça fait moins »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
Ainsi, ces enquêtés adoptent des stratégies pour limiter les coûts du carburants, seuls coûts considérés dans le budget automobile. Certains mettent aussi en œuvre des stratégies pour limiter ou éviter d'autres coûts à l'usage comme le stationnement par exemple.

2.4.2.4.3 Le coût du risque

Il semblerait que le coût du stationnement ne soit pas dissuasif dans bien des cas. En effet, le coût du risque pris à ne pas payer son ticket de stationnement est parfois plus avantageux que de le payer. *« Il y a des quartiers, par exemple ici mon quartier il n'y a jamais de PV. Ça m'arrive souvent d'oublier de mettre des tickets et j'en ai jamais eu ! Je touche du bois ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Au vu des automobilistes interviewés, il semblerait que les contraventions ne soient pas systématiques et donc le coût du risque (c'est-à-dire, de la probabilité de ne rien payer) n'est pas si élevé. Alicia prend le risque d'utiliser sa carte résidentielle même quand elle n'est plus vraiment dans la zone. *« Autour de mon boulot c'était gratuit et maintenant c'est payant… donc je mets des tickets, mais j'utilise ma carte résident… en fait c'est pas tant pour le prix mais c'est surtout que tu dois revenir changer ton ticket toutes les deux heures ! Et jusqu'à présent je ne me suis jamais fait aligner ! Parce qu'en fait ma carte résident ça va jusqu'au 20e et je suis à la limite du 19/20e là où je travaille »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Elle ajoute que le risque est faible puisque la contravention est au même prix que le coût du stationnement. *« Je continue à prendre le risque avec ma carte résident parce que de toute façon le prix de l'amende c'est le même que ce que tu paies toutes les deux heures pour le ticket…ça aussi c'est con, il y a plein de gens qui se disent autant prendre le risque de pas avoir l'amende ! L'amende c'est 11 € et si tu paies 4 € toutes les deux heures ça te revient même plus cher de payer toute la journée que de payer l'amende ! »* (Alicia). En effet, plusieurs personnes nous ont dit que payer le ticket reviendrait parfois plus cher que payer l'amende. *« Le parking c'est aussi cher qu'un PV donc autant ne pas payer et se garder une chance de pas avoir de PV ! t'en as bien pour 12 € par jour de parking. Et puis les endroits que je connais, par exemple en bas de chez ma tante je sais qu'il n'y a pas de verbalisation, donc je prends la voiture »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Ainsi, les automobilistes développent des stratégies de contournement des lois et d'évitement des sanctions (Espinasse, 2001), afin de réduire les coûts de leur usage automobile.

Non seulement les PV peuvent être évités, mais dans certains cas, ce coût du risque contrebalance l'énervement dû au temps passé à chercher une place de stationnement. En effet, certains sont prêts à prendre le risque et même à payer, quand le seuil de patience a été atteint. *« Tu finis par te jeter n'importe où et tu te dis que si on te l'enlève c'est pas grave parce que t'en peux plus ! Moi vraiment j'en avais rien à faire je me mettais sur les passages cloutés, j'en avais marre »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). C. Espinasse relève également ce calcul coûts/bénéfices : « le coût des amendes reste le prix à payer de la liberté si spontanément revendiquée et attribuée à l'automobile » (2001). Charles n'a pas de stationnement résidentiel et ne paie pas son stationnement non plus. Il part tôt le matin pour éviter les amendes, sauf le samedi, où il accepte de payer le prix pour ne pas avoir à se lever. *« Je me gare où je peux à côté de chez moi et dans le parking du bureau. Chez moi, ça me coûte 100 € de PV par mois. Il n'y a jamais de places autorisées, donc du coup je me mets n'importe où et je pars à 8h du mat', mais le samedi j'ai pas envie de me lever pour bouger ma voiture donc je prends des PV. (…) En fait je ne suis pas chez moi, je suis chez ma copine donc je ne peux pas avoir de carte résidentielle. Sinon il faudrait qu'on soit déclarés concubins et là ça change beaucoup de chose symboliquement dans un couple »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Des contraintes d'ordre privé influence ici les stratégies.

Si le coût de la voiture ne semble pas arrêter ces enquêtés, qui sous-estiment les coûts ou déploient des stratégies pour les réduire, pour d'autres au contraire, cela pourrait être un frein à son acquisition et son usage. Mais cette contrainte ne dure parfois qu'un temps.

2.4.3 Le coût de la voiture, un frein à son acquisition ou à son usage ?

Une voiture coûte cher et son coût d'acquisition n'est pas envisageable pour tout le monde. *« Il y a un chiffre qui fait peur, c'est qu'une voiture ça coûte en moyenne 500 € par mois, donc si tu ne travailles pas, ou que t'as besoin d'argent… c'est des coûts énormes »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Toutefois, dans certains cas, le désir de posséder une voiture surpasse le frein des contraintes économiques.

2.4.3.1 Un désir d'achat qui dépasse les contraintes de coût

Des enquêtés ont dû attendre quelque temps avant de pouvoir s'offrir ce plaisir. Alicia par exemple a pu bénéficier d'opportunités (à l'achat et à l'usage) qui lui ont permis d'acquérir sa voiture, ce qu'elle attendait depuis si longtemps. *« J'avais pas les moyens de me le payer avant, c'était en 2001. (…) j'ai eu une opportunité vraiment pas chère, je l'ai payé 7000frs, (…) autour de mon travail c'était tout gratuit, à Paris maintenant il y a la carte de résident donc c'est pratique, j'avais pas de problème de stationnement, et puis avec mon boulot j'ai une assurance pas chère donc tout se combinait pour que j'achète une voiture. (…) si possible diesel, malheureusement je sais que ça pollue plus mais financièrement parlant… j'ai pas les moyens de mettre beaucoup… (…) c'est le copain d'une des animatrices d'un centre pour enfants où j'étais la directrice à l'époque, qui me l'a vendu. En plus j'ai pu payer en plusieurs fois (…) c'était vraiment l'opportunité idéale, toutes les conditions ont été réunies ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Il en va de même pour Grégory qui était aussi impatient qu'Alicia d'avoir sa propre voiture. Il a dû attendre un certain temps avant de pouvoir s'en acheter une. *« J'avais pas les moyens de m'en acheter une ! à partir du moment où j'ai pu m'en acheter une, ma vie a changé ! (…) Mais j'ai mis du temps parce qu'avec 1000 € par mois, il faut que je paie mon loyer, mes factures »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Ces personnes rêvaient tellement de posséder leur propre voiture, que malgré de bas revenus, elles préfèrent réduire d'autres frais. L'attente a été telle, qu'aujourd'hui elles ne renonceront pas à leur véhicule. Tout laisse à penser que les personnes qui ont vraiment l'intention d'avoir une voiture, font tout ce qui est en leur pouvoir pour l'acquérir, quel que soit le temps nécessaire[101]. Ainsi, nous pouvons faire l'hypothèse que le coût n'est pas un frein en soi. Il fera parti d'un ensemble de critères défavorables à l'acquisition de la voiture, comme les contraintes de stationnement, de circulation, etc., mais ceux qui aspirent à l'automobile, plus en proie à son acquisition, ne seront pas découragés par les coûts, y compris d'usage. Même après avoir reçu plusieurs amendes qu'elle ne peut payer, Alicia continue à prendre sa voiture. Ces « punitions » ne semblent pas toujours efficaces pour changer les habitudes et les choix des individus (Espinasse, 2001).

Marion, fatiguée des transports en commun, s'est finalement décidée à passer son permis et à acquérir une voiture. Elle nous dit dans un deuxième entretien qu'aujourd'hui son budget transport a été multiplié par quatre. *« Déjà l'assurance c'est le double de la carte orange par mois, avec l'essence ça multiplie au moins par quatre, parce que je dépense 40 € pour un plein qui me fait*

[101] Les travaux sur les inégalités (par exemple Hivert, Pean de Ponfilly, 1999) ont montré que la diffusion sociale de l'automobile a réduit les inégalités puisque beaucoup de ménages modestes ont pu accéder au premier équipement. Sur les 25 dernières années du 20e siècle, ils sont de plus en plus nombreux, y compris chez les plus pauvres à pouvoir acquérir « la 1ère voiture ».

quinze jours, et la carte orange, je crois que je payais 40 € par mois à peu près… » (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles)[102]. Mais pour l'instant elle vit toujours chez ses parents, et a donc peu de dépenses. L'explosion de son budget transport n'est donc pas un frein, elle peut se le permettre. Et c'est donc le prix à payer pour cette liberté retrouvée.
Nous verrons dans la deuxième partie que la hausse du prix des carburants n'a visiblement pas eu d'impact sur tous les comportements des automobilistes réinterrogés. Beaucoup sont prêts à réduire d'autres dépenses ou à accepter ces coûts en contrepartie du confort et de la liberté qu'ils ont pu acquérir avec l'automobile.
Quand des automobilistes sont prêts à mettre le prix pour profiter de leur voiture, certains préfèrent utiliser leur argent pour d'autres dépenses.

2.4.3.2 Privilégier d'autres dépenses aux coûts de l'automobile

Benoît a dû, ou souhaité, réduire ses coûts de la voiture quand il n'a plus travaillé. *« J'ai pris un parking à l'époque où je travaillais, mais c'était assez cher, c'était 500 balles par mois. Maintenant j'ai plus de parking, je la gare à Porte de la Villette, il y a des places gratuites là bas. C'est pas très loin il y a 4 stations de métro. J'ai arrêté mon boulot et je pouvais plus payer pour mon parking »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Il utilise beaucoup moins sa voiture, et se rend compte maintenant de son coût. Il réduit les coûts de parking et d'usage mais y perdrait à la revendre. *« Je me rends compte qu'elle me sert pas à grand-chose… et quand tu paies ton assurance tu t'en rends compte, c'est cher une voiture !! Et puis pour ce que ça sert… c'est pas rentable (…) mais si je la vends j'en tirerais pas grand-chose »* (Benoît).
Franck ne souhaite pas dépenser autant d'argent dans un parking. Il juge cette dépense inutile par rapport à d'autres dépenses. *« Le prix d'une place de parking est si cher ! C'est 100 ou 200 € par mois et je ne veux pas dépenser tant d'argent juste pour garer ma voiture »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). De même, Carole ne prend pas sa voiture pour aller à Paris car elle juge le prix du stationnement trop élevé pour son budget. *« Financièrement je peux pas me permettre de payer le parking pour toute une journée !! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). De même, le coût du risque accepté par certains parait trop élevé pour d'autres. Pour se rendre au travail, Corinne par exemple, privilégie les transports en commun pour éviter d'avoir des contraventions. *« Si j'y vais pas en métro je prendrai des PV donc ça me reviendrait hyper cher. 11 € par jour c'est pas la peine »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
Certains individus sont très sensibles aux coûts réels de l'automobile ce qui pourra freiner l'acquisition et/ou l'usage. Anthony relève bien tous les frais qu'une voiture implique et cela lui paraît plutôt dissuasif. *« Ça devient vite une source de dépense régulière, entre l'essence, l'assurance, le contrôle technique, quand on se fait cartonner il y a les réparations, j'ai pas vraiment eu d'accidents, mais il arrive que les voitures aient un problème, il faut tout de suite payer, souvent on n'a pas de voiture de replacement tout de suite… »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Lucie n'a pas l'intention d'avoir une voiture non plus du fait de ses coûts. *« J'ai pas d'argent, et la voiture… l'essence, l'assurance… ça me coûte moins cher d'y aller en transports. Et puis à Paris c'est pas intéressant d'avoir la voiture »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale). Pour Vanessa, les transports en commun sont moins chers que la voiture et suffisants pour se déplacer dans Paris.

[102] On sait par ailleurs maintenant, notamment avec les enquêtes « Budgets de familles » (INSEE) que les transports (et en particulier avec la voiture) sont devenus le 2e poste de dépense après le logement, en dépassant l'habillement.

« Dans Paris tu peux aller travailler et habiter n'importe où en prenant les transports, et à mon avis ça coûte moins cher que d'avoir une voiture. Parce qu'une voiture c'est une perte sèche, ça ne fait que coûter de l'argent, entre l'achat, l'entretien, l'essence, l'assurance, et ça perd 15 ou 20% de sa valeur par an… c'est l'horreur une voiture ! » (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Johan aussi est conscient du coût réel de la voiture. Il a même pensé à la location ponctuelle plutôt que d'en posséder une. Mais finalement les contraintes, déjà évoquées précédemment, l'ont dissuadé et il a préféré avoir son propre véhicule. *« C'est la question qu'on s'est posé [la location], parce que ça a un coût d'avoir une voiture comme ça qui est immobilisée. Entre l'entretien, l'assurance (…) Economiquement c'est sûr que c'est tout le contraire d'un investissement, c'est juste une source de coût et le retour sur investissement est très faible »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).
Dans ces cas où la voiture est trop coûteuse financièrement, ou ne fait pas partie des priorités de dépenses, le vélo ne pourrait-il pas apparaître comme une alternative économiquement viable ?

2.4.4 Le vélo, un choix économique ?

Quelques-uns ont choisi le vélo pour son moindre coût, mais ce n'est rarement la principale raison. Ce choix relève aussi et surtout du plaisir, de l'optimisation de ses déplacements, ou bien encore de valeurs écologiques.
Pour Nathan les coûts sont une des raisons mais pas la seule. *« Et aussi un vélo bon ça coûte à peu près 100 €, en deux mois de carte Orange il est remboursé ! ! Solution économie, il y a peut être aussi de ça si j'ai choisi le vélo ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Mais pour Arthur, le coût ne s'intègre pas dans son choix. *« Si j'avais beaucoup plus d'argent j'aurais pas de voiture, où alors pour partir en week-end mais pas pour circuler dans Paris ! Je suis vraiment bien en vélo en fait ! Je trouve ça très bien comme moyen de transport »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste).
M. Jensen (1999) démontre dans son analyse des comportements vis-à-vis des transports, deux interprétations selon le type d'approche employée. Dans l'enquête qualitative, les Alternatifs à la voiture déclarent ne pas avoir été influencés par les coûts, alors que l'enquête quantitative montre un écart important de revenu entre les Alternatifs et les automobilistes. Effectivement, nous avions relevé dans la description de ce groupe d'usagers qu'ils avaient plutôt de bas revenus, mais nous ne pouvons nous fier à ce critère qui n'est pas du ressort de notre approche qualitative. Notons simplement que nous retrouvons effectivement plutôt des étudiants, ou des individus en recherche d'emploi. Mais ce critère n'apparaît pas déterminant dans leur discours.

Il semblerait que les coûts ne soient pas un facteur déterminant dans les critères de choix modal à l'acquisition comme à l'usage, même s'il s'intègre dans les critères de choix. Ce critère financier ne semble pas freiner les automobilistes qui sous-estiment le budget de leur voiture, mais à l'inverse devient un argument pour ne pas utiliser les transports en commun, leur coût étant surestimé. De plus, si certains vont tenter de réduire leur usage automobile ou d'adopter des stratégies pour limiter les coûts, d'autres auront en tête de rentabiliser au maximum cet investissement coûteux. P. Frenay en est également arrivé à la conclusion que le critère du coût n'était pas prépondérant dans le choix modal (1997, p51)[103].

[103] Notons cependant qu'à la date de son article, le prix du pétrole n'avait pas encore augmenté comme aujourd'hui. Mais nous même, n'avons pas relevé une incidence très visible de cette hausse sur les comportements de mobilité

Pour conclure ce deuxième chapitre sur les perceptions des différents modes selon les usagers, nous constatons que les mêmes critères apparaissent envers les différents modes pour chacun de leurs utilisateurs, excepté les transports en commun. Qu'il soit automobiliste Exclusif, cycliste, utilisateur d'un deux-roues motorisé, ou encore marcheur, ce sont les mêmes attraits qui ressortent du discours de l'interviewé : plaisir, sensations, liberté, rapidité, indépendance, maîtrise. Pourtant, les autres utilisateurs ne semblent pas convaincus par les alternatives qu'ils n'ont pas choisies. Tout se passe comme si chaque utilisateur se confortait dans son choix modal (et l'auto-justifiaient) et n'en relevaient que les avantages, et parallèlement omettait ou amoindrissait les inconvénients. Nous y reviendrons dans le quatrième chapitre qui conclura cette première partie. Nous avons vu par ailleurs que leur perception a tendance à déformer les caractéristiques (temps, coût, etc.) des modes qu'ils n'utilisent pas. De plus, tant que l'individu n'a pas fait l'expérience des avantages de la voiture (confort, liberté, indépendance, etc.), ces attributs ne seront pas cités par les non-utilisateurs, qui valorisent leur propre mode.
Nous pensons que selon le rapport à l'objet de mobilité, les contraintes seront plus ou moins bien vécues et acceptées. Si les transports en commun ne sont pas vécus de manière plaisante mais ont une fonction utilitaire, nous comprenons que si leur fonctionnalité (ou leur performance) n'est pas optimale, ils n'ont plus aucun avantage à être choisis, et le sont probablement à défaut d'autres possibilités. Il en va de même pour la voiture lorsqu'elle est perçue comme un simple outil de déplacement. A l'inverse, en procurant du plaisir, la voiture est dotée d'un pouvoir dont jouit l'individu physiquement, physiologiquement et psychologiquement. Ainsi, les contraintes peuvent être dépassées et acceptées de par le plaisir procuré qui les compense. Dans la même mouvance, Y. Duhamel (2003), dans une recherche pour le PREDIT, a montré que la concurrence entre les modes était biaisée par le rapport affectif à la voiture et ses valeurs symboliques dont les transports en commun sont dépourvues.

Nous avons tenté jusqu'ici de démontrer les multiples facteurs (intrinsèques et extrinsèques) qui conditionnent le choix du mode et l'acquisition de la voiture, facteurs qui participent au déclenchement de la pratique et de l'usage au quotidien. Nous allons à présent analyser de plus près comment les individus choisissent leur mode au quotidien, quelles sont les contraintes rencontrées et quelles sont les stratégies qu'ils vont employer pour les parer selon les contextes d'usage. Nous verrons que se déplacer, et plus précisément se déplacer dans un contexte urbain, est quelque chose qui s'apprend, s'expérimente, et bien se déplacer nécessite des connaissances et des compétences, que nous qualifierons de « capital mobilité ».

---

des enquêtés réinterrogés après la hausse de 2005. Nous en reparlerons dans le deuxième axe d'analyse.

Chapitre 3 : Contraintes, stratégies d'usage au quotidien et expertise du déplacement

Nous nous sommes attaché à saisir les perceptions qu'ont les individus de leurs propres modes et des modes qu'ils n'utilisent pas, mais nous n'avons pas encore abordé de manière approfondie comment (sous quelles contraintes et à partir de quelles stratégies), les usagers Multimodaux construisent leurs choix modal au quotidien. Nous avons vu que les Exclusifs ont un tel attachement à l'objet que les contraintes sont gérées ou acceptées, ce qui peut être un frein au changement. Ils ont par ailleurs tendance à valoriser leur mode au détriment des autres et font preuve d'un manque d'expériences multimodales. Dans ce chapitre, il convient de saisir les stratégies mises en œuvre au quotidien par tous les types d'usagers, en termes de choix modal, d'évitement des contraintes, ou de gestion du temps et de l'organisation quotidienne. Finalement, qu'est-ce qui incite les individus à utiliser, ou pas, la voiture au quotidien au-delà des représentations des modes ?
Si le mode et le déplacement peuvent être vécus positivement ou négativement, ils ne le sont pas passivement. L'attrait des modes individuels tient notamment de la liberté d'action et de la maîtrise. En effet, les individus cherchent à maîtriser leur mobilité. Celle-ci génère de nombreuses zones d'incertitude qu'il faut gérer au quotidien. Ces zones d'incertitude se situent au niveau du mode même et de sa fiabilité, au niveau de la durée estimée du trajet, ou bien encore du trajet même et des obstacles rencontrés. L'objectif de beaucoup des usagers interrogés est donc d'optimiser une ou plusieurs de ces conditions de mobilité : leur temps de parcours, le confort de leur déplacement, la sécurité et la fiabilité du mode et du déplacement. Pour ce faire, des stratégies sont déployées pour contrecarrer les obstacles et minimiser ces zones d'incertitude. L'individu cherche par exemple à rendre son déplacement le plus court en temps et le plus confortable en évitant les situations de blocage. Mais ceci suppose une bonne connaissance de ses déplacements et du système de mobilité, des différents modes, de la ville et des trajets.

Nous allons voir en premier lieu dans ce chapitre que le choix du mode, notamment pour les Multimodaux dépend en partie des programmes d'activité et de l'usage envisagés, ainsi que des contraintes qui y sont associées. Ainsi, si la force de l'habitude freine les pratiques multimodales, le choix dépend aussi des effets de situations. Notre attention portera alors sur les stratégies d'organisation de la vie quotidienne des individus. Nous analyserons ensuite comment les individus gèrent leurs déplacements (gestion du temps et de la fiabilité) et comment ils vivent leurs temps de trajet. Nous verrons enfin que des connaissances et des compétences de mobilité sont requises pour « bien » se déplacer.

3.1 A un usage dépend un mode, le poids du contexte quotidien

Il s'agit ici de montrer que les arbitrages ne sont pas toujours figés sur un mode et peuvent évoluer en fonction du contexte et de la situation. Si pour certains l'usage des modes non utilisés est rédhibitoire, pour d'autres ils peuvent être choisis dans certaines circonstances. Ainsi, dans certains cas, il sera plus avantageux de prendre les transports en commun ou le vélo que la voiture, et à l'inverse, la voiture peut être indispensable à certains moments. Ce sont ces arbitrages entre différentes possibilités modales dans certaines circonstances que nous allons décrire à présent. Pour les individus qui ont des pratiques de déplacements multimodales (au sens où ils utilisent habituellement plusieurs modes de transport différents, qu'ils choisissent selon les contextes de mobilité), chaque mode aura son optimum de performance selon le besoin d'usage, les distances, les motifs de déplacement et les contraintes de destination ou de trajet.

3.1.1 A une distance, un mode : une voiture plutôt adaptée aux longues distances

Certains soulignent que si l'automobile est inutile en milieu urbain, elle peut porter un intérêt pour des déplacements de longue distance. *« C'est quand même pratique pour partir en week-end, en voyage, des trucs comme ça, mais en milieu urbain, aucun intérêt !! »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Franck utilise sa vieille voiture uniquement pour aller en grande banlieue voir sa famille ou la famille de sa femme. De même, Johan ne voit pas l'utilité de prendre sa voiture tous les jours, mais il est content de l'avoir pour partir en week-end. *« J'habite à cinq minutes à pied de mon travail, donc je n'ai pas loisir de prendre la voiture tous les jours, je m'en sers jamais la semaine, et je la prends le week-end, mais uniquement pour sortir de Paris ou si j'ai des achats à faire sur Paris. Sinon c'est le taxi pour les sorties le soir, et les transports en commun, bus et métro en journée. Là où j'habite au pied de mon immeuble j'ai un terminal de bus, donc j'ai énormément de lignes de bus à disposition, c'est très pratique »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Ainsi, une bonne desserte et des trajets habituels relativement courts réduisent le besoin de voiture.

Christian par exemple, a plusieurs voitures qu'il utilise essentiellement pour des déplacements à longue distance. Sa plus grosse voiture consomme beaucoup et ne convient pas pour un usage urbain. *« Elle a un réservoir de 80L qui me fera que trois jours si je la prends en ville !! C'est que pour les grands déplacements et pour le plaisir des fois mais pas pour rouler en ville comme ça ! C'est des voitures qui sont faites essentiellement pour faire de la route »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Il est intéressant de noter que lorsque les moyens financiers le permettent, chaque voiture peut être associée à une certaine fonction (en milieu urbain ou pour les trajets à longue distance, par exemple), ce qui pousse alors au multi-équipement (là où les inégalités riche/pauvre se sont accrues).

Pour les personnes qui ont un réel plaisir à la conduite automobile, la voiture sera plus souvent appréciée pour des longues distances qu'en milieu urbain dense. Nous l'avons déjà relevé avec le cas de Jean-Michel.

Patrick a choisi de ne pas utiliser sa voiture en Île-de-France. Il ne s'en sert que pour partir en vacances et a d'ailleurs acheté un véhicule de type « transporteur », pour partir en famille plusieurs semaines. *« C'est principalement pendant les vacances, on doit faire 20000km par an. On se*

tâte peut être pour acheter quelque chose de plus petit, mais le problème c'est les bagages, parce que l'été on va à la montagne, il faut le matériel de montagne, de camping, après on va à l'étranger, donc il faut pas mal de bagages. Ce n'est pas évident de trouver des voitures dans lesquelles on puisse tout ranger sans trop de problème ! » (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).

Certains modes seront donc plus adaptés que d'autres pour certains types de trajet. Souvent pour un trajet court il paraîtra plus simple d'y aller à pied qu'en voiture ou en transports en commun. La voiture est avant tout destinée à accroître les distances. Et de fait, certaines activités de proximité, notamment de loisirs, sont plus simples à réaliser à pied qu'en voiture. Par exemple Alicia préfère aller louer des films dans son quartier à pied. *« C'est pénible de le [le film] ramener en voiture »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement) ; de même, aller au cinéma à pied en dix minutes est un plaisir, *« alors que c'était toute une expédition d'y aller en voiture avant ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). En effet, non seulement la distance mais aussi le type d'activité influent sur le choix modal.

3.1.2 A une activité, un mode : une voiture qui pallie les carences des transports en commun

Certains feront usage de l'automobile uniquement pour leurs loisirs : pour les activités nocturnes, pour sortir de Paris le week-end et pour les vacances.

Plus que le lieu de destination, c'est l'activité et son accès, en lien avec certaines contraintes, qui déterminent le choix du mode. Il dépend en partie de l'accès en transports en commun en termes de desserte, de correspondances et d'horaires. *« On a des amis qui habitent dans le coin, dans le 3e au dessus du 4e, il y a 15-20 minutes à pied, et puis quand c'est plus loin et plus difficile d'accès… quand on va au cinéma on va souvent sur les Champs-Élysées et là c'est une fois sur deux voiture ou transports. C'est lié à l'heure à laquelle on pense revenir. Ça dépend si on mange avant ou après le ciné. On va plutôt à la séance de 10h, donc si tu vas manger après le film, le métro c'est foutu, et les taxis ça nous est arrivé de nous retrouver en plan, de pas trouver tout de suite alors quand il fait froid, tu restes dehors à chercher un taxi c'est vraiment pas agréable. Donc il n'y a pas vraiment de règle, pour le même endroit, on peut prendre la voiture ou le métro »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Comme Jean-Michel, Benoît fonde son choix sur l'heure de la fin de l'activité, mais aussi sur l'activité même, comme consommer de l'alcool. *« Quand je sais que je vais sortir tard, je prends la voiture, mais si je le savais pas avant je rentre en taxi et quand je sais que ça va être une soirée arrosée je ne prends pas ma voiture non plus, je prends le métro »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Sortir le soir et envisager de boire de l'alcool peut être un critère significatif dans la décision de prendre la voiture ou pas. *« Quand je sors le soir pour un dîner je prends la voiture sauf si je sais que je vais boire au-delà de ce qui est autorisé »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). En effet, les mesures de restrictions semblent dissuader des automobilistes. *« Il y a de plus en plus de contrôles d'alcoolémie dans Paris, donc il suffit que t'es fait un repas, t'as bu deux verres ça y est t'es à 0.5, donc j'évite de prendre la voiture quand je sais que je vais faire un bon repas… »* (Jean-Michel).

Selon son activité professionnelle, Etienne aura tantôt besoin de sa moto pour gagner du temps, tantôt de sa voiture pour transporter du matériel encombrant. *« Quand on photographie des événements, le premier arrivé a gagné, donc je peux pas prendre le bus, à cause des embouteillages et le bus ne m'emmène pas exactement là où je dois aller, par exemple si à 14h je dois aller à l'hôtel de*

Crillon et à 17h, je dois être à côté de Montparnasse, le bus ou le métro ne peuvent pas me permettre d'y aller aussi vite que la moto » (Etienne, 38, E, P/P, photographe).
Certains utilisent aussi leur voiture lorsqu'ils vont faire des courses. Soit comme Françoise, ils vont préférer aller dans un supermarché plus loin pour justifier l'usage de la voiture et ne pas avoir à porter les sacs. Soit ils vont faire une grande quantité de courses une ou deux fois par mois et remplissent le coffre. Soit ils ont plutôt l'habitude de faire des courses de proximité, mais prennent la voiture pour les choses lourdes et encombrantes de temps en temps. *« En général je vais faire les courses une fois par mois, donc je fais un gros plein au centre commercial, et puis du coup me trimballer tous les sacs en transports c'est pas pensable ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie).

Outre l'activité en elle-même, c'est aussi la fréquence de cette activité ou cette destination qui va justifier l'usage de tel ou tel mode, et influencer le choix du mode au quotidien. En effet, si un déplacement est ponctuel, dans certains cas l'individu préférera un mode sûr, que ce soit le mode utilisé habituellement pour ne pas perdre ses repères, ou le mode le plus fiable. Toujours est-il que si ce déplacement devient routinier, alors l'individu prendra le temps de choisir le mode jugé le plus optimal en temps et/ou en confort. Tout se passe comme si le choix d'usage de la voiture dépendait de la fréquence du déplacement, mais également de la durée de la période envisagée pour ce déplacement. Dans certains cas, si ce n'est que pour une courte période, la contrainte des transports en commun pourra être acceptée. Mais si le déplacement devient quotidien et sur du long terme, alors la voiture sera préférée. Alfred opte pour sa voiture quand il doit commencer une mission, et si elle vient à se prolonger, il prendra alors le temps de choisir le mode le plus simple et le plus rapide. *« A partir du moment où je m'installe dans une mission, par exemple j'en ai fait une à Montparnasse, c'est une ligne directe d'ici, donc j'y suis allé une ou deux fois en voiture au début… (…) ça ne devait durer qu'une semaine et en fait au bout de deux jours, j'ai su que ça allait durer six mois. Donc je me suis dis que c'était ridicule, en métro c'est à 20-25 minutes d'ici et en voiture c'est une heure. Le métro direct c'est imbattable ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).
Ainsi, selon le contexte de mobilité et la fréquence de déplacement, un mode paraîtra plus avantageux qu'un autre pour ces Multimodaux.
Quand la voiture permet de pallier les absences de desserte des transports en commun ou la fermeture de leur service, ceux-ci s'avèrent très pratiques par moment, et plus performants que la voiture.

3.1.3 Les transports en commun, un mode pratique en certaines circonstances

Les transports en commun peuvent être vécus de manière très contraignante, voire subis par moments, nous l'avons vu, et à d'autres, ils peuvent être jugés très pratiques. S'ils ne sont pas choisis par plaisir, ils le sont pour leurs fonctionnalités (et leurs performances). Le choix s'oriente plus facilement vers les transports en commun lorsque le trajet est direct, moins long en temps qu'en voiture, ou plus simple.

3.1.3.1 Entre inconfort et rapidité : la condition du trajet direct pour une réduction de la charge mentale

Jean-Michel prendra assez facilement le métro dans Paris quand le trajet est simple, direct. Mais s'il y a des changements, il préfèrera opter pour sa voiture. *« Le soir, soit on reste dans le quartier, soit on prend le métro et le taxi pour revenir, mais si on va dans un quartier pas très facile d'accès, genre Montmartre, c'est un peu compliqué pour y aller, c'est long il faut faire des changements, donc dans ce cas-là on prend la voiture »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Lucie explique que le problème des transports en banlieue est directement lié aux ruptures de charge, c'est-à-dire aux changements de modes, où la fréquence est parfois faible et où l'attente accroît le temps de trajet. *« À Paris j'aurais mis moins de temps parce qu'il y a plein de métros, de trains. Mais dès que tu te retrouves en banlieue, il faut systématiquement prendre le bus, et là, il y en a beaucoup moins. J'ai que 40 minutes de (temps de) transports et pourtant je mets 1h30 ! c'est pas normal, il y a un problème ! »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale).
Florence avait l'intention d'aller travailler en transports en commun quand elle a emménagé à Paris, mais elle s'est rendu compte que son trajet aurait été très long et très compliqué du fait des nombreux changements de modes. Elle a donc opté pour la voiture sans hésitation. *« Quand je suis arrivée à Paris je ne pensais pas faire les trajets pour aller au travail en voiture, j'étais habituée aux transports en commun là où j'habitais à Grenoble, et alors pour aller à mon lycée d'ici il faut prendre un métro, il faut déjà au moins cinq minutes à pied pour aller jusqu'au métro, après j'arrive à gare de Lyon en cinq minutes, je change il faut que je prenne le RER D donc là j'en ai pour 20-25 minutes, s'il n'y a pas de retard, et après je descends à Evry, et je prends un bus pour aller à mon lycée, donc ça fait trois moyens de transport et comme il faut que je sois à huit heures moins dix au lycée, j'ai calculé les horaires pour être sûre de pas le rater, parce que si je le rate je rate ma première heure de cours en fait ! Et donc il aurait fallu que je parte de chez moi vers 6h30. Ça coinçait surtout au niveau de la correspondance RER/bus, alors qu'en voiture en roulant normalement je mets une demi-heure. Et en fait en commençant à 8h j'y gagne, parce qu'il n'y a pas encore trop de monde le matin »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Si prendre les transports en commun est une lourde contrainte pour Alfred, dans certains cas les bénéfices contrebalancent les coûts. En l'occurrence, lorsque le trajet est direct. *« Le métro c'est uniquement quand c'est une ligne directe et si je peux éviter, j'évite ! (…) C'est le dernier choix quand vraiment j'ai pas le choix de faire autrement, donc je prends le métro et je fais la gueule avec les autres, et les six mois de l'année dernière quand j'allais à Montparnasse, j'ai beau avoir une voiture et ne pas aimer le métro je les ai fait en métro. Mais ça allait, parce que c'était la ligne 12 qui est beaucoup moins chargée, et parce que c'est direct, et elle permet de gagner 30 à 40 minutes pour chaque trajet par rapport à la voiture. Donc là c'est le premier choix c'est imbattable ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Mais non seulement les individus ont tendance à privilégier les transports en commun quand les trajets sont directs, mais également quand les trajets sont plus courts qu'en voiture. Et souvent, le trajet direct économise beaucoup de temps.

3.1.3.2 La condition d'un temps de trajet plus court qu'en voiture

En effet, très souvent, pour ces individus ouverts à différentes possibilités modales, ce sont les temps de trajet qui feront pencher la balance. *« Pour des raisons de praticité c'était plus rapide de prendre le RER. Je le prenais pour aller en cours et surtout parce que j'avais un petit travail à la Fnac aux Halles, là je prenais le RER A parce que c'était extrêmement pratique, c'était direct, cinq stations,*

en vingt minutes j'y étais, alors que si j'y allais en voiture ou en deux-roues, j'aurais mis deux fois plus de temps » (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Si les transports en commun réduisent significativement le temps de trajet alors ils pourront être préférés à la voiture. Quand Alfred était en mission à Montparnasse le trajet était direct et plus court en transports en commun qu'en voiture. Mais pour se rendre sur son lieu de travail habituel, le métro ne semble pas pouvoir faire pencher la balance de son côté, le trajet sera beaucoup plus long et n'apportera pas le confort de la voiture. *« En partant de la place Clichy pour aller à Boulogne, le métro c'est la ligne 9 et 10, il y en a pour 45 minutes et après il faut marcher 5-10 minutes donc il y en a pour une heure de porte-à-porte. En bagnole, le matin à 9h quand je suis en retard, je me tape l'heure de pointe, je mets 35 minutes »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Tant que le trajet en voiture sera plus court, les transports en commun seront rarement choisis par ces personnes. Franck utilise très peu sa voiture, sauf quand les temps de déplacement passent du simple au double. *« Par contre, je l'utilisais quand je travaillais au nord de Paris, à Mitry, parce qu'il y avait pas de… enfin il fallait marcher 20 minutes entre la station et mon lieu de travail, et c'était seulement 30 minutes en voiture, et presque 1 heure en transports en commun, donc c'était bien pire en transports en commun, donc j'y allais en voiture »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Au contraire quand le trajet n'est pas direct, la voiture s'avère souvent plus rapide, notamment pour les trajets en banlieue. *« Il faudrait prendre le train à St Ouen-l'Aumône, aller jusqu'à la gare St Lazare il y en a pour 20 minutes, et après il faudrait prendre le train jusqu'à Herblay je pense qu'il y en a pour 15 minutes et après aller de la gare d'Herblay à son travail peut être 20 minutes. Donc elle mettrait presque une heure alors qu'en voiture elle met 15-20 minutes ! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Les correspondances impliquent des pertes de temps importantes.

A temps plus ou moins égal, certains opteront pour la voiture, d'autres pour les transports publics. *« Au niveau du temps c'est plus le rapport entre ce que je gagne et ce que je perd. Si la différence est minime je vais plutôt prendre les transports en commun »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Outre la préférence pour le mode le plus direct et/ou le plus rapide, certains privilégient la simplicité de l'accès et de l'usage.

3.1.3.3 Le choix du mode le plus simple d'usage, éviter la contrainte du stationnement

D'un côté les individus vont se plaindre de la dépendance et de l'inconfort des transports en commun, mais de l'autre, ce moyen de locomotion semble parfois diminuer la charge mentale par rapport à l'automobile. Carole est un exemple frappant de cette contradiction. Elle commence par se plaindre des transports collectifs : *« j'aime pas ça, je trouve ça sale, on est vraiment dépendant et j'aime pas du tout »* et au fur et à mesure de l'entretien, elle nous dit, *« c'est vrai que c'est une bonne alternative pour aller travailler. On peut pas toujours y aller en voiture, s'il n'y a pas d'endroit pour se garer… je pense que d'un point de vue du temps, ça en fait gagner, et puis ça cause moins de soucis quand même »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Les transports en commun sont parfois vécus comme un mode plus simple que la voiture, notamment du fait que la contrainte de stationnement ne se pose pas. *« Il y a des moments j'aime bien prendre le métro, je trouve que c'est pratique, tu te soucies de rien, t'as pas à savoir où mettre ta voiture… t'as juste à mettre ton ticket… c'est simple ! Mais quand t'as des changements, que tu dois attendre, ça pue… »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). En effet, dans certains cas la voiture augmente la charge mentale, notamment vis-à-vis des problèmes de stationnement.

Patrick prendra sa voiture exceptionnellement lorsque le stationnement, le trafic et l'activité en facilitent son usage. *« Quand on va à Paris on ne prend jamais la voiture. Sauf exception. On la prenait pour aller à la cité de la musique, on pouvait la garer facilement à pantin, mais depuis quelque temps il y a pas mal d'immeubles donc on peut plus la garer et comme notre camion dépasse 1m90 on ne rentre pas dans les parkings, donc on y va en métro. On prenait le périph, porte de Montreuil – Pantin c'est rapide, ce n'était pas trop embêtant de prendre la voiture, mais par contre pour aller à Paris, jamais on ira en voiture. On est à cinq minutes du métro en plus »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).
Pour certains, même si un accès aux transports en commun existe, il faudrait qu'il soit plus proche que la voiture pour être envisagé. *« C'est peut être de la fainéantise, mais il n'y avait pas de transports en bas de chez moi, il fallait marcher, et puis il n'y avait pas de bus qui y allait directement, c'était compliqué »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Dans ce cas l'individu choisira le mode le plus proche de chez lui et le plus accessible et direct. Il pourra par exemple prendre son vélo s'il est garé devant la voiture dans le garage, car il sera plus facile d'accès à ce moment-là.

Finalement, l'objectif dans l'arbitrage tient au caractère direct du trajet. En effet, un trajet direct, quel que soit le mode, limite les ruptures de charges, réduit le temps de trajet ainsi que la charge mentale. Dans ce contexte, nous pourrions nous interroger sur l'attrait des pratiques intermodales[104].
Si le choix de certains enquêtés penche plus vers les transports en commun sous ces conditions, l'automobile est parfois inévitable.

3.1.4 Une automobile utile voire nécessaire dans certaines circonstances : une question d'accès

Le plus souvent la voiture devient nécessaire face à des contraintes de desserte, d'horaires et d'accessibilité des transports en commun.

3.1.4.1 Face aux contraintes de desserte ou d'horaires des transports en commun

Florence construit son arbitrage essentiellement sur les conditions de stationnement et de desserte. La banlieue bénéficie plus à la voiture, *« là je me gare dans mon lycée sans problème on a un parking réservé. Et c'est plus rapide, parce que c'est l'autoroute je passe 10 minutes sur le périph à 30km/h et après c'est l'autoroute ! et je pars avant les bouchons et quand j'arrive chez moi j'ai des places de parking juste en face aussi donc avec la carte résidentielle je paie pratiquement rien, et j'ai toujours une place vu les horaires que j'ai ! Donc c'est tout bénéf ! »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Tandis que les transports en commun sont plus avantageux dans Paris. *« (En voiture) Il faut se taper la circulation, tu ne peux pas boire, il faut trouver une place…c'est trop aléatoire, le métro dans Paris c'est quand même bien desservi ! Tu peux aller partout. Par contre pour aller en banlieue c'est plus facile de se garer et puis c'est moins bien desservi, et puis rentrer tard en métro ça craint un peu »* (Florence). Des personnes vivent à Paris et disposent donc d'un bon

[104] Cette question mériterait une étude plus approfondie.

réseau de transports, mais sans voiture, elles ne pourraient se rendre partout en Île-de-France. Certains n'ont pas le choix de se faire conduire en voiture dans certains endroits à certains horaires. Par moments, Alexandre est contraint de se faire accompagner par des amis en voiture du fait des horaires de fermeture des transports en commun. *« Pour rentrer de soirée, souvent, il y a un ami qui a une voiture et il raccompagne trois ou quatre personnes, c'est très fréquent ça !! (…) ou de temps en temps pour y aller quand c'est pas très facile d'accès, je me rappelle de soirées HEC à Jouy le jeudi soir, là sans voiture c'est pas possible, donc on se donner RDV là où la personne avait sa voiture on partait tous à 9h pour aller sur le campus, on se disait tous on veut rester jusqu'à telle heure, on se fixait un horaire et un lieu de RDV et puis voilà ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). C'est effectivement le soir quand il n'y a plus de métro, que les enquêtés ressentent plus le besoin de la voiture. *« Ce qui me pose problème c'est le soir quand je sors, c'est le seul moment où je me dis qu'une voiture ce serait utile »* (Alexandre). De même, Magda prend systématiquement sa voiture pour sortir dans Paris pour ne pas être prise de court par les horaires des trains. *« Par contre le week-end, quand on vient à Paris pour faire un resto, un bowling ou autre là on vient en voiture, parce qu'on reste tard le soir, et sinon il faut organiser toute ta soirée en fonction de l'heure du train, alors qu'en voiture si à 11h on est fatigué et qu'on veut partir on part, et si on veut rester jusqu'à deux heures du mat' on peut rester. Donc on vient forcément en voiture »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). La liberté d'avoir un transport accessible le soir passe au dessus du problème de stationnement. En effet, la fermeture du métro est une contrainte qui pèse sur l'organisation de la soirée et qui incite clairement des enquêtés à préférer la voiture. *« Le soir par exemple, si j'étais certain d'avoir un métro à n'importe quelle heure, c'est sûr que je prendrais moins ma voiture. Mais l'idée que je sois chez des amis, et à minuit je me dise il faut qu'on se dépêche on va rater le dernier métro, ça te gâche la soirée, donc si y avait des métros, je ne la prendrais plus le soir déjà, en plus ça me permettrait de boire un coup de plus… mais actuellement c'est pas le cas »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). La fermeture des métros le soir incite non seulement à utiliser la voiture, mais parfois même à en acheter. C'est le cas d'Alicia par exemple qui a en partie acheté sa voiture pour cette raison.

Si bien souvent la banlieue est mal desservie par les transports en commun, de manière générale, les alternatives à la voiture posent aussi problème lorsque l'on se retrouve en situation de mobilité réduite.

3.1.4.2 Face aux situations de mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite (PMR) ne sont pas seulement les personnes handicapées physiques ou mentales, mais des gens qui se retrouvent dans des situations peu confortables pour se mouvoir aisément. Elles peuvent être chargées de bagages, de sacs lourds ou encombrants, ou bien encore être avec des enfants en bas âge ou avec une poussette. Ce peut encore être des personnes qui ont du mal à se déplacer pour des raisons de santé que se soit ponctuel ou durable. Dans de telles situations, la voiture devient souvent indispensable.

3.1.4.2.1 Situation en « convoyage »

M. Flamm parle de « convoyage » pour regrouper « l'ensemble des fonctions de transport de choses (bagages, marchandises, etc.), de transport d'autres personnes ou encore de transport d'animaux de compagnie » (2004, p224). Dans ce type de situations la voiture est privilégiée.

Corinne, a eu beaucoup de matériel à transporter pendant une période et la voiture était nécessaire. *« Si t'es chargé, moi j'avais des matériaux, des trucs à aller chercher, donc en métro c'était la merde. (…) j'avais un chantier et l'aménagement d'ici donc la voiture j'en avais vachement besoin. Pour faire mes allées venues, aller à droite et à gauche, voir des entreprises, transporter du matériel, aller faire mes gros achats, sans ma voiture j'aurais jamais pu faire tout ce que j'ai fait ! Tu ne peux pas faire ça en métro ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Johan a également fait des travaux pendant une période et a donc profité d'avoir une voiture à disposition. *« En général ce que j'achète c'est assez volumineux donc je suis bien content d'avoir une voiture à ce moment-là. Mais quand je n'ai pas d'achat de ce type-là à faire, il m'arrive de ne pas m'en servir trois semaines d'affilée… »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Avoir du matériel à transporter peut donc être un facteur qui pousse à l'usage de la voiture ponctuellement ou durablement, ou qui peut parfois freiner la « dépossession » de cet objet dans certains cas. L'individu aura tendance à conserver sa voiture, même si l'usage est limité, au cas où il en est un besoin quelconque.

Pour John, le choix de la voiture dépend aussi du matériel à transporter ou du nombre de personne avec qui il se déplace. *« Quand je sais que je vais partir en RDV loin avec beaucoup de maquettes donc chargé à bloc, là je prends la voiture, ou bien, si après j'ai RDV avec plusieurs amis et je dois aller les chercher. C'est vraiment on va dire lié à du transport de volume, des gens, du matériel »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). La météo sera un problème uniquement quand il devra transporter quelqu'un sur sa moto. *« Si je suis tout seul j'ai pas peur de me déplacer sous la tempête, la neige, la pluie, si on est deux, en fonction du temps je vais privilégier la voiture, quitte à tourner un peu à l'arrivée, que de prendre la moto et que l'autre soit frigorifié ou trempé jusqu'aux os »* (John).

Corinne est également contrainte de se déplacer en voiture lorsqu'elle est avec son chien. *« Quand le petit toutou sera plus grand, j'en profiterai pour lui faire faire une balade, mais là il fait froid, et je vais pas lui faire faire trois quarts d'heure de marche, le pauvre chien ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).

Finalement, certains prennent leur voiture uniquement quand ils n'ont pas d'autres choix. Elle est utilisée en dernier recours quand elle paraît indispensable car aucun autre mode ne peut satisfaire convenablement le besoin de mobilité à ce moment-là. *« Quand il y a des personnes à conduire, quand on sait qu'on va rentrer après le dernier métro, quand j'ai des objets à transporter, quand vraiment on n'a pas d'autres solutions »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Tout comme les transports en commun, le vélo devient un mode de locomotion rédhibitoire quand on a du matériel à transporter. Pour Carole, le choix du vélo ou de la moto n'est pas envisageable car elle est souvent chargée, *« j'étais trop chargée pour y aller en vélo (…) Quand je vais travailler j'ai une valise avec mes cahiers, mon cartable, une glacière, c'est un déménagement à chaque fois donc en moto ce ne serait pas possible ! »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Christian souligne le même problème, quand il doit se rendre aux entraînements de basket avec ses ballons, *« je suis entraîneur et j'ai un énorme sac avec 11 ballons donc en vélo c'est pas possible »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Dans ces cas, le choix de la voiture s'impose.

Outre ces contraintes de « convoyage », se déplacer avec des enfants et une poussette ou en fauteuil roulant semble difficilement envisageable en transports en commun.

3.1.4.2.2 Poussette ou fauteuil roulant, la galère des transports en commun

Johan nous laisse très bien imaginer les difficultés rencontrées dans les transports en commun avec un enfant. *« Le moindre déplacement avec un enfant dans Paris c'est une galère, dès que tu prends le métro avec une poussette ça devient impossible, quand il faut passer sous les portillons avec la poussette, soit plier la poussette et porter le bébé dans les bras pour passer le tourniquet, soit essayer de passer comme ça mais il y a toujours un endroit où ça coince. Et après il faut la re-déplier derrière... Le bus, ça va quand il n'est pas bondé, l'accès au bus est assez facile parce qu'il se baisse contre le trottoir en s'arrêtant, mais quand il y a beaucoup de monde t'es aussi obligé de la plier sinon ça rentre pas. C'est pas pratique. Et si on prend le métro, t'es obligé de la descendre dans les escaliers, il y a jamais d'escalator, ça c'est pareil d'ailleurs je sais pas comment font les personnes qui ont du mal à se déplacer, ou qui ont un véhicule quelconque avec des roues ! »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Martine nous en commente aussi la complexité au quotidien. Elle a fait une tentative qui a suffi. Mais plus que l'accessibilité du mode, tenir les enfants en place pendant le trajet a été problématique. *« Les transports en commun avec des enfants c'est impossible, je ne sais pas comment elles font les mamans ! C'était une vraie mission quand je l'ai fait. (…) mon fils voulait voir ce que c'était, on a pris le bus, le train, le RER, le métro… on s'est baladé à Paris, mais j'étais crevée, j'en pouvais plus ! Alors qu'en voiture tu y vas, une fois sur place tu peux profiter de ta balade et au retour les petits peuvent dormir, on est posé, on peut se reposer, et on n'est pas encore obligé de remarcher, d'être avec le monde… c'est fatiguant ! Parce qu'en plus dans le métro, ils peuvent rien faire, je leur disais de ne pas toucher ça, et ils disaient 'maman, on peut rien faire ! - mais c'est sale !' et ils peuvent pas manger, chanter à tue-tête, ils peuvent pas écouter la radio… »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). En imaginant ces deux situations, nous comprenons aisément que certainement beaucoup d'autres personnes avec des enfants se retrouvent confrontées aux mêmes contraintes. Alfred nous fait imaginer la situation en bus. *« Le bus, c'est super il y a une porte sur trois où tu peux rentrer, et il y a un problème c'est qu'il faudrait un troisième bras pour appuyer sur le bouton pour tenir la porte en même temps qu'on monte la poussette, moi la première fois je l'ai prise dans la gueule la porte »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Non seulement prendre les transports en commun avec une poussette est une aventure, mais en fauteuil roulant cela est probablement impossible. *« Ma petite sœur est en fauteuil roulant, elle est venue me voir deux fois, on a essayé de prendre les transports en commun, l'ascenseur qui est en panne il est là bas au fond, et encore quand il y a un ascenseur ! et puis il y a les portiques… c'est vraiment l'expédition, c'est physique ! »* (Alfred). Etienne nous en donne un autre exemple, *« Mon beau père ne peut pas prendre le métro c'est pas adapté, il a une petite chaise roulante donc il peut pas. J'ai une amie aussi qui est en chaise roulante et elle ne prend jamais les transports. Prendre un bus, c'est impossible en chaise roulante ! Le métro non plus… »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Sachant que ce mode n'est pas conçu pour elles, ces personnes n'envisagent même pas de le prendre.

Il apparaît ici que la voiture devient nécessaire quand les transports en commun font défaut. Dès lors, nous pouvons supposer qu'une amélioration de leur desserte, de leur accessibilité et une plus large tranche horaire pourrait inciter des Multimodaux à limiter encore davantage leur usage automobile.

Ainsi, les arbitrages entre voiture et transports en commun pour les Multimodaux se construisent principalement en lien avec l'activité à destination, la destination même et sa desserte (notamment entre Paris et la banlieue), le temps de trajet, la simplicité du déplacement et les ruptures de charges, les horaires, et les situations de mobilité réduite.
Pour approfondir ces arbitrages, penchons-nous à présent sur les contraintes et stratégies d'organisation quotidienne, que le choix du mode peut rendre plus ou moins efficaces.

3.2 Organisation quotidienne et programme d'activités

Le choix du mode pour ces enquêtés Multimodaux dépend en grande partie du programme de la journée, du nombre d'activités, et des lieux fréquentés. Avec des enfants, l'organisation sera d'autant plus cadrée et complexe. Si les modes individuels facilitent le chaînage d'activité et l'organisation quotidienne, les transports en commun peuvent au contraire rendre le rythme de vie pesant.

3.2.1 S'organiser avec des enfants

Avoir des enfants impose une certaine organisation. Non seulement les horaires et emplois du temps sont plus contraignants, mais cela demande aussi une organisation rigoureuse au sein du ménage. L'objectif est de perdre le moins de temps possible soit en regroupant les activités des enfants, soit en répartissant les tâches au sein du couple selon les propres activités et destinations de chacun.
Linda est chargée d'accompagner ses enfants à leurs activités respectives. Elle s'organise pour réduire ses déplacements, soit en regroupant les activités de ses enfants, soit en leur apprenant à se déplacer tout seul, quand ils sont assez grands. *« L'année dernière j'avais beaucoup regroupé leurs activités pour avoir qu'un trajet à faire, je les posais tous les deux. Cette année c'est très dispatché au niveau des heures, des jours. Le plus petit fait de l'équitation, mais il a 8 ans, il ne peut pas y aller tout seul donc je l'amène, mais le grand, je le dépose à l'escrime et il revient tout seul à pied »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice).
Avoir des enfants demande une grande organisation au sein du couple. Selon les contraintes à destination et les choix stratégiques de chacun, les rôles se négocient et se répartissent pour organiser le quotidien et le rendre le plus optimal pour tous. Si l'un s'occupe des enfants le matin, l'autre s'en chargera le soir. Mais parfois une troisième personne est nécessaire. *« Quand je suis du matin, je commence à 7h, donc c'est mon mari qui s'occupe d'amener les enfants, d'abord les garçons à l'école puis ma fille à la crèche et après il va au travail. Et c'est moi qui les récupère à l'école à 4h30. D'abord ma fille à la crèche à Sèvres parce que c'est sur mon chemin et après les garçons et on rentre à Chaville. (…) et quand je suis du soir, je commence à 10h donc mon mari amène les garçons en partant au travail et moi j'amène ma fille à la crèche à 9h45. Et les soirs c'est une baby-sitter qui va chercher ma fille à la crèche et les garçons à 6h après l'étude et qui les ramène à la maison »* (Linda).
L'aide d'une baby-sitter s'avère indispensable quand les emplois du temps ne convergent pas. Mais Linda vit en grande banlieue, et aller chercher ses enfants à des endroits différents puis les ramener à la maison suppose de posséder une voiture. *« C'était compliqué parce que j'étais obligée*

de trouver quelqu'un de motorisé (…) on peut le faire qu'en voiture » (Linda).
Johan et sa femme s'organisent aussi de la sorte. Il s'occupe de son fils le matin, et sa femme de sa fille. Chacun amène l'enfant selon sa direction afin d'éviter des détours, et s'organise selon son emploi du temps et son programme d'activités. *« C'est moi qui emmène mon fils à l'école tous les matins parce que je suis à cinq minutes à pied de mon bureau, donc je suis pas loin et son école est à cinq minutes à pied de chez nous. Ce n'est pas vraiment sur le chemin de mon bureau, ça fait un petit détour mais ce n'est pas une contrainte comme je ne suis pas loin. Et ma femme pour l'emmener à l'école c'est exactement à l'opposé de son trajet donc ça lui fait plus long. Et notre fille est gardée en garde partagée soit à la maison soit dans l'autre famille, et elle est trois jours chez nous, et deux chez eux, ils habitent en face de chez nous donc ce n'est pas très contraignant. Et donc ça c'est ma femme en général qui l'amène les deux derniers jours. Ça lui prend trois minutes d'emmener notre fille et après elle va prendre son bus. Et le soir ça s'inverse, c'est moi qui rentre plus tôt parce que j'ai moins d'activités, j'essaie d'être là pour 7h30. C'est la nounou qui va le chercher à l'école et le ramène chez nous »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Là encore une troisième personne allège cette lourde organisation quotidienne qu'implique la présence d'enfants. Mais pour Johan, la « nounou » peut effectuer ces chaînages à pied.
Ainsi, si l'organisation quotidienne est plus complexe avec des enfants, le mode choisi peut faciliter ou non le chaînage des déplacements et la bonne réalisation du programme d'activités.

3.2.2 Le choix du mode selon le chaînage d'activités

V. Kaufmann (1997, 2000), V. Kaufmann et *al.* (2001), M. Bassand et *al.* (2001), B. Montulet (2005) ont montré que la mobilité et les choix modaux s'adaptent aux logiques d'action qui régissent notre vie quotidienne. Le choix du mode dépend du chaînage d'activités. La voiture apparaît plus simple pour effectuer ces chaînages de grandes distances, et d'autant plus en banlieue. Mais les modes doux, marche et vélo, sont aussi très prisés pour les sauts de puce de proximité.

3.2.2.1 Choisir la voiture pour un déplacement et la prendre toute la journée

Une personne qui n'a pas l'habitude de prendre sa voiture pour aller travailler la journée, pourra parfois préférer la prendre dès le matin dans le but de réaliser une activité le soir, ou pour enchaîner les activités sans avoir à repasser au domicile.
Prenons l'exemple de Jean-Michel, qui, un soir par semaine va faire du karaté. Il prendra sa voiture exceptionnellement ce jour là pour aller travailler, dans le but de rendre son déplacement de loisir de fin de journée plus court et plus agréable. Magda justifie de prendre sa voiture toute la journée pour faciliter le déplacement vers son activité sportive le soir. Si elle allait travailler en train, elle ne pourrait pas transporter ses affaires de gym, et serait obligée de repasser par chez elle pour prendre la voiture. La voiture paraît plus simple pour cumuler les activités. *« De temps en temps je prends mon sac de gym, en me disant que j'irais direct en sortant du boulot. En train il faudrait que je rentre chez moi que je prenne mes affaires de sport, la voiture, alors que là j'y vais direct »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Dans son cas, la voiture est déjà utilisée quotidiennement, pouvoir enchaîner les activités plus facilement est un confort. Alfred

nous explique également qu'une fois qu'il a pris sa voiture le matin, généralement il gardera sa voiture pour les autres activités de la journée. *« Le matin je devais aller à la Défense et je suis parti tôt donc j'y suis allé en voiture, et puis j'avais ma voiture avec moi donc j'allais pas revenir à place Clichy reposer ma voiture et prendre le métro pour aller ensuite à Montparnasse »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Toutefois, même s'il effectue la majorité de ses déplacements pendulaires en voiture, quand Alfred rejoint son groupe de musique certains soirs dans la semaine, les contraintes de stationnement et d'embouteillages sont telles qu'il préfère repasser chez lui déposer la voiture et y aller en métro. Il revient ensuite avec ses amis en taxi puisqu'ils habitent dans le même quartier.

Ainsi, selon les lieux et les activités, il sera parfois préférable de changer de modes au cours de la journée. Mais dans l'ensemble, il suffirait qu'une activité dans la journée nécessite la voiture pour que ce mode soit choisi pour tous les déplacements de la journée. M. Bassand et V. Kaufmann (2000, Bassand et *al.*, 2001) démontrent que la mobilité liée à la vie quotidienne n'est pas juste un moyen de réaliser des activités, mais de les enchaîner, les organiser, les agencer dans l'espace et le temps. Nous allons voir à présent que la voiture facilite clairement le chaînage d'activités, et ce, d'autant plus que les distances sont grandes, comme en banlieue notamment.

3.2.2.2 La performance de la voiture pour enchaîner les activités en banlieue

Encore une fois ici, une distinction s'opère entre mode individuel et mode collectif : si la flexibilité de la voiture facilite le chaînage d'activité, au contraire, les contraintes de dessertes et d'horaires des transports en commun rendent ces chaînages plus complexes et parfois même impossibles.

3.2.2.2.1 Une flexibilité automobile qui facilite le chaînage d'activité

V. Kaufmann et *al.* (2001) notent que du fait notamment de l'allongement des distances, retourner au domicile entre chaque activité devient de plus en plus rare, au profit « d'enchaînements d'activités dans des espaces géographiquement beaucoup plus étendus et spatialement éclatés ». Et la voiture serait plus performante pour enchaîner des activités relativement éloignées.

Certaines personnes ayant un usage exclusif de la voiture, ont établi un programme d'activités en fonction des possibilités que leur offre leur mode de locomotion. « Des personnes utilisant exclusivement l'automobile ne pourraient pas réaliser leur programme d'activités avec les transports en commun sans modifier certaines de leurs habitudes spatiales » (Kaufmann et *al.*, 2001). En effet, dans certains contextes, seul l'usage d'un mode motorisé peut permettre de réaliser un programme d'activités complexe. Henri a organisé son emploi du temps en fonction des performances attendues de la voiture. Pour pouvoir cumuler ses heures de cours à l'université et des heures de travail en lycée, il doit optimiser son temps de trajet entre l'université et son lieu de travail. *« Je dois jongler entre boulot et fac, parce que le lycée a des heures d'ouverture précises, et pour caser mes heures de boulot, j'ai dû m'arranger pour perdre moins de temps. En fait tout mon emploi du temps est basé sur le fait que je prends la voiture. Pour tenir mes horaires, la voiture c'est la seule solution »* (Henri, 23, E, zone 5, étudiant).

Prendre sa voiture pour effectuer un chaînage d'activités est un réel gain de temps. La flexibilité qu'elle permet facilite la gestion des emplois du temps. Comme le souligne B. Cambon de Lavalette, « les trajets en voiture accordent une plus grande flexibilité aux plannings horaires, contribuant ainsi à une meilleure gestion des activités quotidiennes » (1997). Pour Daphné, *« si tu veux faire plusieurs activités après le boulot, ça sera plus rapide en voiture »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). En effet, pour réaliser plusieurs activités plus ou moins éloignées, l'automobile fait gagner du temps et accroît les opportunités (Dupuy, 2006). Selon P. Peters (1998), en général les gens choisissent leur mode sur le critère de la vitesse, et s'ils ont plusieurs déplacements à faire dans la journée, il sera plus rapide et plus pratique de prendre la voiture. *« En voiture c'est l'impression de gagner du temps »* (Daphné). En effet, pour certains, il n'est pas concevable de ne pas avoir de voiture lorsque l'on a plusieurs déplacements qui s'enchaînent dans la journée. Par exemple Martine, n'imagine pas devoir repasser chez elle à la fin de sa journée, pour prendre la voiture et repartir chercher ses enfants. *« Mais c'est pas possible, il faudrait que je prenne le RER, et après il faudrait que je prenne le bus que je rentre chez moi, et que je reprenne la voiture pour aller chercher mes enfants ! Ce n'est pas possible. La mission ! Tandis que là, je suis sur la route, je récupère mes enfants au passage ! »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Nous avons vu que l'organisation est d'autant plus complexe quand il y a des enfants.

Quand la voiture facilite les chaînages d'activités et simplifie les déplacements, à l'inverse, l'absence de véhicule motorisé en périurbain freinerait l'organisation complexe des déplacements, les transports en commun n'étant pas optimaux pour le chaînage d'activités (Kaufmann et *al.*, 2001, Carré et *al.*, 2003).

3.2.2.2.2 Des temps de trajet en transports en commun qui limitent le chaînage d'activités

Si la voiture facilite les programmes d'activités, les transports en commun les réduisent et les complexifient. En effet, selon P. Bonnel, I. Cabanne et M-H. Massot, « la complexification des chaînes de déplacement n'est pas favorable aux transports collectifs dont la performance est moins uniforme dans le temps et dans l'espace que celle de la voiture » (2003). Non seulement du fait des contraintes d'horaires et de dessertes, les transports en commun offrent moins de flexibilité pour réaliser des programmes d'activités. Mais selon les temps de déplacements, le rythme quotidien peut parfois se réduire à trois temps, définis par le dicton « métro-boulo-dodo ». En effet, selon le temps passé dans les transports, le nombre d'activités quotidien s'en trouve réduit. Maintenant que Marion a un rythme plus soutenu, ses journées sont très limitées en termes d'activités. *« Depuis cette année je ne fais plus de sport… je n'ai plus le temps de rien faire à côté… j'ai l'impression que je fais que travailler ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Le temps passé à se déplacer allonge les journées de travail et réduit le temps pour des activités de loisirs.

Ces temps de trajets pèsent sur le rythme de vie et fatiguent. Christian explique que l'organisation de la journée dépend de la durée de transport. *« Il faut te lever plus tôt et ta journée s'organise autrement, parce qu'au lieu de perdre une heure de transport dans la journée t'en perds trois »*. Et le temps passé dans les transports en commun augmente les journées de travail, et fatigue d'autant plus. *« Ça fait des journées plus conséquentes, quand tu pars à 6h le matin et tu reviens à 19h, pour 8h de travail par jour !! J'étais le même temps dehors en travaillant 12 heures quand*

j'y allais en voiture qu'en travaillant 8h, c'est ça qui est dingue ! Et puis c'est plus fatiguant aussi les journées ! » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Grégory passait beaucoup de temps dans les transports en commun avant d'avoir sa voiture, et ce rythme de vie ne lui laissait plus aucune opportunité pour réaliser d'autres activités. Il a été épuisé par les transports en commun, et est arrivé à un seuil de saturation physique. *« Quand j'habitais à Meudon, j'ai pris les transports pendant huit mois, je mettais 1h30 voire deux heures le matin, deux heures le soir, plus toute la journée de boulot… J'ai été chez le médecin parce que j'en pouvais plus ! Il m'a arrêté pendant trois semaines, j'étais complètement épuisé, t'imagines pas comme c'est fatiguant de se taper autant de transport en plus de sa journée de boulot !! (…) Je partais à 5h30 donc je me levais à 4h30, je prenais le premier métro, et j'arrivais à 7h30 au boulot, après je travaillais entre huit et douze heures par jour et après j'arrivais super tard chez moi »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Pour cette personne, la santé est mise en jeu, tant physique que mentale. Le temps passé dans les transports en commun s'ajoute aux journées de travail déjà conséquentes.
Pour certains, le temps d'un trajet en transports en commun ne devrait pas dépasser une certaine durée pour être acceptable. A partir du moment où la durée dépasse un seuil d'acceptabilité, la voiture est privilégiée. Par exemple Daphné mettait un peu plus d'une demi-heure pour aller à l'université en banlieue, mais même si le déplacement aurait été plus court en voiture, la durée était encore acceptable. *« J'y allais en transport, il y avait deux stations de RER et après un bus, en voiture ça aurait été vingt minutes, mais bon, je savais qu'il y avait des transports accessibles donc c'était faisable en transport »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Mais quand elle a commencé à aller plus loin, son seuil de durée a été dépassé : *« matin et soir, je passais 1h30 dans les transports, donc dès que j'ai eu la possibilité d'avoir une voiture… »* (Daphné). Même si son trajet est accessible, la durée du déplacement est devenue trop longue.
Cette fatigue liée à la durée de déplacement peut parfois conduire à la saturation du mode.

Mais si la voiture facilite les chaînages d'activités relativement éloignées, d'autres moyens de locomotion individuels semblent également pratiques pour effectuer des « sauts de puce » de proximité.

3.2.3 Marche et vélo, des moyens de locomotion idéaux pour les « sauts de puces »

En ce qui concerne les déplacements et programmes d'activités de proximité, le vélo et la marche apparaissent très performants pour certains.
Pour les cyclistes, le vélo est plus rapide et plus pratique que d'autres modes pour enchaîner les activités et faire « des sauts de puces ». Pour Franck, le vélo est idéal pour faire plusieurs choses et se rendre à plusieurs endroits différents dans la journée. Pour Laure aussi le vélo est très pratique quand elle doit se rendre à différents endroits. *« Je vais le prendre par exemple si je dois passer à la banque, à la poste… l'autre jour je l'ai pris pour aller à l'école parce que je devais passer à la sécu qui est à st Michel et c'est pas loin. Souvent quand j'ai deux ou trois trucs à faire pas très loin je le prends, c'est plus pratique et plus rapide que le métro »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Le vélo permet non seulement d'éviter les situations d'attentes et les correspondances en transports en commun, mais aussi les contraintes de stationnement en voiture. Ce mode semble être particulièrement propice aux « sauts de puce » pour ses utilisateurs. *« Souvent je dois enchaîner*

des endroits différents avec des distances pas très grandes mais en métro il faudrait que je le prenne plein de fois, du coup j'y vais en vélo » (Arthur, 28, A, P/P, graphiste).
La marche est aussi idéale pour certains pour faire ces « sauts de puce ». *« On peut plus facilement faire d'une pierre deux coups, par exemple j'ai un dîner ce soir, on peut s'arrêter passer acheter une bouteille de vin ou du fromage sur le chemin, et en même temps je peux aller à mon pot dans un café sur le chemin avec des amis avant… »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi).
Encore une fois, l'avantage des modes individuels ressort distinctement par rapport aux transports collectifs. Ils offrent une meilleure flexibilité des déplacements et facilitent les programmes d'activités. L'automobile est davantage performante pour le chaînage de déplacements éloignés, tandis que le vélo ou la marche s'avèrent performants pour les sauts de puce de proximité.
Nous allons voir que dans certains cas, une durée de déplacement rentabilisée et un bon chaînage d'activité sont un gain en argent. Dès lors, les individus vont opter pour un mode et organiser leurs déplacements de sorte à leur programme d'activités.

3.2.4 Chaînage optimisé = gains financiers

Pour Grégory le gain de temps en voiture devient un gain en argent. En mettant moins de temps, il peut travailler plus donc gagner plus. Ainsi, les coûts dépensés pour la voiture sont regagnés par ailleurs. *« Je sais qu'elle me revient plus cher, mais je gagne du temps et je peux faire plus de choses dans ma journée, dans mon travail, finalement ça me revient moins cher puisque je touche un bénéfice sur le travail que je fais. Plus j'en fais dans la journée plus je gagne donc je touche de l'argent en prenant ma voiture ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Franck est payé à l'heure, son salaire dépend donc du nombre de cours qu'il peut donner dans la journée. Plus il se déplacera rapidement, plus il pourra donner de cours et plus il augmentera sa paie. Seulement dans son cas, le vélo s'avère être plus performant que la voiture, pour les déplacements intra-muros. *« Mon travail est payé à l'heure, donc si je perds du temps pour mes déplacements, ça ne devient plus rentable pour moi »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Il organise même sa journée de sorte à regrouper ses cours selon les destinations pour perdre le moins de temps possible entre les cours. *« Quand j'organise mon emploi du temps, je regroupe les cours géographiquement pour perdre le moins de temps possible entre chaque déplacement, et après j'ai juste à faire une boucle dans un même coin (…) Et donc là je peux enchaîner les leçons, une de deux à quatre et une autre de quatre à six, avec 5 minutes de retard et c'est parfait pour moi. Sans mon vélo je perdrais du temps et de l'argent ! »* (Franck). Alfred aussi emploie des stratégies pour gagner du temps au travail et augmenter ses gains. Mais plutôt que le chaînage, il réduit ses déplacements en travaillant autant que possible à domicile. *« Si je me débrouille bien je peux rester travailler chez moi pour éviter un transport de plus. Parce que la gestion des transports ça fait partie de mon travail en quelque sorte, parce que ça peut permettre de gagner du temps et nous le temps on le facture. Et par exemple si je suis à Evry et que je dois aller à Montparnasse je ne suis pas obligé de repasser par Boulogne, je peux venir directement travailler chez moi entre deux, je n'ai pas de vrai contrainte là-dessus, l'organisation des transports et du temps font partis de mon travail »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).
Finalement, quelque soit le mode les individus cherchent à optimiser leur organisation quotidienne et l'enchaînement de leurs diverses activités.

Ainsi, nous pouvons dire que le choix du mode dépend de l'organisation quotidienne et du chaînage des activités, mais inversement, souvent, une fois que le mode est choisi, tous les déplacements de la journée seront réalisés avec ce moyen là. Nous avons vu que si les modes individuels paraissent plus performants pour effectuer ces programmes d'activités quotidiens, les modes collectifs complexifient l'enchaînement des différents lieux de destination. Et pour les longs déplacements, notamment en banlieue, le temps passé dans les transports restreint le nombre d'activités quotidiennes. Dès lors, le temps de déplacement sera vécu différemment selon les modes et selon qu'il est rentabilisé ou pas.
Nous allons donc maintenant analyser le vécu des temps de déplacement, comme des temps à vivre ou des temps à passer, des temps gagnés ou des temps perdus.

3.3 Le déplacement, un « moment à vivre » ou un « moment à passer » ?

Nous avons pu voir au regard de la description du vécu et des perceptions des modes que l'on pouvait prendre plaisir ou pas en se déplaçant. R. Fichelet (1978) a décrit deux modèles liés aux temps de déplacement : un *modèle hédoniste*, qui valorise le déplacement pour lui-même ; et le *modèle fonctionnaliste*, qui cherche à réduire les espaces temps du déplacement. Mais plus que d'être un moment « plaisant » ou pas à vivre, le déplacement peut aussi être un moment gagné ou perdu, un moment d'activité ou de passivité. *« Quand je prends les transports en commun ou la voiture c'est un moment à passer. Dans le métro ou le bus, je me mets en veille, alors qu'en vélo, je suis active »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Il semble important pour les individus de ressentir un contrôle sur leur mobilité et de se sentir acteur de leurs déplacements. Ce sentiment est directement lié aux contraintes ou aux plaisirs vécus pendant le déplacement. S'il est difficile de trouver des sensations de plaisir à se déplacer en transports en commun, ils représentent aussi le seul moyen de locomotion (hormis le taxi) qui nous guident. Dès lors, l'individu aurait l'impression d'être moins actif. Il peut donc à la fois avoir le sentiment de gagner ou de perdre du temps, et d'être actif ou passif, en se déplaçant.

3.3.1 Le déplacement, un temps à perdre ou à gagner ?

Le transport n'est pas seulement un lieu de déplacement, un lieu de « passage », c'est aussi un lieu de vie, ou un temps à vivre. De fait, le temps passé dans les transports peut être ressenti comme perdu, ou gagné. Et la gestion du temps pendant le déplacement sera alors optimisée ou pas. Peu d'études ont montré l'importance du vécu affectif des modes. Toutefois M. Flamm a démontré différentes façons de vivre les déplacements [105]. Il parle de « logiques de réappropriation signifiantes des temps de déplacement » (2004, p142). B. Montulet (1998, 2005) a également décrit le temps vécu et distingue le temps que l'on gagne du temps que l'on prend : le temps peut être gagné ou perdu lorsqu'il s'agit de gérer des activités perçues contraignantes ; et on peut avoir ce temps ou le prendre lorsque l'activité répond aux souhaits de l'individu[106]. V.

[105] M. Flamm relève les « moments productifs », les « moments de relâchement », les « moments de sociabilité ».
[106] B. Montulet a par ailleurs construit une typologie distinguant quatre formes de mobilité (sédentaire, recomposée,

Kaufmann (2002b) a aussi démontré que le temps est certes un critère de choix modal, mais ce critère prend sens par rapport à la forme et au contenu de ce temps : gagner du temps ne signifie pas forcément aller le plus vite possible[107]. En effet, nous avons également constaté que les individus ne considèrent pas toujours les temps de déplacement comme des temps morts, et cherchent souvent à optimiser leur temps en activités parallèles, plutôt que d'en réduire la durée. En voiture l'individu aura plutôt la sensation de gagner du temps pour faire d'autres activités autour, mais le temps effectif du trajet sera perdu ou mis à profit pour un temps de relaxation (cf. le temps défini comme sas de décompression par M. Bonnet). En transports en commun, le temps effectif de déplacement peut être gagné en activités ou totalement perdu[108].

3.3.1.1 Perception d'un temps gagné en voiture

Certains comme Alicia, ont le sentiment de gagner du temps en voiture, leur temps de trajet a beaucoup diminué depuis qu'ils ont opté pour ce mode. *« Je gagne une demi-heure donc ça me fait gagner une heure dans la journée c'est quand même pas mal ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). G. Dupuy (1995a, 1995b) a notamment démontré que le temps passé au volant apparaît plus souvent comme gagné que perdu. Grégory prend quasiment systématiquement sa voiture jugeant que tout autre mode serait une perte de temps. *« J'aime pas trop perdre mon temps, je préfère faire les choses le plus rapidement possible. Et perdre du temps dans les déplacements ça va pas ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). La voiture lui fait gagner du temps pour d'autres activités, et lui permet ainsi de faire plus de choses. Sylvie prendra sa voiture même pour des courtes distances, pour les mêmes raisons. Elle estime que tout déplacement en voiture est forcément plus rapide qu'à pied. La voiture est perçue comme un gain de temps quel que soit le temps et la distance du trajet. *« Le midi je me déplace en voiture aussi, il y en a pour 5-10 minutes… je pourrais y aller à pied mais j'ai qu'une heure alors si je mets 15-20 minutes à pied… »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). Quand Anne nous raconte l'usage que ces collègues et amis ont de la voiture, nous comprenons bien l'impression qu'ils ont de gagner du temps même si ce n'est pas toujours le cas. *« J'ai un collègue qui fait tout en voiture même ce qu'il pourrait faire à pied, et je trouve ça un peu dommage. Il préfère faire ça plutôt que marcher !! (…) Mon chef aime beaucoup les voitures, et moi il m'a déjà proposé d'aller chercher les sandwichs à la boulangerie en voiture alors que c'est à 5 minutes à pied !! Il a le réflexe d'aller en voiture à 10 minutes à pied pour faire des courses. Il me dit : si ça te dis d'aller à la Fnac à l'heure du déjeuner pour regarder des bouquins, on va y aller en voiture comme ça on va gagner du temps- alors que c'est à 10 minutes à pied !! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité).

---

incursive et kinétique) qui permettent de définir des types de rapports à l'espace-temps (2005).

[107] V. Kaufmann montre ici que la qualité du temps vécu importerait plus que la quantité. Les individus ne cherchent pas forcément à minimiser leur temps de déplacement. Quand le temps est « appropriable », c'est-à-dire quand il peut être utilisé pour d'autres activités, il semblera passer plus vite. D'autre part, en reconsidérant la conjecture de Zahavi, Y. Crozet et I. Joly montre que plus qu'accroître les vitesses, aujourd'hui on chercherait à gagner du temps (Crozet, Joly, 2003, 2006).

[108] V. Kaufmann, dans cette recherche précédemment citée montre en effet, que les temps de déplacement en voiture sont fortement sous-évalués alors que les temps en transports en commun sont au contraire surévalués. Ces derniers sont d'autant plus surestimés que l'usage est moindre, alors que les temps de déplacement en voiture sont généralement sous-estimés quelque soit la fréquence d'utilisation (2002b). De même, P. Bonnel et *al.* (2003) soulignent que « plus la motorisation est élevée, moins le temps en voiture est perçu négativement ».

Certains optimisent ce temps, *a priori* perdu pendant la durée du déplacement, pour des activités parallèles comme écouter de la musique, se relaxer, etc. *« Comme ça j'écoute de la musique, j'ai perdu l'occasion d'en écouter aussi longtemps chez moi, donc depuis que j'ai la voiture j'ai racheté des CDs et j'écoute beaucoup de musique, j'écoute les maquettes qu'on fait, des albums que j'achète… »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Certains en profitent pour écouter des émissions de radio, ce qu'ils ne feraient pas sans ce temps de déplacements. D'autres profitent également du covoiturage pour échanger pendant le temps de trajet. *« Avec M. c'est toutes les deux notre première année d'enseignement donc c'est sympa de pouvoir discuter de sa journée, s'échanger des trucs, des astuces »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Ces personnes profitent de ce temps de transit pour faire des activités qu'ils ne prennent pas forcément le temps de faire à d'autres moments. Dans ce contexte, nous pouvons supposer que les embouteillages ne sont pas nécessairement vécus comme une contrainte lorsque le temps est occupé d'une manière ou d'une autre (hors contraintes horaires à l'arrivée).

Toutefois, d'autres enquêtés vont plutôt avoir l'impression par moments de perdre du temps en voiture. Comme le temps perdu à chercher une place de stationnement par exemple, ou le temps passé dans les bouchons. Lorsque Christian est coincé dans les embouteillages, la voiture devient une réelle perte de temps. *« Je travaillais sur Pantin et j'avais des chantiers sur Paris et rien que de faire Paris-Pantin, c'est rien comme ça, mais ça te prend un temps incroyable ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Antoine nous explique que lorsqu'il prend la voiture le soir, s'il n'a pas trouvé de place à proximité de sa destination, marcher jusqu'à la voiture est une perte de temps. *« Si je dois marcher encore 20 minutes pour retrouver ma voiture ! En 20 minutes j'ai déjà fait la moitié du trajet en RER ! »* (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage). Etienne montre bien que même s'il gagne du temps en voiture en terme de durée de trajet, souvent ce temps sera perdu car il est rarement compté dans sa globalité : le trajet entre les lieux de l'activité (à l'origine et à la destination) et la voiture est souvent négligé, et le temps passé à chercher une place est souvent sous-estimé. *« Quand j'allais à l'école, je prenais le 63 il y allait direct. Je mettais 45 minutes. En moto je mets un quart d'heure… en voiture… le problème c'est qu'il faut se garer, tout le temps qu'on a gagné à y aller on le perd en cherchant une place ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).
Ainsi, le temps en voiture est perçu comme gagné pour réaliser d'autres activités hors du temps de déplacement, mais il peut aussi être mis à profit pour d'autres activités parallèles, de détente principalement. Toutefois, certains ont parfois l'impression de perdre du temps dans les embouteillages et au moment de se garer notamment.
Le temps passé dans les transports en commun peut aussi être perçu comme gagné ou perdu selon qu'il est exploité ou pas.

3.3.1.2 Un temps perdu en transports en commun optimisé en activités

Les transports en commun sont ressentis comme une perte de temps pour certains. Grégory par exemple ne profite pas de ce temps pour lire, travailler, ou dormir. *« J'arrivais pas à dormir, quand je dormais je me retrouvais à perpète et j'étais obligé de reprendre le train dans l'autre sens ! Je suis pas quelqu'un qui aime lire, donc je faisais rien du tout c'était clairement du temps perdu !! Si t'as la capacité de faire autre chose comme tes factures ou je sais pas c'est bien tu compenses mais moi j'y*

arrive pas » (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Quand le temps en transports en commun est long, même si les individus s'occupaient pendant la durée du trajet, ils auraient l'impression de perdre du temps pour pouvoir effectuer d'autres activités hors du déplacement. *« Je perds beaucoup de temps ! Tout le temps que je perds dans les transports je pourrais travailler ou faire autre chose à côté ! (…) là j'ai pas le temps et je suis trop fatiguée ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).

Mais ce temps en transports en commun, *a priori* perdu, peut être compensé par d'autres activités en parallèle. Et de fait, ce temps de trajet ainsi occupé paraît plus court. Anne se plaint de la durée de ses déplacements en métro, mais finalement, ce temps lui permet de lire[109]. En comparant son trajet de transports en commun à celui en voiture, elle explique *« au moins dans le métro je me pose, je peux faire autre chose, lire, me détendre, c'est toujours ça de gagné ! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Dans ce cas là, à temps de trajet égal avec la voiture, les transports en commun seront privilégiés. *« Finalement on perd du temps, si on met le même temps en voiture, on peut rien faire à côté, alors qu'on peut lire dans les transports en commun ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Certains font leurs papiers administratifs, ou lisent des magazines, le journal, etc. Ces activités parallèles font gagner du temps quand il aurait fallu les faire de toute façon. C'est en effet un temps offert quand les individus n'auraient pas de temps à consacrer à ce type d'activités autrement. *« Comme je lis beaucoup et que je m'intéresse à plein de trucs, c'est un moyen qui me donne du temps aussi, sinon ça me prendrait beaucoup trop de temps de tout lire ! Donc finalement c'est pas du temps perdu ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Ce temps de trajet en transports en commun leur permet de réaliser des activités dont ils ne prendraient pas le temps de faire à d'autres moments. *« J'arrive à occuper le temps que ça me prend. 20 minutes de RER ça me permet de bouquiner, alors que chez moi, j'ai des ordis, et j'ai pas le réflexe de prendre un bouquin je suis plus souvent collé sur Internet »* (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage). Patrick achète même des livres spécialement pour le métro, *« Je fais exprès de prendre des petits poches pour lire plus facilement dans le métro. J'ai du mal à rester inactif, à rien faire en fait »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).

Florence explique très clairement que les transports en commun lui offraient un temps pour lire le journal, temps qu'elle ne prend plus aujourd'hui depuis qu'elle conduit. *« C'est peut être ce qui me manque le plus en voiture de ne pas pouvoir travailler en même temps, ou lire un bouquin, le journal, quand je prenais les transports en commun c'était un moment où je me remettais à lire le journal, maintenant je le lis plus, comme j'ai pas vraiment le temps à côté en tout cas je prends pas le temps, les transports en commun c'était un moment pour faire ça »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). De même, depuis que Nathan a opté pour le vélo, il doit retrouver un temps dans son quotidien pour lire le journal, ce qu'il faisait dans le métro auparavant. *« Je suis obligé de me trouver un autre temps pour lire la presse maintenant »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Lucie n'opterait pas pour le covoiturage en partie parce qu'elle perdrait ce temps de lecture que lui offre les transports en commun. *« On peut pas lire… donc on discute mais dans ce cas là je lis quand ?! Parce que dans les transports je lis tout le temps, il y a du temps donc faut bien que je m'occupe et j'aime bien lire, j'ai besoin de lire et ça m'oblige à le faire pendant ce temps là »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale).

D'autres perçoivent ces temps différemment. Le temps gagné en activités pendant le trajet en

[109] Au regard des activités réalisées dans ces deux modes, les individus auraient plus tendance à lire dans le métro, alors qu'en voiture, ils écouteraient de la musique ou la radio.

transports en commun serait compensé par le temps gagné hors du temps de déplacement en voiture, pour d'autres activités. *« C'est vrai que quand tu prends le métro, tu te dis, c'est bien je vais pouvoir lire tel truc, faire ça, quand tu prends ta voiture tu conduis et c'est tout, tu peux rien faire d'autre. Pour Versailles du coup ça faisait deux heures par jour donc t'as le temps de faire des trucs, bon après j'ai pris ma voiture, mais en même temps j'avais plus qu'une heure donc je gagnais une heure aussi. Tu regagnes ce que tu perds finalement »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). De même, avant de prendre quasiment exclusivement la voiture, Alicia occupait son temps dans les transports publics, mais maintenant elle le compense avec le gain global sur la durée du trajet.
Pour certains, on gagnerait du temps en voiture pour d'autres activités, alors qu'en transports en commun on rentabilise un temps perdu. *« Dans les transports tu peux faire des choses, travailler, lire… en voiture tu ne peux pas. En fait en voiture c'est du temps de perdu pur et dur, mais en transport c'est pas du temps de gagner, parce que tu fais des choses mais c'est pas très efficace, ça dépend si t'es assis, s'il y a du monde. (…) c'est pour ça que c'est pas vraiment du temps de gagner, tu peux meubler le temps, mais c'est tout »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Certains en vont même à proposer des idées pour améliorer l'ambiance du métro et « meubler » ce temps de déplacement. *« C'est dingue parce qu'il y a des gens qui passent un temps fou dans les transports et il pourrait se passer des choses dans le métro pendant ce temps… des spectacles, des débats… des échanges entre les gens »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Mais pour que ces activités puissent combler efficacement le temps de trajet, le trajet doit être suffisamment long et direct.

3.3.1.3 Une durée de trajet optimale pour être optimisée

En effet, la durée du trajet en transports en commun doit être suffisamment longue pour avoir le temps de faire cette deuxième activité, et les changements limités. Ce n'est qu'à partir d'une demi-heure de trajet en métro qu'Anne jugera utile de prendre un livre. Ce qui veut dire que pour un trajet moins long, son temps de déplacement sera perdu. Il en va de même pour Martin, le mode pourra aussi être choisi en fonction de ce temps gagné ou perdu, et le déplacement vécu différemment selon que le temps est optimisé ou pas. *« Si t'es tout le temps en train de galoper, tu marches, tu changes de wagon, tu prends un autre métro… si tu ne peux pas bouquiner parce que t'es debout comme un con, serré comme une sardine, tu perds ton temps, tu te fais chier et tu peux rien faire (…) Il y a une question de rentabilité de temps. Si t'as une heure de train sans changement, que tu peux bouquiner peinard, pourquoi ne pas y aller en train, tu peux faire plus de choses intéressantes qu'en bagnole. Par contre si t'as pas de temps pour toi autant être dans ta caisse à écouter de la musique. (…) A la limite une heure de métro ça me fait pas chier, mais une demi-heure de métro bondé ça me soule grave ! Parce que je suis là à regarder mon voisin dans les yeux, à respirer son haleine fétide, et j'aimerais bien lire mon bouquin et je ne peux pas, parce que si j'essaie je vais avoir le nez dedans, et je vais me faire bousculer sans arrêt… »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).
Ainsi, la durée d'un trajet en métro sera acceptée sous conditions : avoir un temps suffisamment long pour réaliser une autre activité, comme lire ; et être dans une situation relativement confortable (assis, au calme, etc.) pour réaliser cette activité de manière productive.

Finalement, le temps vécu des déplacements peut être perçu comme gagné ou perdu. Il est perçu comme gagné lorsqu'il peut être occupé par une activité parallèle, ou lorsque davantage d'activités sont alors possibles hors du déplacement. Il est perçu comme perdu lorsque le temps

de trajet est simplement un moment de transit, un temps d'attente « vide » entre deux lieux d'activités (Bonnet, 1979). Pour être gagné, le temps de trajet en transports en commun doit être suffisamment long et direct pour avoir un temps optimal pour réaliser cette deuxième activité. Pendant son trajet, l'individu peut *passer le temps* en faisant une activité, il peut *prendre le temps* pour se détendre, se reposer, il peut *exploiter ce temps* en exerçant une activité qu'ils n'auraient pas le temps de faire à un autre moment. Nous ne l'avons pas évoqué ici, mais le temps de déplacement peut également être un temps gagné en termes de santé physique et psychique. Le vélo par exemple offre un temps pour pratiquer une activité physique, et il est également source de plaisir et de détente.
Nous avons vu à plusieurs reprises ce qui distinguait fortement les modes individuels des modes collectifs en termes de perceptions et images des modes, en termes d'organisation quotidienne et de chaînage d'activités, etc. Il apparaît ici une convergence : quelque soit le mode, le temps peut être gagné ou perdu en fonction de la possibilité de réaliser une deuxième activité parallèlement au déplacement. De son étude sur les femmes « pro-voitures », C. Espinasse conclut également que pouvoir réaliser une double activité -comme la lecture dans les transports en commun, écouter la radio en voiture, profiter du spectacle de la société en bus– serait un moyen d'améliorer l'image des transports en commun et de favoriser le report modal, puisque c'est le seul point commun à ces modes (2001). Les gens auraient besoin de rentabiliser leur temps de déplacement, ou du moins de ne pas le considérer comme perdu.
Par ailleurs, si les individus souhaitent vivre activement leur déplacement, ils auraient également besoin de se sentir acteurs de leur mobilité plus que d'être passifs.

3.3.2 Agir ou subir : maîtriser sa mobilité et être acteur de son déplacement

Nous avons vu dans le chapitre précédent que les contraintes en voiture étaient souvent acceptées par les automobilistes car compensées par des sensations de plaisir, ce que les transports collectifs ne semblaient pouvoir offrir. Au-delà de ce rapport affectif au mode, le fait de se sentir acteur de sa mobilité et de maîtriser son déplacement, atténue les contraintes. La sensation d'avoir un pouvoir d'action rendrait le déplacement plus appréciable. V. Kaufmann souligne que l'automobile « donne l'impression de la maîtrise des itinéraires et d'être en tout temps disponible pour son conducteur », contrairement aux transports en commun, qui « impliquent un voyage commun dans un espace public qui n'est pas maîtrisé » (1997). C'est en partie ces caractéristiques qui font de l'automobile un symbole de liberté. Nous allons donc voir ici que les modes individuels donnent le sentiment d'être actif, hormis dans certaines situations de blocages. Ce sentiment dépend également de la responsabilité du déplacement (gestion des retards) et de la gestion de l'imprévu.

3.3.2.1 Agir en mode individuel et subir en mode collectif

Sylvie ne se sent jamais bloquée avec sa voiture, elle a toujours le sentiment de rester maître de son déplacement. Les transports en commun lui donnent l'impression de subir puisqu'elle n'a aucun contrôle, alors qu'en voiture elle agit. *« Ce que j'aime pas dans le transport c'est le fait de subir. Tu subis la circulation, un taxi il peut agir. Un taxi peut prendre un autre itinéraire si ça bloque*

dans celui là, le bus il a un itinéraire et n'en a pas d'autre, il ne peut pas faire autrement, même s'il est coincé. Il n'a pas d'alternative. Alors que le taxi c'est comme en voiture, tu peux toujours trouver d'autres alternatives. Je ne supporte pas de rester bloqué à l'arrêt sans pouvoir rien faire, à ne pas pouvoir agir » (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). En effet, en voiture, elle conserve un pouvoir d'action et peut toujours bifurquer, changer d'itinéraire, finalement elle peut construire et adapter sa mobilité à la situation. *« J'ai toujours d'autres alternatives, le soir j'ai un trajet préférentiel et je sais que si ça bloque à tel endroit je peux passer par un autre endroit. Comme je ne supporte pas d'être bloquée dans un embouteillage une demi-heure quelque part, je vais bifurquer à droite ou à gauche, je vais pas forcément mettre moins de temps, mais je roulerais ! Le fait d'être planté là à rien faire attendre que la voiture devant avance, ça me fout dans un état de rage ! Ça m'exaspère vraiment ! »* (Sylvie). Tout se passe comme s'il fallait agir à tout prix, peut importe l'optimisation du temps de parcours, c'est le fait d'être bloqué qui devient insupportable.

Martine a besoin de maîtriser sa vitesse, elle ne souhaite pas être bloquée par d'autres automobilistes. *« Je supporte pas les gens qui vont à deux à l'heure. Quand on prend sa voiture c'est pour aller d'un point à un autre rapidement, on n'est pas là pour se balader ! Je ne supporte pas qu'on me freine dans ma conduite ! (…) Et même si je me retrouve dans les embouteillages, je trouve que c'est moins immobilisant d'être dans sa voiture que dans les transports »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). En voiture, même freiné, l'individu a la sensation d'avoir le contrôle, d'être encore acteur, alors que dans les transports en commun, il est totalement dépendant, et se laisse conduire. C'est en partie pour ces raisons aussi qu'Alicia ne prend jamais le périphérique. En passant par Paris, elle peut contourner, bifurquer, agir et éviter de rester bloquée.

Dans la même mouvance, certains piétons ne supportent pas de ne pas pouvoir aller à leur rythme. Laure explique que lorsqu'elle marche elle ne supporte pas d'être ralentie. *« Je déteste marcher et me faire bloquer par un groupe devant qui ne marche pas ! Quand ça me coupe dans mon élan, ça me fait ralentir, je trépigne »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Par ailleurs, l'idéal en vélo, c'est de pouvoir se faufiler partout et être toujours maître de sa mobilité. Lorsque nous demandons à Franck ce qu'il apprécie dans le vélo, il nous répond automatiquement, *« je contrôle, c'est moi qui décide, même si c'est interdit de prendre cette rue, je la prendrais quand même »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). A vélo, l'individu aurait plus le sentiment d'agir et de contrôler, d'être « en mode actif », alors qu'en métro par exemple il se laisserait guider. *« En vélo, j'ai un moment de liberté, je suis active, alors qu'en métro je suis passive, le métro c'est plus passif, c'est mes pieds qui me guident ! (…) Quand il y a des bouchons pas possible que les gens s'énervent, klaxonnent, moi je suis tranquille sur mon vélo et je file entre les voitures, et je suis chez moi en 5 minutes, c'est une vraie satisfaction (…) Avec le métro ou le bus, il faut toujours attendre, s'il y a un problème t'es coincé dedans, alors qu'en vélo s'il y a une voiture ou un camion poubelle devant qui t'empêche de passer tu peux toujours le contourner, tu passes à côté en te faufilant, tu montes sur le trottoir, tu portes ton vélo… t'es jamais coincé, il y a toujours un moyen de te sortir de là »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Ce que Sylvie aime avant tout en voiture, c'est *« l'impression de gérer, de maîtriser »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Mais il n'est pas toujours possible d'avoir autant de maîtrise en voiture, lorsque l'on se retrouve coincé dans des embouteillages par exemple.

3.3.2.2 Situations de blocage et stress en voiture

Rester bloqué dans des embouteillages est plutôt mal vécu, du fait justement que l'automobiliste ne peut pas maîtriser son déplacement. *« Rester comme ça pendant deux heures c'était horrible, il y avait un accident je crois, mais on ne bougeait pas, complètement à l'arrêt c'était l'enfer »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Franck évite au maximum de prendre sa voiture car il ne supporte pas d'être bloqué. *« La voiture ça me rend fou, si je reste bloqué 10 minutes dans un embouteillage, je perds mon sang froid »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Par exemple Cyril nous raconte sa dernière expédition en voiture, il a mis 2h30 pour arriver à son travail. *« Je suis arrivé dans un état de stress ! »*. Ses collègues étaient au courant, il n'a pas de contraintes horaires donc c'est bel et bien le fait d'être bloqué qui l'a mis dans cet état. *« C'est le fait d'être coincé, impuissant ! On est bloqué et on peut rien faire ! On n'a aucun contrôle ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Vanessa raconte aussi une anecdote qui montre bien comment la voiture peut provoquer du stress lorsque l'on se retrouve coincé. *« Une fois on est allé voir des copains, on arrive à porte d'Italie on avait mis un quart d'heure on était super content, on arrive à place d'Italie et là bloqué, on a mis 1h30 pour la passer, j'étais folle ! Donc je suis arrivée j'étais super énervée d'ailleurs j'ai fait un malaise tellement ça m'avait stressé ! C'était vraiment un gros coup de stress d'être enfermé dans ta bagnole coincé à ne plus pouvoir avancer, tu te dis que tu ne vas jamais pouvoir t'en sortir ! C'est vraiment l'horreur »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).

Les individus préfèreront tourner des heures pour chercher une place que d'être à l'arrêt, coincés dans un embouteillage. En cherchant une place ils continuent au moins de conduire et d'être actifs. *« Quand c'est très encombré tu t'énerves parce que c'est pire de rester trois quarts d'heure dans les bouchons à pas bouger que de tourner pendant trois quarts d'heure pour trouver une place ! Trois quarts d'heure à tourner tu roules donc t'as toujours l'espoir que quelqu'un va partir et libérer une place, alors que trois quarts d'heure bloqué tu ne peux pas avancer et tu n'avanceras pas tant que celui de devant n'avancera pas. En fait en cherchant une place t'as l'impression d'avoir une certaine maîtrise de la situation, c'est évident que t'as aucune maîtrise quand t'es dans les bouchons, t'es obligé d'attendre. Et dans le fait de chercher une place, ce qui me console c'est justement que t'as au moins un sentiment de maîtrise sur ton environnement »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Parfois les contraintes subies en transports collectifs sont finalement moindre par rapport au fait d'être bloqué en voiture dans un embouteillage. *« Le fait d'être coincé avec des gens dans le métro ça m'énerve… mais j'ai l'impression d'avancer quand même »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Son arbitrage se construit ici sur le fait d'être bloqué ou pas, de conserver une certaine maîtrise de son déplacement. Aucun mode ne semble être plus plaisant qu'un autre pour cet interviewé, donc quitte à choisir un mode fonctionnel, autant prendre celui qui fait avancer.

Les situations de blocages tant en voiture qu'en transports en commun semblent être utilisées à titre d'excuses pour justifier un retard par exemple, mais pour d'autres, perdre ce pouvoir d'action est insupportable. Ceci est démontré par la suite.

3.3.2.3 Justifier les retards par la non maîtrise de sa mobilité

Les individus semblent jouer de cette maîtrise. L'excuse de ne pas être maître de leurs déplacements en transports en commun, pourra en déculpabiliser certains, en cas de retard. *« En métro, au moins je me dis que si je suis en retard c'est pas moi c'est le métro ! »* (Stéphanie, 26, M,

P/P, étudiante). *« Est ce que tu vas arriver à l'heure ? En métro, la question se pose jamais, s'il y a un problème dans le métro, c'est cool c'est pas de ma faute, c'est la RATP, c'est pas mon problème, je me laisse conduire »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Il en va de même pour les retards en voiture qui semblent excusés par la normalité de se retrouver coincer dans des embouteillages. *« Quoiqu'il arrive, je suis en retard de 10 minutes j'appelle et je dis que je serais en retard, qui à Paris va t'en vouloir parce que tu as une demi-heure de retard en bagnole ! Personne ! C'est normal, ça fait parti du truc »* (Alfred).

Si la non maîtrise du mode sert de justification pour excuser les retards, pour d'autres au contraire, la faute étant rejetée sur autrui, ces retards seront d'autant moins acceptables que si l'on était le seul fautif. Si l'individu a décidé de prendre sa voiture, même s'il y a des risques d'embouteillage, il ne pourra s'en prendre qu'à lui-même. Mais s'il décide de prendre les transports en commun et qu'une grève ou un autre problème survient, il en voudra plus à l'organisme qu'à lui, et davantage encore lorsque ce n'était pas prévu.

A partir du moment où l'individu se sent bloqué dans son élan de mobilité, il ne se sent plus acteur de son déplacement, et la contrainte devient difficilement acceptable [110]. Ainsi, l'acceptabilité de la contrainte dépend en partie de la maîtrise de l'imprévu.

3.3.2.4 Des contraintes d'autant plus acceptées quand l'imprévu est maîtrisé

En effet, ainsi que le montre Corinne, dès qu'elle ne maîtrise plus son déplacement, cela devient très vite insupportable. Lorsqu'elle a la sensation de ne plus avoir le contrôle, que les choses ne se passent pas comme elle les avait prévues, la contrainte devient difficilement acceptable. *« Si je mets plus de temps que si j'avais pris le métro. Soit parce que je suis dans les encombrements, soit parce que je ne trouve pas de place… ça m'énerve »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). La contrainte est davantage acceptée lorsqu'elle est prévue, connue, attendue, et que l'incertitude est plus ou moins maîtrisée. *« Le soir je m'énerve jamais, parce que je sais qu'il y a du monde, je sais que c'est comme ça, s'il y a un embouteillage c'est normal. Là où je m'énerverais c'est si je me retrouve dans un embouteillage le matin en partant à 7h, là ça me soule. Parce que c'est pas prévu et je fais tout pour l'éviter, je me lève tôt, je pars tôt, donc si je me retrouve tanqué ça m'énerve ! »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Alicia connaît les endroits où il ne faut pas aller en voiture parce qu'il est impossible de se garer. Comme elle le sait, soit elle évitera de prendre sa voiture, soit sachant d'avance qu'elle devra se garer plus loin, elle l'acceptera. Malgré la complexité que Corinne a à se garer, elle prendra sa voiture en connaissance de cause. Elle y est préparée. *« J'habitais dans un coin où il y avait pas mal de restaurants et donc de tourner une demi-heure le vendredi ou le samedi soir pour trouver une place, c'était un peu énervant ! Mais je savais que ça aller être compliqué »* (Corinne, 25, M, P/P-GC, étudiante). Anthony aussi se prépare à vivre les embouteillages et donc les acceptent plus facilement au quotidien. *« Quand tu prends ta voiture, tu sais que tu vas te retrouver dans les embouteillages, tu t'y prépares, et une fois que t'y es c'est un mauvais moment à passer »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Les contraintes sont plus facilement acceptées lorsqu'elles ne sont pas de l'ordre de l'imprévu, donc

[110] Ce sentiment de maîtrise sécurise aussi certains enquêtés. Souvent en tant que passager, n'étant pas soi-même aux commandes du véhicule, le sentiment d'insécurité pèse plus. *« C'est différent parce qu'en scooter j'étais conducteur et en moto avec mon ami je suis passager. Donc là on est pas le maître des freins et des virages, on est plus passif donc au début on appréhende ! »* (Carole, 27, M, GC/GC, prof des écoles).

quand le déplacement est maîtrisé.
Les contraintes peuvent donc être subies ou acceptées, mais elles seront davantage subies en ce qui concerne les transports en commun, probablement du fait que l'usager ne peut pas être aux commandes de ce mode. S'il peut être acteur de son déplacement en choisissant son itinéraire, ce mode n'est pas maîtrisé de la même façon que les modes individuels puisque l'on ne le dirige pas.

A. Bourdin (2000) montre bien que pour qu'un déplacement soit bien vécu, rassurant, sûr, on souhaite que les choses se passent comme prévues. Et si tel n'est pas le cas, l'usager doit pouvoir disposer d'une aide et d'outils pour faire face. Toutefois, si l'individu peut parfois maîtriser l'imprévu ou les contraintes, il ne peut pas toujours tout contrôler. Nous allons voir à présent comment les temps, la fiabilité et la sécurité des modes sont perçus et maîtrisés. Pour gérer leurs déplacements et maîtriser ces zones d'incertitude, les individus s'appuient sur leur connaissance de mobilité et mettent en œuvre des stratégies pour tenter de les lever. En effet, comme le souligne M. Flamm, « la prévisibilité implique des compétences et des connaissances personnelles fondées sur une expérience accumulée du terrain » (2004, p225).

3.4 La gestion des zones d'incertitude : fiabilité, sécurité et durée des déplacements

Les individus vont choisir leur mode au quotidien en fonction de critères liés à des préférences individuelles et des contraintes comme nous l'avons vu, mais aussi en fonction de leurs connaissances de mobilité, et des marges de manœuvre qui s'offrent à eux. Il s'agit ici de comprendre comment les individus perçoivent la sécurité et la fiabilité des modes à partir de leurs connaissances, et quelles stratégies ils mettent en place pour lever ces incertitudes et gérer au mieux leurs trajets en termes de temps et de confort. Non seulement certains modes paraissent plus fiables que d'autres, mais certains semblent également mettre plus en confiance, non seulement en terme de durée de trajet mais aussi en terme de sécurité. Les choix stratégiques au quotidien s'opèrent selon la connaissance du trafic et des lieux.
Nous verrons par la suite que le mode même et son fonctionnement demande des compétences[111], elles-mêmes acquises à travers différents outils d'apprentissage et d'expertise.

3.4.1 Sentiment de sécurité selon la connaissance du trajet

Certains vont préférer prendre la voiture quand ils ne connaissent pas le trajet ni/ou le lieu à destination car ils se sentent plus rassurés, nous l'avons déjà évoqué dans le chapitre précédent concernant l'image de la voiture vis-à-vis des transports publics. D'autres au contraire préféreront les transports pour moins prendre de risque quant à l'incertitude du trajet.

[111] M. Flamm relève plusieurs types de compétences, que nous avons également retrouvées dans notre enquête : capacité à estimer la durée du déplacement, connaissance des possibilités de stationnement, capacité d'orientation, connaissance « intuitive » des probabilités de retard, etc.

Par exemple Daphné préférait prendre les transports en commun pour aller à Nanterre même si elle mettait plus de temps, parce qu'elle maîtrisait mieux son trajet ainsi. *« Ça me paraissait trop risqué, je connaissais pas la route (…) et c'était un axe un peu dangereux donc j'ai opté pour les transports »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Corinne effectue tous ses déplacements de loisirs en voiture lorsqu'elle va dans des endroits qu'elle connaît. *« Dans Paris si c'est pas pour aller au travail je prends la voiture. Si c'est pour aller chez des amis, je connais, dans ma famille je connais, le week-end, le soir, je prends ma voiture »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Toutefois, quand elle ne connaît pas les lieux, elle ne s'y aventurera pas en voiture. *« Là je viens de commencer mon travail, je me suis dis que je prendrais pas la voiture, comme je connais pas bien le quartier, l'itinéraire…, je le fais d'abord en métro. (…) Là je sais combien de temps je mets, c'est très bien. J'attends de repérer un peu le quartier »* (Corinne). Le métro rassure quand il s'agit de se rendre dans des endroits qu'elle ne connaît pas : l'itinéraire est déjà prédéfini, elle se laisse guider. Au contraire, dans le cas de destination inconnue, en voiture les individus auraient peur de se perdre plus facilement. *« Je connais pas Paris en voiture. Le RER au moins c'est plus simple ! (…) c'est plus simple parce qu'on se pose pas de question, on le prend là, il nous dépose là, on n'a pas à chercher, regarder, on se perd pas »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant). En effet, quand le trajet n'est pas connu avec un mode, la charge mentale augmente et le déplacement devient compliqué, voire source de stress. A l'inverse, plus le déplacement sera maîtrisé, connu, plus il sera simple, automatique et donc la charge mentale sera réduite. *« A Paris je serais terrorisée d'avoir une voiture, ça me parait très compliqué, parce que je connais pas Paris en voiture »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Pour Florence, prendre le métro à Paris est beaucoup plus simple que la voiture car elle connaît mieux les itinéraires. *« À Paris j'essaie même pas parce que je connais pas bien, il faut connaître quand même »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

De même, pour quelques-uns, les transports en commun seront également préférés au vélo quand le trajet n'est pas maîtrisé. Laure ne prendra pas toujours son vélo quand elle ne connaît pas les lieux. Elle nous dit : *« ça dépend si c'est des endroits que je ne connais pas, je m'aventure rarement, par exemple le 16e je connais pas, tu me dis Trocadéro, en vélo je ne saurais pas bien, il faudrait que je regarde les panneaux, j'irais vers concorde et après je pense que je trouverais des panneaux… mais j'y suis jamais allée en vélo encore… »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante).

Ainsi, quelque soit le mode, connaître son trajet ou sa destination rassure. Si la voiture rassure en tant qu'objet protecteur, la fiabilité des horaires de métro/RER et les itinéraires prédéfinis réduisent les incertitudes. Outre la sécurité, comment les usagers perçoivent-ils et gèrent-ils la fiabilité des modes ?

3.4.2 Perceptions de la fiabilité des modes

Souvent, les individus se retrouvent face à une incertitude quant à la fiabilité du moyen de transport en terme de temps de trajet notamment. Certains vont davantage se fier aux transports en commun qu'à la voiture qui sera perçue plus aléatoire. Pour d'autres ce sera l'inverse. Quelques-uns ne percevront pas un mode plus fiable qu'un autre. Mais finalement cette question de fiabilité est difficile à définir. Tout comme nous l'avons vu pour les questions de proximité, d'accessibilité, les notions de fiabilité, de sécurité, de confort, sont tout autant subjectives. Serait

considéré comme fiable, un mode de transport sûr (dans la mesure où il peut être sûr) c'est-à-dire qui nous mène à une destination donnée, dans un temps donné.

3.4.2.1 Des transports en commun globalement fiables, mais un bus incertain

Très souvent les transports en commun semblent plus fiables que la voiture, en termes de temps de parcours et d'obstacles rencontrés à son optimisation. *« Prendre le métro, ça me permet d'être sûre d'arriver à l'heure »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Pour Martin c'est aussi une certitude, *« en transports tu sais à quelle heure tu pars et t'arrives contrairement à la voiture ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). La voiture doit faire face à davantage d'aléas liés à la circulation. *« Quand on prend les transports en général ils respectent les horaires, on part à telle heure et on arrive à telle heure, en voiture c'est beaucoup plus lié aux aléas de la circulation »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Si des contraintes à l'arrivée imposent une fiabilité de temps de trajet, des individus ont le sentiment que le métro pourra la garantir. *« Je pense que t'es obligé de prendre le métro si tu dois arriver et repartir à une certaine heure »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Il en va de même pour Alicia qui choisira le métro si elle a des contraintes à l'arrivée. *« Si j'ai un RDV en tout cas je dois vraiment être à l'heure, je vais plutôt prendre le métro, je me dis que ce sera plus sûr en métro, avec la voiture on sait jamais… mais si je dois aller au même endroit mais pour des loisirs je prendrais ma voiture »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Le métro est également quelques fois perçu comme plus fiable que le taxi. Johan choisit le plus souvent de marcher ou de prendre le métro, ce qui lui garantit un temps de déplacement contrairement au taxi et à la voiture. *« Pour mes déplacements fréquents dans la semaine et la journée pour mon travail je marche ou je prends le métro, plus que le taxi parce que c'est une garantie d'arriver à l'heure en général. Parce que le taxi… je sais pas pourquoi j'ai l'impression que Paris est encombrée en permanence, la circulation ne réduit jamais, et même si tu veux aller en plein jour de semaine en milieu d'après-midi tu n'es pas sûr d'arriver à l'heure parce que tu peux tomber dans un bouchon que personne n'escomptait. Normalement il n'y a pas de bouchon à cet endroit là, sauf qu'aujourd'hui ça arrive ! Et puis tu peux tomber derrière un camion poubelle, ça c'est une horreur aussi, et en général tu peux pas les doubler parce que c'est des petites rues à sens unique. Au moins avec le métro t'es plus sûr d'arriver à l'heure »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).
Mais pour certains automobilistes, la garantie du temps de trajet qu'assurent les transports en commun peut être perçue comme une contrainte, n'ayant plus de marge de manœuvre pour modifier ou adapter son itinéraire. Lorsque Sylvie part en retard, en prenant les transports en commun elle sera, du même coup, sûre d'arriver en retard. Alors qu'en voiture ou même en taxi elle peut plus facilement jouer avec le temps et essayer de rattraper son retard au départ. *« Le métro ça t'empêche de gérer un programme, tu sais que tu mettras tant de temps, donc tu sais d'avance que tu seras en retard et tu pourras pas faire autrement, tu ne peux pas essayer de mettre moins de temps, alors qu'en taxi tu peux plus gérer ton programme donc je prenais le taxi pour être moins en retard parce que je suis pas la reine de la ponctualité »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

Si le métro est plutôt perçu comme fiable, le bus ne le sera pas. Seules les personnes qui ont du temps ou qui n'ont pas de contraintes à l'arrivée, opteront pour ce mode. Le bus est beaucoup moins fiable que le métro du fait de sa faible fréquence et du manque de voies en site propre qui

le bloque dans la circulation automobile. *« C'est beaucoup moins régulier que le métro, et c'est pris dans les bouchons aussi… »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Pour Sylvain aussi, le bus ne présente aucun avantage tant qu'il est tributaire de la circulation. *« J'étais dans un bus vers la Samaritaine, arrivé au pont neuf, voie sur berges fermées, on a mis 45 minutes pour traverser le pont neuf !!! Le bus étant au milieu de la circulation il a pas d'avantage, ça n'a aucun intérêt !! »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). En effet, s'il est pris dans la circulation tout autant que les voitures, du fait de son itinéraire fixe, il n'a aucun atout vis-à-vis de la voiture. *« De toute façon le bus se retrouve dans la même merde qu'une bagnole, donc à choisir, je comprends que pour le même temps de trajet on préfère être dans sa voiture que dans le bus »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). D'autre part, n'ayant pas d'horaires fixes à Paris, il met dans une position d'attente inconfortable. *« Le métro t'arrives t'en as un alors que le bus tu sais jamais quand il va arriver (…) je vois le matin, je descends les escaliers je rate le métro ben je sais que c'est pas grave, il y en aura un dans deux minutes ! (…) avec le bus on peut jamais être sûr de quand il va arriver ni quand on va arriver »* (Sylvain). Contrairement au métro qui est régulier et relativement fréquent, le bus est très aléatoire. Et même quand l'heure d'arrivée est renseignée, cet outil d'information n'est pas toujours fiable.

Ainsi, si le métro garantit relativement bien le temps de trajet, en voiture comme en bus, il sera beaucoup plus aléatoire. Un camion poubelle, un accident, un embouteillage soudain et inexplicable… en voiture tout peut arriver, ainsi que nous allons le décrire à présent.

3.4.2.2 Des trajets en voiture aléatoires

Les temps de trajet en voiture semblent être très variables. Et même s'il est possible d'estimer une durée approximative de déplacement, il est impossible de savoir s'il y aura un accident ou un problème sur la voie qui bloquera la circulation. Tout peut arriver et il est difficile de pouvoir maîtriser l'incertitude du trafic et du stationnement. *« En semaine les bouchons peuvent arriver n'importe où pour des travaux, ou n'importe quoi, c'est beaucoup plus aléatoire !! Et puis le plus chiant c'est de retrouver une place gratuite après, c'est-à-dire que si je pars je ne suis pas sûr de retrouver une place quand je reviens »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Le trajet que Cyril faisait en voiture de son domicile au lieu de travail pouvait varier de 20 minutes à 2 heures, *« c'est le problème, c'est très variable. (…) je préfère utiliser le métro à Paris, sauf cas exceptionnel, je sais pour combien de temps j'en ai, en voiture on peut jamais savoir ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Pour Martin aussi, la voiture n'est absolument pas fiable et c'est en cela qu'il n'apprécie pas ce mode. *« Tu peux très bien mettre vingt minutes à faire Vincennes la Défense, comme mettre 1h30. C'est beaucoup trop aléatoire »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Quelques-uns auront cependant le sentiment que la voiture ou la moto sont plus fiables que les transports en commun du fait des grèves de transports qu'ils ne peuvent maîtriser. *« D'abord ma moto et ma voiture ne font jamais grève. Moi je suis jamais en grève donc je suis sûr de partir »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).

D'autres ne percevront pas un mode plus fiable qu'un autre. Ainsi que le dit Magda, *« je peux pas savoir »*. Mais pour elle le manque de fiabilité est le même que l'on soit en voiture ou en transports en commun. *« La semaine dernière il y a eu un accident sur la nationale donc j'étais bloquée, mais dans le train ça peut arriver aussi »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Toutefois, connaître des heures et des endroits plus ou moins fiables permet de maîtriser ces incertitudes par moments. Observons donc comment nos enquêtés gèrent ces incertitudes en voiture.

3.4.2.3 Gérer ces incertitudes

Des automobilistes ne semblent pas freinés par le manque de fiabilité de la voiture. Les incertitudes seront gérées de différentes façons : faire avec et s'organiser autrement, prendre le risque d'y échapper ou encore prendre son mal en patience et l'intégrer dans son temps de déplacement.

Pour quelques-uns, ce manque de fiabilité devient alors une certitude qu'il faut prendre en compte dans la planification de son déplacement. *« C'est plus simple en voiture parce que c'est plus certain, tu sais que tu vas avoir des bouchons, tu sais que ça va être long. (…) Un bouchon en bagnole, à Paris en tout cas, ça ne me gène plus, ça me choque plus, ça fait partie de mon temps de parcours »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Il y aurait une forme de fatalisme quant à la fiabilité de la durée des déplacements. *« De toute façon il peut arriver n'importe quoi n'importe quand, l'autre fois je suis partie à quatre heures et je me suis retrouvée coincée pendant trois heures ! Tu ne sais jamais ! Le matin tu sais à peu près combien de temps tu vas mettre, mais le soir les gens partent jamais à la même heure. Donc quand je pars je téléphone à ma mère pour lui dire que je pars et je ne sais pas quand je vais arriver »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire).

Dans certains cas, ils ne peuvent faire face à la contrainte, et il faut juste l'accepter et s'organiser autant que possible. Par exemple Jean-Michel nous explique qu'une fois qu'il est parti et qu'il a pris toutes les précautions au préalable, quand il est dans un itinéraire son temps de trajet ne dépend plus de lui. En cas de problème non prévu, il doit alors s'organiser autrement avec sa femme pour récupérer leur enfant ou bien avec la nounou. *« De toute façon il n'y a pas grand chose à faire, je sais que c'est une donnée, à partir du moment où je suis parti je peux être bloqué, donc j'appelle ma femme voir si elle ne peut pas arriver à temps. Mais je prévois avant j'essaie de l'appeler assez tôt pour qu'elle puisse encore partir à tant de son bureau pour arriver à l'heure pour la nounou. Et quand on est complètement bloqué, ça arrive mais c'est rare, j'appelle la nounou »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Alfred explique aussi que l'on ne peut jamais tout prévoir et qu'il faut donc s'organiser en fonction de l'aléa au moment venu. Mais si cette situation se réitère, il choisira de changer de mode. *« Quand c'est des journées difficiles en voiture, quand ça devrait être fluide et pas de chance il y a un accident, quand ça roule mal, quand il y a un problème sur la n118, ça devait durer 20 minutes et ça dure 1h20, en général si j'ai deux ou trois trajets comme ça, je cherche pas à lutter, je m'organise autrement »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Certains misent sur la chance et sont persuadés de toujours trouver une solution, comme par exemple un parking à proximité s'ils ne trouvent pas de place dans le quartier. *« Même quand je vais voir des amis dans le Marais je la prends ! Ils habitent dans la pire rue du Marais et je trouve toujours une place à moins de 100m, au pire des cas il y a toujours un parking à proximité, si j'en ai marre de chercher au bout du troisième ou quatrième tour : parking ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

Dans d'autres cas, cette incertitude est perçue suffisamment rare pour prendre le risque, mais pour cela, les contraintes à destination doivent être limitées. *« Donc tu sais à peu près mais des fois t'as des surprises, un jour à 16h ça va bien rouler sur le périph alors que tous les autres jours ça*

n'avançait pas ! Tu comprends pas pourquoi ! Mais en général c'est quand même souvent la même chose » (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Pour Grégory c'est un risque à prendre, mais qui en vaut la peine étant donné la rareté de cet aléa. *« S'il y a des embouteillages tu peux facilement mettre autant de temps qu'en transports, mais comme c'est pas clairement donné d'avance, c'est un risque à prendre »* (Grégory). C'est également ce que nous démontre Alfred en décrivant ses déplacements et l'organisation de la journée de la veille. Il préfère amener son enfant à la crèche en voiture parce que le bus n'est pas assez fiable. La voiture n'est pas toujours fiable non plus, mais ceci étant rare, la contrainte sera dépassée et oubliée. *« Donc je le dépose à 8h20 à peu près, après je cape sur Evry, j'ai de la chance, la semaine dernière j'ai fait deux fois le trajet et c'était très bouché, et là j'ai mis 40 minutes pourtant c'est loin ! (…) à 14h j'ai pris la route, et là c'était très chiant, j'ai mis une heure, il y avait un accident, on a roulé en accordéon, pendant une heure j'ai fait point mort, première, seconde, freinage. Là c'est typiquement le trajet où je me dis la bagnole il va falloir lever le pied parce que, encore un comme ça et… mais bon ça arrive de temps en temps ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Nous venons de voir comment les individus géraient et acceptaient les aléas de la voiture, il convient à présent d'observer les stratégies d'évitement et de contournement des contraintes mises en place par les automobilistes pour dépasser ce manque de fiabilité automobile et gérer au mieux leur temps de déplacement.

3.4.3 La gestion du temps

Le choix du mode au quotidien dépend des connaissances acquises pour mieux gérer non seulement la fiabilité du mode et la sécurité des lieux fréquentés, mais également les contraintes rencontrées sur le trajet qui en limiteront son optimisation. L'individu cherchera à rendre son déplacement le plus performant en termes de temps et de confort en évitant les situations de blocage et les obstacles tels que les problèmes de stationnement ou de circulation. Les enquêtés font donc des estimations de durée de déplacement ou prévoient des marges de manœuvre. Finalement tout dépend des contraintes à destination et de la flexibilité des horaires.

3.4.3.1 Gestion du temps de parcours : estimations et marges de manœuvre

Quand certains vont faire des estimations de temps de parcours, d'autres vont plutôt privilégier les marges de manœuvre. Quelques-uns font des calculs assez précis pour évaluer leur temps de déplacement.

Les enquêtés ont tendance à attribuer un temps moyen de déplacement selon les modes. Tout trajet en métro dans Paris nécessiterait environ une demi-heure. Tout déplacement en voiture dans Paris serait estimé à une heure en moyenne. Mais un trajet de courtes distances en voiture ne prendrait que 10 minutes. Alfred estime une durée globale de déplacement et en fait un calcul stratégique. *« Un déplacement dans Paris en voiture, je compte 1 heure, un déplacement en dehors de Paris je compte 1h30-2 heures. Je ne cherche pas à comprendre si je peux gagner du temps, si c'est le meilleur trajet, si je pourrais gagner une demi-heure. Même si je suis à Boulogne et je dois aller à la Défense je compte 1 heure. Si je suis à Boulogne et je dois aller à Bercy, je compte 1 heure aussi. Et en général c'est ça »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Le temps d'éventuels

ralentissements, bouchons, est intégré dans le temps de parcours. Ce temps est estimé en fonction de tous les aléas possibles en moyenne, et est évalué en fonction de l'habitude de déplacement, une habitude qui permet de faire ces statistiques approximatives. Il nous dit très bien maîtriser son temps de parcours ainsi. *« Je maîtrise vachement bien le temps quand j'ai ma voiture je connais les endroits où je vais aller, je connais les temps de parcours, je connais les trajets, je fais mon planning de la meilleure façon possible comme ça, ça me stress pas. (…) tu te dis j'ai un forfait d'une heure et tant pis se je dépasse, mais normalement je vise déjà large »* (Alfred).
Certains estiment une durée de déplacement selon l'image représentée du mode. Pour une enquêtée par exemple, la durée du trajet à pied sera perçue beaucoup plus longue que celle en voiture pour se rendre au travail. Pourtant, en prenant la voiture elle est toujours en retard. La durée lui paraissant plus longue à pied, elle prévoit plus de temps, alors qu'en voiture d'une part elle s'est mise dans la tête que le trajet ne durait que 10 minutes, mais elle n'a pas pris en compte dans son calcul les obstacles éventuels qui pouvaient la ralentir, ni le temps de trajet de son domicile à la voiture stationnée, ni de la voiture à son lieu de travail. Ainsi il apparaît ici que plus le mode sera associé à une courte durée de trajet, moins l'incertitude quant à la fiabilité du mode sur le parcours sera bien gérée. Plus la distance et le temps de trajet sera long, plus l'incertitude sera élevée, et donc les marges de manœuvre étudiées, pour y remédier.

Certains vont donc prévoir des marges de manœuvre pour assurer leur heure d'arriver. Jean-Michel doit être rentré à une certaine heure pour libérer la nounou. Face à cette contrainte à l'arrivée, il préfère prévoir une petite marge de manœuvre. *« Le soir c'est moi qui assure et qui permet à la nounou de partir donc il faut que je sois rentré avant 7h30, donc je pars vers 6h-6h30 pour être sûr. Parce que le soir je ne mets pas une demi-heure, je mets souvent trois quarts d'heure - 1 heure. (…) Et sachant que je dois être là à 7h30, j'ai pas trop le choix »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Quand ils ne peuvent pas prévoir d'estimation, certains vont préférer se laisser une marge de manœuvre afin de gérer au mieux l'incertitude du temps de trajet et les éventuels aléas. Marion prend les transports en commun mais ce mode n'est pas fiable à cause des retards perpétuels qui affectent la coordination entre les deux modes. Elle est donc obligée de prévoir une marge de manœuvre, *« rien ne se coordonne comme il y a toujours des retards, ça se joue à deux ou trois minutes des fois, mais je préfère prendre de l'avance. (…) je fais tout pour arriver en avance comme ça, s'il y a un problème… »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Finalement elle arrive quasiment à chaque fois trois quarts d'heure en avance, mais elle préfère ne pas prendre de risque. Il en va de même pour Lucie qui arrive aussi très en avance, *« je pars à 7h30 pour arriver à 9h, du coup ça me fait arriver à 8h30 mais si je prends le train d'après ça me fait arriver en retard. Les bus il y en a toutes les 20 minutes donc c'est un peu chaud, il suffit que je le rate et c'est foutu ! Autant pas être trop limite au niveau des temps, donc j'essaie d'être en avance »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale). Alicia prévoit une marge de manœuvre en cas de difficultés pour se garer. *« Je pars toujours un peu en avance en voiture, je laisse toujours une marge »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Toutefois, certaines personnes évaluent de façon très précise leur durée de trajet et n'ont donc pas besoin de prévoir une marge de manœuvre. Habituellement Alfred connaît parfaitement ses déplacements. *« Quand tu pars de place Clichy, boulevard des Batignolles, rue de Courcelles, t'arrives à Charles de Gaules après avenue de Wagram, avenue Foch, porte Dauphine… pour aller à l'Etoile il me faut 10 -15 minutes, après la porte Dauphine ça roule tout seul 3 minutes et là j'arrive sur le périph,*

et pour porte d'Auteuil c'est marqué 3-4 minutes sur le panneau. Et donc ça bouche un peu mais ça roule bien quand même au pire des cas pour aller à porte Dauphine je mets 17 minutes. Et demain je vais partir à l'heure standard à 8h30, donc il y a le bouchon boulevard Clichy, mais le feu est vert, le bouchon s'estompe, après boulevard Batignolles il y a deux files, donc ça roule mieux. Et quand je suis à porte d'Auteuil, il me faut 10 minutes pour être dans le parking du bureau » (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Mais parfois, le temps peut être mal évalué quand il ne connaît pas les lieux. *« J'avais mal évalué le temps que ça allait me prendre, donc j'ai perdu un temps fou… ça me paraissait super, j'avais un changement j'étais gare de Lyon, je prenais le RER et normalement j'étais arrivé. En fait j'ai pas évalué le temps que j'avais à parcourir une fois que j'étais au terminus du RER, et en fait il fallait que je prenne un taxi, ou que je trouve un bus sur place, et là c'est toutes les 40 minutes ! »* (Alfred).

Laure comptabilise précisément le temps de son trajet en métro. Plus que le nombre de stations, elle compte aussi les temps de marche et d'attente. *« T'as trois stations c'est peu, mais le temps que t'ailles jusqu'au métro, que tu descendes, que t'attendes sur le quai et tu remontes et tu vas à destination, en plus il y a 50 000 sorties donc il faut sortir à la bonne sinon c'est encore pire ! Et donc même si c'est censé être à un quart d'heure il faut que tu comptes une demi-heure »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante).

Certains planifient leurs horaires à la minute près de sorte que tout le déplacement s'enchaîne de manière optimale. *« Je pars à 7h23, 7h30 je suis à la piscine, 7h50 j'arrive, 8h je suis dans ma classe… (…) je passe une voie ferrée mais je sais à quelle heure passent les trains, j'ai testé et j'ai vu qu'en partant à 23 j'évitais le train alors qu'à 25 je l'ai »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Lucie aussi prévoit tout son parcours à la minute près pour perdre le moins de temps possible. *« Je me lève à 7h, je pars de chez moi à 34 ou 35, je prends le train de 47. En fait il y a 7h37, 47 et 8h07 et celui là ça fait trop tard pour moi, il y a trop d'écart entre les deux. Mais j'arrive en même temps si je prends celui de 37 ou 47 parce que j'ai le même bus après, donc c'est pareil ! »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale).

Les stratégies pour maîtriser les zones d'incertitude et lever les contraintes liées au trajet sont autant de « techniques » pour optimiser le temps que le confort du déplacement. Certains vont faire des estimations très poussées d'autres pas. Certains vont prévoir des marges de manœuvre, d'autres vont prendre des risques. Tout dépend du caractère de chacun, de la perception des modes, de la connaissance qu'ils ont des itinéraires, mais aussi des contraintes à l'arrivée, ce que nous allons voir ici.

3.4.3.2 Le choix du mode selon les horaires et les contraintes à destination

Le choix du mode dépend en partie des horaires de travail et des contraintes à destination. Certains n'auront pas de contraintes horaires et pourront choisir le mode qu'ils souhaitent, d'autres devront adapter leur mode à leurs horaires. Ainsi que le souligne V. Kaufmann, « la mobilité est au cœur de nos existences, elle contribue à en définir la trame, et, de plus en plus, elle en devient une dimension structurante » (2006).

Adapter l'organisation de sa journée en fonction du mode choisi n'est possible que sous condition des contraintes et obligations à l'arrivée. Cyril organise sa journée de travail en fonction de l'heure à laquelle son mode de locomotion lui permettra d'arriver. Et sachant qu'il sera toujours en retard le matin, *« je me débrouille pour ne pas prendre de RDV le matin »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). En l'occurrence, Cyril n'a *« pas de vraies contraintes là-*

dessus » (Cyril). Arthur n'a pas de contraintes non plus. Il organise son temps comme il l'entend, ce qui lui permet de choisir le mode qu'il souhaite sans se soucier de contraintes éventuelles. *« Comme je bosse à mon rythme et quasiment jamais aux heures de pointe, je peux me permettre de prendre mon vélo quasiment tout le temps »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Alfred connaît parfaitement tous ses trajets habituels et également les horaires auxquels tel ou tel trajet sera le plus optimal. Ainsi il organise au mieux ses déplacements dans la journée pour éviter les embouteillages. *« J'ai des trajets tout fait dans ma tête que j'aime bien parce que ça roule bien en voiture. Et ces trajets sont combinés avec des horaires. J'aime bien prendre les quais entre midi et deux par exemple, en 20 minutes je suis à Bercy en partant de Boulogne. Et quand je prends mes RDV je sais ça, donc j'essaie de faire pour le mieux, par exemple prendre un RDV à 14h30 à Bercy c'est parfait ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Alicia aussi organise ses RDV en fonction de certains horaires. *« Si je dois fixer un RDV à l'autre bout de Paris si je peux éviter de le fixer à 6h ou 7h en pleine heure de pointe je vais éviter ! ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Magda a une telle charge de travail, qu'elle échappe aux heures de pointes, *« je peux y aller comme ça parce que je fais des horaires de dingues. Je n'aurais jamais pu prendre la voiture si j'avais des horaires 9h -17h30 ! C'est les pires heures ! Ça ne pose pas de problème l'heure à laquelle j'arrive sachant que je reste tard le soir quand même. Je n'ai pas vraiment d'heure je fais le travail et puis voilà »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).
Quelques-uns négocient avec leur conjoint l'organisation avec les enfants, pour éviter les pires horaires. Jean-Michel s'est arrangé avec sa femme pour partir tôt et éviter les heures de pointes du matin. *« C'est l'arrangement qu'on a trouvé, elle a la possibilité de partir plus tard le matin, et elle doit souvent travailler tard le soir, donc j'ai dit que je commencerais tôt, pour plusieurs raisons, et justement pour pouvoir rouler plus tranquillement le matin, partir avant l'heure de pointe »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Linda a beau avoir des horaires décalés grâce à son travail, quand son mari ne peut pas s'occuper des enfants, elle ne peut éviter les heures de pointes. *« Comme je travaille en décalé j'ai pas les bouchons, je suis pas dans les heures de pointes. A part de temps en temps quand mon mari est en déplacement j'ai personne pour les enfants donc je dois ajuster mes horaires, donc je fais 9h-17h à ce moment là, et là je suis dans les bouchons, ça m'énerve énormément comme tout le monde ! »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice).

Le mari de Magda, lui, adapte le mode de transport en fonction de ses horaires de départ. *« Quand il la prend il met 45 minutes, mais s'il partait à la même heure que s'il prenait les transports en commun, il aurait mis facilement 2h30 »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Alicia aussi adapte son mode de transport en fonction des horaires auxquelles elle se déplace. *« Ça m'arrive de prendre le métro quand il est 7 h du soir ou 8 h du matin, les heures de pointes et que je dois aller à l'autre bout de Paris j'y vais en métro, pas en voiture »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Il en va de même pour Christian. Selon ses horaires de travail il ne prenait pas le même mode. *« Quand je travaillais à 8h à Levallois je ne prenais pas la voiture, si à 6h30 tu ne passes pas le pont de Gennevilliers c'est mort, après c'est complètement bouché, donc tu n'y vas pas en voiture. Mais quand je commençais à 19h, je partais à 18h30 de chez moi, dans ce sens l'autoroute elle est vide, donc c'est nickel tu mets une demi-heure en voiture au lieu de 1h30 en train »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).
Ainsi, si certains adaptent leur mode à leurs heures de déplacement, notamment lorsqu'ils ont des contraintes à l'arrivée, d'autres au contraire adaptent leurs horaires en fonction du mode.

Nous avons vu également que certains faisaient des estimations et d'autres prévoyaient des marges de manœuvre.
Les contraintes à destination et la connaissance de sa mobilité, du mode et de l'itinéraire de déplacement ont donc un poids important dans le choix modal au quotidien. En effet, en fonction de la connaissance des zones de congestion et de leurs horaires, il sera plus facile d'adapter son mode ou de mettre en œuvre d'autres stratégies pour les éviter. Examinons à présent les stratégies et les connaissances mises en œuvre par les enquêtés pour optimiser leurs déplacements.

3.4.4 Connaître sa mobilité et optimiser son déplacement en temps et en confort

Nous allons voir ici que plus le déplacement sera connu, plus il sera optimisé, en temps ou en confort. Cette connaissance concerne essentiellement les zones et horaires d'embouteillages et de stationnement en voiture, ou les correspondances et les itinéraires en transports collectifs.

3.4.4.1 Embouteillage et stationnement, des contraintes palliées par l'expertise du déplacement

La connaissance que l'automobiliste peut avoir du trafic et de la facilité à trouver une place de stationnement lui permettra d'une part, de mieux gérer son déplacement en terme de temps, et d'autre part, de mieux maîtriser les contraintes pour pouvoir les lever, les éviter, ou les accepter, et en tenir compte dans son organisation quotidienne.

3.4.4.1.1 La connaissance des lieux et horaires pour éviter les problèmes de stationnement et d'embouteillages

L'automobiliste multimodal ne prendra pas sa voiture par exemple, s'il sait qu'il sera impossible de se garer ou s'il sera dans l'heure de pointe. Alicia ne prend pas sa voiture quand elle pense ne pas pouvoir se garer. *« Sèvre Babylone j'y vais pour le travail donc j'ai pas de temps à perdre, donc pour éviter de tourner pendant trois plombes je prends le métro, là je sais que c'est plus rapide le métro »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Corinne ne prend sa voiture que lorsqu'elle sait et est sûre qu'elle pourra se garer facilement. *« Quand je connais bien le quartier, je sais où stationner ou quand je sais que je ne vais pas rester toute la journée et me prendre des PV »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).
D'autres connaissent les horaires qu'il faut éviter pour trouver des places. *« Je trouve toujours de la place. Il y a un jour ou un horaire où c'est plus galère, mais je les connais maintenant »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Ou bien ils misent sur le roulement des places de stationnement. *« Il y a des heures où il y a des roulements, les gens partent ou arrivent…»* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Christian connaît les horaires, les jours, les périodes et les endroits à éviter. Il pense à tous les événements, comme le marché, qui pourraient le contraindre à se garer facilement. *« Ça dépend des horaires, si j'y vais en pleine journée je sais que j'aurais de la place. En journée les gens s'en vont ! Le samedi il y a le marché donc ce n'est pas la peine, le mercredi pareil*

donc tu sais qu'il ne faut pas la prendre, et tout le reste autour c'est payant » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Non seulement ces enquêtés cherchent à éviter ou limiter les contraintes de stationnement, mais les embouteillages aussi.

Et lorsqu'ils décident de la prendre, ils expliquent aussitôt leurs stratégies d'évitement des embouteillages. Grégory connaît bien tous les endroits qu'il faut éviter en voiture à une certaine heure. *« Je travaille énormément en voiture sur Paris donc je vois bien comment c'est ! Je connais les endroits difficiles pour se garer, et même pour circuler… si par exemple je dois me rendre un samedi à 6h sur les Champs-Élysées, si je suis à la défense je vais prendre ma voiture mais sinon je vais la prendre et la laisser à porte de Bagnolet par exemple et après finir en transports. Parce que je sais que le périph va être complètement bouché, que les voitures seront à l'arrêt donc ça sert à rien, je vais mettre une heure pour faire porte de Bagnolet porte maillot alors qu'en transport je vais mettre une demi-heure !! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Depuis le temps qu'Alfred fait son activité le mardi soir, il connaît suffisamment pour savoir qu'il n'est pas pensable de prendre la voiture. *« Le mardi soir je vais répéter à Château d'eau, donc je prends la ligne 2 et 4, ça ne me vient pas à l'esprit de prendre la bagnole ! Parce que d'ici si je la prends je pense que j'en ai pour 1h30 alors qu'en métro j'en ai pour 15 minutes, et ce trajet je le connais bien parce qu'on va là depuis dix ans pour répéter. Il m'est arrivé d'y aller en voiture, même le soir tu te fais coincé, si la rue est chargée, il y a les poubelles, c'est un quartier où c'est l'enfer, donc j'ai compris ça c'est bon ! Donc jamais en voiture, en tout cas pas à cette heure ci. C'est vraiment le couple espace-temps. Pas à cette heure-ci et pas à cet endroit-là en voiture »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Une mauvaise expérience répétée forme la connaissance.

La sœur de Carole prend la voiture certains jours dans la semaine quand elle sait qu'il y a moins de monde sur la route. *« Elle y va le lundi, mercredi et vendredi en voiture et pendant les vacances parce qu'il y a moins de circulation, et sinon elle prend le RER C. Le mardi et le jeudi il y a plus de circulation. (…) Parce que le lundi et vendredi souvent il y a des gens en RTT et le mercredi il y a des gens qui ne travaillent pas. Le mardi et le jeudi ça ne lui fait pas gagner du temps alors que les autres jours elle met beaucoup moins de temps »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).

Plus que les jours, ce sont les horaires qu'il faut éviter. Magda sait qu'elle ne doit pas partir à 8h le matin. Elle s'est fixé deux horaires de départ : 7h30 ou 8h30. Quand elle nous raconte sa journée, elle nous dit avoir loupé la tranche de 7h30, elle a donc dû attendre la deuxième heure de départ. *« Je me suis levée, mais après j'ai ramé, j'ai fait une lessive je me suis occupée de mes chats, et finalement il était 8h. Et à 8h c'est pas bien de partir, si je pars je mets une heure, donc dans ces cas là j'attends de partir vers 8h30, et là je mets 40 minutes. Donc petit à petit j'ajuste comme ça »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Si ces individus évitent certaines heures ou certaines destinations pour échapper aux embouteillages ou aux difficultés de stationnement, d'autres changent leur itinéraire et trouvent des raccourcis pour éviter les zones de congestion.

3.4.4.1.2 Changement d'itinéraire et raccourcis

Des enquêtés changent leur itinéraire et l'adaptent pour faire face aux obstacles. Magda sait qu'à 7h30 du matin *« l'autoroute est déjà bloquée »*, donc elle prend la nationale. C'est un peu plus long, mais finalement elle gagne du temps. Son mari adopte également des stratégies pour optimiser son temps de trajet en fonction de l'heure à laquelle il partira, *« S'il part à 8h le soir il prend l'autoroute direct mais s'il veut rentrer plus tôt, vers 6h30, là il ne prendra pas le périph ni*

l'autoroute parce que c'est beaucoup trop bouché, donc il passera par la N118, donc ça lui rajoute des kilomètres mais en temps il y gagne » (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Alicia aussi a ses petites astuces pour rendre son trajet moins pénible et plus rapide dans Paris, *« comme je connais bien, si c'était bouché à un endroit je prenais des petites rues, je savais où dévier, donc je faisais un petit détour et j'évitais les bouchons ! Donc depuis que j'ai ma voiture j'ai jamais été bloquée à perdre une demi-heure »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). De plus, elle ne prend jamais le périphérique, elle est sûre que par Paris les trajets sont plus rapides. *« Moi le nord de Paris je le connais vraiment bien donc je vais éviter les grands axes, par exemple avenue de Clichy je vais pas la prendre je prendrais des petites rues et je la rejoindrais plus loin je pense que c'est plus rapide par Paris quand on connaît et qu'on peut dévier les bouchons »* (Alicia). Cette connaissance lui permet d'éviter les difficultés de circulation. Sylvie aussi nous dit avoir l'avantage, par rapport aux autres qui ne prennent que les grands axes, de connaître d'autres itinéraires moins bouchés. Martine passe par les petites routes pour éviter les bouchons, elle se réjouit que peu de gens fassent comme elle. *« J'ai découvert des petites astuces pour éviter les bouchons, donc j'arrive à 9h. (…) Il n'y a pas beaucoup de gens qui s'aventurent dans les petites routes de campagne »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Benoît sait maintenant par où passer pour éviter les bouchons, *« j'ai mes petits raccourcis, mes voies de secours que je connais, mais quand je connais pas je m'y aventure pas, c'est la banlieue donc il faut bien connaître les axes »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). John connaît aussi toutes les solutions qui s'offrent à lui au fur et à mesure de son trajet pour éviter continuellement tous les obstacles. *« Quand je pars de chez moi je sais que j'ai plusieurs options en fonction de l'encombrement de la rue. Je prends des petites rues pour éviter les feux rouges, et si de loin je vois un camion qui décharge, dans ce cas là, je bifurque vers un axe plus grand où tout le monde s'engouffre, après si je vois que cet axe est encombré j'ai encore deux autres options de petites rues, mais il faut que je fasse un détour un peu plus grand qui me fait quand même gagner un peu de temps, donc je le prends si c'est vraiment très encombré »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Souvent les automobilistes sont obligés de trouver des raccourcis, et de modifier leur itinéraire pour éviter les axes congestionnés.

Certains vont passer par des raccourcis, ou bien faire des détours de manière à éviter les situations de blocage et rendre leur trajet plus confortable, plus plaisant, même si la durée du trajet est parfois allongée. Daphné *« passait par des petites rues pour éviter les bouchons, mais (elle) mettait plus de temps »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Elle optimisait son confort de parcours mais pas sa durée, préférant ainsi éviter les embouteillages et ne pas se mettre dans un état d'énervement et de stress. Des individus vont donc éviter les heures de pointes, ou certains endroits pas forcément pour gagner du temps, mais pour rendre leur trajet plus agréable, moins stressant.

Les utilisateurs des transports en commun comme les automobilistes vont chercher à rendre leur trajet le plus optimal en temps et en confort.

3.4.4.2 Eviter des changements et les heures de pointes en transports en commun

En ce qui concerne les transports en commun, certains vont éviter des changements de manière à rendre plus agréable leur trajet, tout en gagnant du temps.

Alicia essaie de limiter le nombre de changements et surtout les longs changements comme Châtelet par exemple qui sont une perte de temps. Son objectif est avant tout de rendre son

déplacement le plus confortable et le plus simple possible, sans augmenter sa durée. *« J'ai regardé les changements… Il ne faut pas que ça fasse un trop grand détour non plus ! J'avais deux changements mais c'était beaucoup plus rapide sinon je faisais un détour je passais quasiment par l'ouest de Paris pour redescendre alors que là j'avais nettement moins de stations, j'ai évité le changement à Montparnasse justement, parce que Châtelet, Montparnasse, les grands couloirs je déteste donc je les évite toujours! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Elle évite les contraintes en transports en commun pour optimiser le confort de son déplacement. Laure sait aussi ce qu'il faut faire pour gagner en confort : elle évite les heures de pointe pour ne pas se retrouver serrée dans le bus ou le métro et subir l'énervement des gens. Elle ne gagne pas spécialement de temps, mais elle y gagne en confort. Anne évite aussi les heures de pointe du matin, mais ce n'est pas tant ses horaires de travail qui lui permettent de les éviter, que ses difficultés à se lever. *« Comme j'ai beaucoup de mal à me lever du coup j'évite les heures de pointe. Alors que si je devais partir à 8h45 là c'est sûr que ce serait plein !! (…) Donc là au moins j'évite tout ça !! (…) et le soir je pars assez tard donc j'évite les heures de pointes »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité).

Certains préfèrent marcher un certain temps pour éviter un changement de métro. Les correspondances, nous l'avons déjà évoquées, rendent souvent les trajets en transports en commun peu appréciables. *« Pour passer une correspondance, je sors avant et je marche. Souvent un quart d'heure. Quand les correspondances sont chiantes. Par exemple t'as une ligne qui pourrait être quasiment directe si tu marches un quart d'heure, alors que sinon il faut prendre un autre métro »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Alexandre marche aussi pour éviter des correspondances ou choisit le bus pour certains trajets quand il lui permet d'éviter des changements de métro. *« En métro ça me fait faire des changements donc pour une si petite distance je préfère attendre le bus, il passe un peu moins fréquemment, mais le métro il y a je sais pas combien de changements. (…) et ça revient au même au niveau de la durée et c'est quand même plus agréable de pas changer trois fois pour une si petite distance »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). En évitant les correspondances et donc en ayant l'impression de rendre leur trajet plus direct, ces individus améliorent la qualité de leur déplacement. *« Des fois t'as trois changements pour aller à un endroit c'est vraiment pas pratique alors qu'à pied c'est direct en un quart d'heure, donc je préfère marcher »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier).

A l'inverse, Anne cherche avant tout à gagner du temps. Par conséquent, elle évite de marcher et choisit les lignes de métro les plus rapides quitte à avoir plus de correspondances. *« Le matin je pars vers 9h15, je prends le métro à Dugommier, donc je suis au pied du métro je mets une minute pour y aller. Je pourrais faire qu'un changement en marchant jusqu'à Bercy, 5-10 minutes de plus, et rejoindre directement la 14, mais je le fais pas pour gagner du temps tout simplement. Et puis le chemin pour aller à Bercy n'est pas agréable il faut passer dans un tunnel, sous des voies ferrés, c'est pas très marrant »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Anthony a plusieurs possibilités pour se rendre à son travail mais a choisi le plus rapide, même si ce n'est pas le plus direct. Il marche, prend le métro, puis le RER, et enfin un bus. *« Il y a plein d'autres solutions pour y aller, je sais qu'il y a le PC qui passe par la porte Maillot, donc je pourrais faire métro et bus seulement, ou sinon je peux prendre un autre métro à la place du RER, la ligne 13, donc ça ferait métro, métro et bus. Et je fais le RER parce que je crois jusqu'à maintenant que c'est le moyen de transport le plus rapide »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Son objectif est d'optimiser son trajet en terme de temps de déplacement. *« J'ai choisi ce trajet pas parce que c'était le plus agréable mais parce que c'était le plus rapide »*. Toutefois, selon les différentes contraintes contextuelles ponctuelles, il ajustera son itinéraire pour contrecarrer ces obstacles, *« mais par exemple la semaine dernière il y*

avait des grèves à la SNCF, donc là c'est clair que je prends aucun risque, je prends le métro. Eventuellement l'été je prendrais plus le bus aussi, au mois d'août et juillet souvent il y a moins de monde sur Paris donc le bus est plus rapide. (…) Quand je prends le bus, il passe presque devant chez moi il arrive directement à la porte de mon boulot, donc je sais que je peux m'assoire et après je suis tranquille » (Anthony).
Il semblerait que plus l'individu connaît son déplacement, plus il pourra gérer son temps de trajet et en réduire la durée. *« Quand j'allais à l'école à la défense au début je mettais 1h30 et après une fois que tu connais tes horaires, que tu sais la meilleure correspondance avec le RER et que tu connais bien le bus tout ça, tu diminues par deux ton temps ! Au début tu testes ! »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Le mode sera choisi selon les contraintes et la connaissance que l'on a de la mobilité de sorte à optimiser son déplacement.

Nous avons vu que connaître les trajectoires, les raccourcis, les horaires et les zones à éviter, etc. permet de gérer au mieux sa mobilité. Nous pouvons supposer que si les individus connaissaient aussi toutes les possibilités modales qui s'offrent à eux, ils pourraient d'autant mieux optimiser leurs déplacements. Finalement c'est tout un système de fonctionnement qu'il faut connaître, comprendre et s'approprier. Regardons alors de plus près les stratégies d'apprentissage et d'expertises des individus enquêtés.

3.5 Apprentissage et expertise de mobilité

Il apparaît en effet que la mobilité nécessite des connaissances et une certaine expertise pour gérer les incertitudes comme nous l'avons vu, mais également pour comprendre le fonctionnement d'un mode ou d'un système. Ceci nous amènera dans le chapitre qui conclura cette première partie à élaborer le concept de « capital mobilité ». Nous nous centrerons ici sur les stratégies d'apprentissage de la mobilité au quotidien, mais nous verrons plus exhaustivement dans le chapitre suivant que ce « capital » évolue tout au long du cycle de vie.

3.5.1 Du système de mobilité intégré à celui qu'il faut se réapproprier

La mobilité supposerait un apprentissage. « L'usager doit faire l'apprentissage du système de mobilité propre à une ville » (Allemand, 2004), un réseau ou un mode de locomotion. C'est ce qu'exprime très visiblement Cyril, *« je ne cherchais pas d'info parce que c'était simple avec ma voiture, maintenant que je vais la vendre, je vais voir comment ça fonctionne sur Paris. C'est une autre façon de fonctionner et de vivre en fait ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Le mode de déplacement demande donc un mode de fonctionnement propre auquel il faudrait alors s'adapter en cas de changement. Cela nécessite de se situer dans un autre cadre mental de référence, de faire l'apprentissage d'une nouvelle mobilité. *« Pour moi c'est pas encore automatique les transports en commun, c'est pas encore rentré dans ma culture »* (Cyril).
Ceci se ressent fortement à travers les expériences étrangères notamment. Les individus n'ont plus les mêmes repères et semblent véritablement devoir faire face à un tout autre cadre de référence. Mais sans avoir besoin de partir à l'étranger, il suffit de changer d'environnement ou

de mode pour que le fonctionnement de mobilité habituel soit remis en cause. Maintenant que Cyril n'a plus de voiture, il ne sait pas comment partir en vacances, tous ses repères semblent perturbés, et il va devoir recréer des habitudes, et refaire l'apprentissage d'un nouveau système de fonctionnement. *« Je ne sais pas comment je vais me débrouiller pour partir en vacances ! (…) ça m'inquiète ! C'est un manque d'habitude tout simplement ! (…) Il faut juste que je retrouve mes repères au niveau des déplacements, des habitudes, pour les déplacements quotidiens ça va, mais pour les déplacements plus lointains, il va falloir que je trouve un autre mode d'organisation ! »* (Cyril).
Le bus particulièrement, semble très compliqué à comprendre, et demande une réelle connaissance du réseau. Ainsi que nous allons le voir, il est moins utilisé, voire pas du tout lorsque son fonctionnement n'est pas acquis.

3.5.2 Connaissance du mode et de son fonctionnement

Nous nous attarderons ici sur le cas du bus dont l'usage est freiné par le manque de connaissance et de compréhension de son fonctionnement. Ce mode est un exemple pertinent pour expliquer et montrer l'importance de cette expertise de la mobilité dans le choix du mode.
Tant qu'un mode n'a jamais été expérimenté, l'imaginaire amplifie la complexité de son usage. Nous avons déjà relevé que les représentations négatives d'un mode pouvaient l'exclure du champ des possibles, de même si un mode n'a pas été essayé, l'imaginaire aura tendance à le défavoriser et renforcera ses aspects négatifs. *« J'ai pas essayé et je pense pas que je le ferais, je pense que c'est très difficile d'y aller en transports. Je crois qu'il y a un bus qui part de Cergy préfecture, mais moi d'ici à Cergy préfecture si je dois y aller en transport j'en ai pour un moment déjà, après le temps de prendre le bus jusqu'à Goussainville, je sais pas où il me posera exactement et c'est peut être pas à côté de l'école ! Donc il y a peu de chance que j'y aille en transports en commun »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Effectuant ses déplacements domicile-travail en voiture, cette interviewée n'a pas connaissance du trajet en transports en commun. Basée sur des incertitudes, elle s'imagine ce déplacement impossible et trop complexe, et de fait, ne perçoit que les contraintes. Jean-Michel s'imagine ce mode tellement complexe qu'il n'a pas envie de faire l'effort de comprendre son fonctionnement. *« C'est moins pratique, j'ai jamais fait l'effort de rechercher comment ça marchait. Je sais pas comment ils fonctionnent les bus, pour aller d'un endroit à un autre, pour les correspondances… c'est plus compliqué »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).
Même quand, a priori, le bus pourrait être facile d'accès, sa complexité et le niveau de connaissance qu'il implique, dissuadent son usage. *« Le bus c'est vraiment un truc que je connais pas, je sais pas prendre, je connais pas les lignes… ça me fait un peu peur, j'ai peur de me planter, je sais pas où sont les arrêts, dans ma tête c'est très mal identifié. Déjà je comprends mal le plan de la ligne même dans le bus. Mais ça serait bien que j'essaie, parce que l'arrêt de bus est juste en bas, donc quand il pleut, que je n'ai pas envie de marcher, je pourrais le prendre. Mais je ne le fais pas, mais ça m'impressionne le bus ! Ce matin encore j'y pensais, mais en fait l'arrêt en bas de chez moi c'est l'arrivée, donc pour le prendre c'est la rue parallèle derrière, mais je sais pas où il se trouve »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Ce mode peut être repéré quand il passe dans la zone d'habitation mais encore faut-il en connaître la trajectoire. Le seul bus que connaisse Benoît, c'est celui qui passe en bas de chez lui : *« je ne connais pas assez… mais j'en prends de temps en temps pour aller à gare du nord, il y a un*

arrêt juste en bas de chez moi donc quand il y a le bus je le prends sinon j'y vais à pied ! » (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Johan aussi a des difficultés à comprendre le fonctionnement du bus, mais il maîtrise cependant plutôt bien les lignes qui desservent son lieu de résidence. *« Si c'est desservi par le métro sans que j'ai de changements à faire je prends le métro de préférence au bus, parce que le bus je comprends jamais rien aux itinéraires de lignes sur les cartes. Les cartographies de lignes de bus à Paris sont incompréhensibles ! Je sais pas si ça peut être mieux présenté… à New York c'est mieux mais c'est plus facile comme c'est des grandes avenues carrées, on sait par où passe le bus, mais à Paris c'est illisible, donc je préfère le métro. Par contre je connais à peut près tous les itinéraires des bus en bas de chez moi »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). En effet, tout se passe comme si seules les lignes de bus passant aux alentours des lieux fréquentés habituellement pouvaient être, au bout d'un certain temps, repérées, et peut-être un jour expérimentées.

Le système du bus nécessite un certain temps d'apprentissage. Si au premier abord l'individu aura tendance à choisir la facilité, et s'il s'ancre dans des habitudes, une fois l'usage d'un mode satisfaisant, alors le bus sera toujours pensé comme un dernier recours. Tant qu'ils se complaisent avec le mode utilisé habituellement, les individus n'ont souvent pas l'intention d'aller chercher d'autres solutions à leur mobilité. *« Quand je suis arrivée à Paris j'avais pas du tout le réflexe bus et j'ai l'impression que pour beaucoup de gens c'est comme ça, parce que le réseau du métro est bien fait, c'est simple, tu connais plus ce système, moi je me suis mise vachement tard au bus ! Des fois c'est plus pratique, surtout pour aller vers le sud où il n'y a pas beaucoup de lignes de métro. Souvent ça te fait un trajet direct au lieu d'avoir plein de changements en métro ».* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). De même s'ils ont toujours été habitués à prendre la voiture en tant que passager avant 18 ans, et en tant que conducteur après, cette connaissance du fonctionnement du réseau de transports en commun n'étant pas acquise, elle ne vient pas spontanément à l'esprit. C'est le cas par exemple de Cyril, *« ce n'est vraiment pas évident à gérer les transports en commun, je n'ai jamais été habitué depuis tout petit je suis en voiture »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Non seulement le réseau du bus et son fonctionnement ne sont pas acquis, mais les individus ont le sentiment d'être mal informés. *« Il y a un manque d'information pour connaître le numéro du bus, savoir où il va, les endroits par où il passe. Et comme je n'ai pas une très bonne notion géographique de Paris, je ne me repère pas du tout ! Le métro c'est plus simple ! »* (Cyril).

Même quand certains y trouvent des avantages et aimeraient le prendre -comme par exemple le fait d'être en surface comparativement au métro- le coût d'un fonctionnement trop complexe dépassera le bénéfice. *« C'est quand même un bon moyen de transport à Paris… mais c'est assez difficile de se repérer, il n'y a pas beaucoup d'information sur les bus, c'est dure d'avoir les horaires…les trajets… et puis je pense qu'il faut vraiment connaître Paris pour se repérer en bus. Il y a des bus que tu sais prendre dans un sens mais pas dans l'autre. Je pense que c'est vraiment un moyen de transport d'initiés à Paris, les gens qui connaissent bien Paris, le quartier qui savent exactement quel bus il faut prendre pour aller où, qui savent combien de temps ça va leur prendre »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Arthur montre ici que faire l'apprentissage du bus n'est pas donné à tout le monde. Ce mode nécessite des compétences que seuls des initiés pourraient avoir. Ainsi, un système d'information ou d'accompagnement pourrait faciliter son apprentissage.

Le besoin de compétences et de connaissances que la mobilité requiert apparaît clairement ici avec l'exemple du bus. Si les individus ont une connaissance de leur mobilité qui leur permet de gérer au mieux les contraintes rencontrées, cette connaissance suppose un apprentissage. Nous allons donc voir à présent comment ces individus font l'apprentissage de leur mobilité.

3.5.3 Entre novices et initiés du déplacement, outils de l'expertise et stratégies d'apprentissage

A. Bourdin a bien décrit la nécessité de services à la mobilité pour accompagner, aider et informer les individus, afin de créer une « constellation de ressources », de manière à limiter les incertitudes (2000, p96). Il relève notamment en conclusion de son article qu'il s'agirait de comprendre comment s'y prendre pour se retrouver, choisir, organiser et utiliser les différents services qui s'offrent à nous. Nous ne décrirons pas comment les individus choisissent tel ou tel service, mais comment ils construisent leur « constellation de ressources ». Plusieurs stratégies vont être employées. Nous pouvons distinguer les novices et les experts du déplacement. Les individus construisent leur connaissance soit en se fiant à l'expertise ou l'expérience d'un tiers, soit à des ressources documentaires, soit à force d'habitudes. Ces compétences acquises permettront de gérer au mieux leur mobilité. J-S. Bordreuil parle, lui, de « compétence de pilotage » (2000, p119).

3.5.3.1 Les novices : sous le signe de la confiance

Les novices vont plutôt se fier à des évidences ou *via* une tierce personne.
Soit ils se fient à des idées préconçues vis-à-vis des modes : la voiture sera dans tous les cas plus rapide, pour d'autres, les transports en commun seront plus fiables, ainsi que nous l'avons déjà évoqué. Certains se fient aussi à des connaissances ordinaires concernant les zones de trafic ou celles qui présentent des difficultés de stationnement. *« C'est connu, quand on connaît Paris on sait où il y a du monde ou pas, où est ce qu'il y a de la place et où il n'y en a pas »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
D'autres s'en remettent au conseil de leur entourage ou l'expertise d'une tierce personne. Cyril par exemple, fait appel à la connaissance et l'expertise des autres. *« Je demande à droite à gauche, je suis assez assisté à ce niveau-là ! (…) je ne vais pas regarder un plan, je me fie aux gens, au personnel de la RATP…»* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Quand Vanessa a emménagé, elle s'est fiée à sa sœur qui s'est elle-même renseignée en faisant appel à l'expertise professionnelle de la RATP. *« Quand on a visité l'appartement on ne savait pas où était le métro donc on lui a demandé c'était Alésia ou porte d'Orléans, les deux sont à 10 minutes. Et en fait quand j'ai dit à ma sœur que j'avais trouvé l'appart elle a regardé sur Internet sur le site de la RATP et elle m'a dit tu peux prendre soit le métro, soit le bus pour aller au boulot, c'est direct, c'est une demi-heure »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Alicia s'appuie sur l'expérience de sa collègue pour confirmer l'idée qu'elle se faisait du bus. *« Elle prend le bus, et d'ailleurs elle met une demi-heure de plus que moi »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Elle justifie ainsi son choix de la voiture en le valorisant par rapport à la pratique d'un tiers. Il en va de même pour Martine *« je préfère prendre ma voiture que les transports en commun ! Par rapport à là où j'habite, en transports, je mettrais 1h30 ! (…) j'ai une collègue qui habite aussi à Melun à 10 minutes de chez moi, elle met 1h30 »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Lucie s'appuie aussi sur ses collègues, mais à l'inverse pour s'assurer que le RER est plus rapide que la voiture. *« En voiture je mettrais autant de temps avec*

l'A15 et l'A86, je le sais, j'ai des collègues qui le font ! Et ils mettent pareil ou plus de temps que moi ! » (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale).
John, lui, justifie son choix en faisant référence à une expérience « scientifique ». *« Ils ont fait des tests sur le temps que met une personne en deux-roues, en métro et en voiture, pour aller d'un point A à un point B dans Paris, ils ont fait un reportage là-dessus. Et en fait métro et deux-roues kif-kif, la voiture c'est même pas la peine. La moto est arrivée 5 minutes avant le métro. Il y avait un parcours particulier »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).
Si les novices se fient à l'expérience ou la connaissance d'un tiers, ou bien encore à des évidences communes, les initiés construisent leur connaissance par eux-mêmes.

3.5.3.2 Les initiés : construire sa propre connaissance

Par l'habitude, l'expérimentation ou à l'aide d'outils informatifs, les initiés sont autonomes et construisent leur propre expertise.

3.5.3.2.1 Une connaissance acquise par l'expérience

Des initiés vont notamment acquérir cette connaissance de leur mobilité à force d'expériences et d'habitudes, et ils se fieront à leurs propres expertises. Marion par exemple, gagne du temps dans son trajet grâce à sa connaissance des horaires des différents modes de transports qu'elle doit utiliser. Magda aussi, depuis le temps qu'elle vit en banlieue, connaît les endroits et les heures auxquels il faut ou ne faut pas passer en voiture, *« ça fait huit ans que je vis en banlieue, je sais par où passer et à quelle heure, je sais quoi ! »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Alfred maîtrise bien sa mobilité. De par l'habitude il est devenu un initié, mais il arrive parfois qu'il ait besoin d'un plan. *« Avec l'habitude je m'organise moi-même, je calcule mes itinéraires mais je connais le plan de métro de Paris par cœur, je sais où sont les changements, où va telle ou telle ligne… des fois il y a des endroits que je ne connais pas bien donc je regarde sur un plan et je calcule rapidement, je suis assez efficace ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).
D'autres ont des intuitions, un sens de l'orientation qui leur permet de se repérer facilement dans l'espace. *« Je ne connais pas vraiment mais je sais qu'en prenant par là, ça devrait être dans la bonne direction »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Carole aussi a imaginé son itinéraire à vélo après avoir pu faire quelques repérages en voiture. *« La première fois je suis passée par le même parcours qu'en voiture et puis après je me suis dit qu'il devait sûrement y avoir des chemins pour les vélos. (…) J'avais une petite idée quand même je savais à peu près où ça allait, sur le tronçon de la route il y a des endroits que je connaissais… donc ça me permettait d'éviter la circulation »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Marie-Jeanne a découvert le bus en le voyant régulièrement passer, ce qui a ensuite été confirmé par son entourage. *« En voyant les bus passer, et en discutant avec les gens autour de moi… »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).
La connaissance s'acquière ici par l'expérience. Mais d'autres vont l'acquérir ou la développer en échangeant d'astuces avec leurs proches.

3.5.3.2.2 L'échange de petites astuces

Certains s'échangent des conseils pour parfaire leur expertise. Alfred confirme ses connaissances en attrapant des petites informations autour de lui *« je demande à des potes tu passes par où, je demande à mon client où je dois passer si je devais prendre le RER… je jette des trucs comme ça pour savoir, parce que si ma bagnole tombe en panne, il faut que je maîtrise bien mon trajet »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Ici, Alfred tente d'acquérir plusieurs connaissances diversifiées afin de pouvoir faire face à toutes les situations, même imprévisibles. Magda connaît les trajectoires maintenant, mais au début, elle a écouté les conseils de son mari. *« Lui l'a testé avant moi, donc il savait très bien à quelle heure il fallait partir et par où il fallait passer »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).
Il semblerait que les individus s'échangent des astuces pour passer par les meilleurs itinéraires. *« Pour rentrer le soir, je passais par Opéra, bourse, sentier, Sébastopol, et une fois sur deux au moins entre sentier et Sébastopol c'est bouché, et tu mets trois quarts d'heure à le passer, et passer trois quarts d'heure sur une rue ça me rend hystérique, et en fait on m'a montré un moyen de passer outre en passant par le marais. Et donc avec ce tunnel j'atterri directement dans le Marais »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Cette petite astuce lui a été très bénéfique. Il semblerait qu'il y ait comme une solidarité pour se prévenir et se prémunir d'éventuelles contraintes de stationnement ou de circulation par exemple. *« On se le dit entre nous… vient pas en voiture ce soir là c'est mort ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).
Outre ces échanges spontanés, d'autres vont faire une étude documentaire, à partir de plans ou de sites Internet.

3.5.3.2.3 La recherche documentaire

Certains vont procéder à une recherche documentaire pour acquérir cette connaissance, sur Internet ou à partir de plans. Marion a commencé par regarder sur Internet : *« ils te disent par où il faut passer, les horaires, combien de temps ça va mettre, ils donnent le trajet le plus rapide… »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Carole prépare aussi son déplacement, quand elle ne le connaît pas, à l'aide d'Internet. Elle calcule l'itinéraire le plus optimal en terme de durée avec l'aide de cet outil d'information. *« Je prépare, souvent je regarde sur Internet pour voir les horaires de train, comme il n'y en a pas régulièrement je les connais pas, et puis je regarde l'itinéraire, savoir quel métro je vais prendre après…, si je prends le train ou le RER…C'est sur le site de la SNCF. (…) il demande lieu de départ et d'arrivée, et ils donnent les horaires, le coût du voyage et les changements qu'il faut faire et le temps, des fois ils proposent plusieurs itinéraires en train ou en RER et on peut comparer par rapport à la durée et c'est aussi en fonction de l'heure d'arrivée que j'ai choisi. Je choisis surtout en fonction du nombre de changements, en général le coût il reste le même »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
John regarde plusieurs sources d'informations : plans, sites Internet, ou bien il fait directement appel à la connaissance de l'interlocuteur qu'il doit retrouver *« La première fois, je regarde un plan, parce que je ne sais pas où c'est. Je regarde sur Internet, sur les pages jaunes, il y a un plan, et ensuite, ils peuvent générer l'itinéraire par Mappy, mais en général je regarde juste le plan, Mappy, ils vous envoient par des itinéraires assez louches quelques fois, je ne fais pas trop confiance. Ou si c'est compliqué, ou en dehors de Paris, il m'arrive d'appeler directement la société et de leur demander l'itinéraire, parce qu'ils connaissent par cœur et savent par où passer pour gagner du temps »* (John, 32,

E, P/zone2, en couple, chef de pub). John se renseigne pour assurer son déplacement, mais juge des informations bonnes à prendre ou pas, à partir de ses propres connaissances.
Jean-Michel aussi s'appuie sur plusieurs sources d'informations. Il regarde sur Internet avant de partir et une fois en route écoute le « flash info » pour pouvoir bifurquer à temps. Il mise sur toutes les expertises possibles pour optimiser au mieux son trajet et éviter les embouteillages tout au long de son itinéraire. *« Ce que je fais c'est qu'avant de partir, je regarde parce que j'ai deux chemins soit je redescends la N118 et je reprends les quais, soit je tire tout droit, je traverse Clamart et j'arrive à porte d'Orléans et après je remonte au cœur de Paris. Donc avant de partir du bureau je regarde sur Internet la circulation, si les quais sont bouchés je pars systématiquement par Clamart, et si je vois que les quais sont vert je redescends la n118 et je les prends. Et en plus ce que je fais quand je pars, je me mets sur une radio où il y a des flashs sur la circulation régulièrement. Et il y a un embranchement à un moment et je ne peux plus changer d'itinéraire après donc il faut que je fasse un choix. L'idéal c'est quand j'ai eu le flash juste avant »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).
D'autres vont utiliser ces outils d'informations pour établir des comparaisons entre différents modes ou différents itinéraires. Magda fait de même pour prendre connaissance du trafic et savoir par où passer et à quelle heure, par exemple le matin pour savoir si elle va prendre l'autoroute ou la nationale.
Alicia, regarde sur un plan quand elle ne connaît pas le trajet, *« j'ai étudié mon chemin parce que j'étais jamais allée là bas d'ici encore. J'ai regardé un plan chez moi la vieille »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). De même, Anne a toujours un plan sur elle au cas où elle devrait aller dans des endroits qu'elle ne connaît pas. Quand elle a commencé à aller travailler de chez elle, elle a comparé différents trajets pour connaître le plus rapide. *« J'ai regardé sur mon plan, et j'ai comparé les trajets possibles parce qu'il y en a plusieurs »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Et elle s'est rendu compte que ce n'était pas le trajet le plus direct qui était le plus court. *« Il y a un trajet où il n'y a qu'un changement mais je pense que c'est un peu plus long, c'est de prendre la 6 jusqu'à Trocadéro et après la 9. Mais la 14 est tellement rapide, tu la fais en 10 minutes, donc je pense que ça me fait gagner dix minutes »* (Anne). Elle l'a testé par inadvertance et a pu le vérifier, *« de temps en temps je ne fais pas attention et j'oublie de changer à Bercy donc je continue, et effectivement c'est un peu plus long »* (Anne). Maintenant qu'elle connaît tous ses déplacements très bien, elle est devenue experte et n'a plus vraiment besoin de plan, *« avant j'avais toujours un plan sur moi et c'était bien pratique et je l'ai filé à une copine et depuis je me débrouille, je regarde dans les pages jaunes, ou j'emprunte un plan à quelqu'un, mais je regarde pas mal sur Internet, sur les pages jaunes, ça permet de se repérer tu tapes une adresse et tu vois la station la plus proche et tu te repères »* (Anne).
Si ces moyens d'information sont utiles lorsque le déplacement est inconnu, la connaissance croît aussi à force d'expériences. Certains vont donc expérimenter différents modes, différents itinéraires et développer ainsi leur expertise de mobilité.

3.5.3.2.4 L'expérimentation

Certains font des expérimentations, testent différents modes, différents trajets. Ils comparent sur le terrain et estiment à partir de la réalité vécue ce qui sera le plus court, ou le plus agréable. Par exemple Arthur a essayé de trouver des trajets où il pouvait éviter les grands axes, les grandes places et les sens interdits, mais finalement, il n'avait pas beaucoup de choix, et était contraint

sur certains passages d'y faire face. *« J'ai mis plusieurs semaines à trouver le chemin le plus agréable, en testant différents endroits, mais pour me rendre compte qu'il n'y avait qu'un chemin. Même quand j'essaie de changer je retombe toujours sur mes pas. Il y a des passages inévitables »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste).

Benoît teste différents chemins pour trouver les raccourcis. Il est prêt à perdre du temps la première fois, mais ce sera du temps gagné pour les prochaines. *« Quand t'as commencé à perdre du temps dans les bouchons tu te dis bon là je vais quand même essayer, la première tu te perds pendant 1 heure, mais même si je perds 1 heure au moins la prochaine fois j'y gagnerai !!! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Sylvie aussi augmente son expertise en faisant différentes expériences, en testant différents itinéraires. *« J'ai toujours d'autres alternatives. Et à force d'essayer des trucs je connais Paris comme ma poche ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). C'est en suivant d'autres automobilistes que Martine a trouvé un raccourci pour éviter les bouchons. Elle s'est aventurée derrière des gens et cela a été bénéfique. *« Je voyais qu'ils allaient dans la même direction que moi, et donc j'ai suivi des gens qui bifurquaient en espérant qu'ils aillent au même endroit que moi ! Je les ai suivi bêtement et donc j'ai découvert ça et j'étais très contente »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire).

Anne a expérimenté plusieurs trajets en transports en commun quand elle devait se rendre de chez ses parents à son école, et après plusieurs essais, elle a pu trouver le plus avantageux en terme de temps. *« J'avais testé plusieurs chemins… la ligne 10 à Sèvres Babylone et faire un changement à Michel ange Auteuil et prendre la 9, mais là je mettais plus de temps parce que je mettais dix minutes à pied pour aller au métro donc ça faisait bien trois quarts d'heure, et j'avais essayé la 12 et je me suis dit qu'elle allait vite elle passait près de chez moi… et peut être qu'après il y a moyen de rattraper un bus, et après j'ai encore trouvé autre chose c'est la 12 jusqu'à Corentin… et après un bus 126 je crois je sais plus qui m'amenait direct. En fait il y a deux bus à cet arrêt de métro qui vont vers porte de St Cloud, donc comme il y en a deux ça me donne plus de chance d'en avoir et de pas attendre longtemps donc là c'était vraiment rapide !! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Après avoir essayé un mode pour un trajet, l'individu sera tenté ou non de refaire l'expérience.

Ces enquêtés font donc l'expérience de plusieurs modes et sont alors plus favorables pour élargir leur champ de possibilités pour effectuer un même déplacement. C'est en faisant l'expérience du vélo que Daphné a réalisé qu'elle *« mettait beaucoup moins de temps qu'en voiture »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). En l'expérimentant, elle a pu se rendre compte de ses avantages réels par rapport à la voiture. *A contrario*, en essayant les transports en commun, Magda s'est aperçu que son trajet était plus rapide en voiture. Franck a cherché le mode le plus optimal en temps pour son déplacement. Il a essayé différents modes, mais c'est à vélo qu'il gagnait le plus de temps. *« Quand je suis arrivé je n'utilisais que les transports, mais je me suis rendu compte que même pour deux endroits relativement près, ça me prenait au moins une demi-heure, parce que j'avais toujours un changement et c'était du temps perdu. Donc je me suis demandé comment je pouvais faire pour relier ces deux endroits. Si je marchais ça m'aurait pris aussi une demi-heure, alors qu'en vélo j'en avais pour 5 minutes »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).

Si ces expériences profitent à l'ouverture du champ des possibles et offrent donc plus de chances de trouver le mode le plus adapté à la situation, au début tester ces nouveaux modes peut être angoissant. Un temps est nécessaire pour se les approprier et atténuer ses peurs. Laure, par exemple était terrorisée à l'idée de prendre son vélo, et finalement à force d'habitudes (donc de connaissance et de maîtrise) elle a pris confiance. *« Il y a plein de ronds-points, à Opéra, Palais*

royal, c'est pas évident, il y a des voitures qui arrivent de partout, des feux qui clignotent. Au début c'est paniquant mais après tu prends confiance avec ton vélo et ça va » (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Magda est allée tester son trajet en voiture avant d'aller pour la première fois à son travail avec, pour se rassurer et s'expérimenter. *« Je suis allée repérer avant les lieux en voiture, le week-end, il y a moins de monde, moins de circulation, donc je suis allée repérer tout doucement en voiture »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Ainsi, à l'instar de S. Allemand (2004), nous constatons que pour atteindre cette expertise de mobilité, une démarche stratégique est nécessaire pour expérimenter et faire l'apprentissage du fonctionnement de nouveaux modes et du système global de mobilité. Mais finalement rappelons-nous que si certains cherchent à lever ces contraintes en adoptant des stratégies de déplacement, d'autres seront prêts à les accepter si compensation il y a, et s'ils ont un certain contrôle sur leur mobilité.

Le choix du mode au quotidien dépend donc des connaissances et compétences acquises avec le temps pour se mouvoir dans l'espace urbain. L'individu choisira le mode le plus simple d'usage, c'est-à-dire celui qu'il maîtrise le mieux, afin de mieux gérer la fiabilité du mode, la sécurité des lieux fréquentés, mais également les contraintes rencontrées sur le parcours, pour le rendre plus optimal en terme de temps et de confort. Plus la connaissance du système de mobilité, des différents modes, et de la ville sera élargie, plus les déplacements pourront être optimisés au cas par cas en fonction du contexte, des aléas, des destinations, des horaires de déplacement et du programme d'activités.

Nous reviendrons de manière plus approfondie sur le concept de « capital mobilité » qui intègre ces questions d'habitude, d'expérience et d'apprentissage de mobilité, à la fois freins et leviers du changement. Avant cela, il importe à présent de faire le point sur ces différents freins et facteurs de changement décrits jusqu'à présent, en guise de conclusion…

Chapitre 4 : En guise de conclusion. Comprendre les freins et leviers au changement, entre facteurs extrinsèques, facteurs intrinsèques et « capital mobilité »

Nous avons tenté de mettre en avant la complexité des logiques d'action et la variété des critères qui construisent le choix modal. En premier lieu les effets de contextes, de contraintes et d'influences sociales, ont été mis en exergue. Puis dans un deuxième temps ont été traités le poids des images, des perceptions et ressentis envers les différents modes pour chacun des types d'usagers interrogés. Et dans un troisième temps, nous avons analysé les stratégies d'usage au quotidien et l'expertise nécessaire pour se déplacer et lever les contraintes et incertitudes. L'objectif était de décrire dans une dimension synchronique, les modes d'arbitrages entre coûts et bénéfices, contraintes et préférences.

Les résultats de l'enquête de terrain ont pu faire apparaître deux types de facteurs : des facteurs extrinsèques et des facteurs intrinsèques. Par facteurs extrinsèques nous entendons les effets de contextes et de structures, à comprendre cela en termes de cycles de vie (situations familiales, professionnelles, effets de localisation et d'éducation), mais également en termes d'offres de transports, de services et d'accessibilité. Par facteurs intrinsèques, nous entendons les critères qui relèvent du vécu et du ressenti, ainsi que les jeux de préférences et de contraintes.

A ce stade, notre thèse consiste à démontrer qu'au-delà des effets de localisation, de cycle de vie, d'éducation, de position sociale, voire même d'offre, d'autres critères plus qualitatifs sont autant, si ce n'est plus déterminants pour comprendre les freins au changement de comportement de mobilité. En effet, si les contraintes extrinsèques ont un impact évident sur les potentiels (en termes de possibilités effectives) de mobilité, ce sont les critères intrinsèques qui permettent de comprendre l'attachement affectif à un mode, et qui rendent alors le renoncement à la voiture difficile voire impensable. Notre perspective relève davantage du subjectif. Nous avons souhaité mettre en avant le poids du rapport à l'objet et des habitudes modales. Ces deux facteurs expliquent en partie le rejet ou l'omission des alternatives. Il apparaît alors que la valorisation de ses propres choix au détriment des autres possibilités, serait un frein au changement, et à l'inverse, l'expérience et l'ouverture du champ des possibles, serait un levier. Loin de contester les théories qui font peser les choix modaux sur les contraintes sociales et économiques liées aux revenus et aux localisations, nous avons souhaité apporter un regard complémentaire aux études quantitatives au travers d'une analyse qualitative davantage compréhensive et micro-individuelle. Certes les habitants de banlieue sont plus captifs de la voiture que les habitants de zones denses, nombreuses recherches le démontrent. Méthodologiquement, ceci nous renvoie à la question des échelles d'observations. Rappelons qu'à chaque échelle, la réalité observée change. L'échelle macro-sociologique ne donnera pas les mêmes résultats qu'une échelle micro-sociale ou micro-individuelle. Ainsi, nous souhaitons nous distinguer du concept macroscopique de « conditions de la mobilité » de M. Wiel (2002), mais aussi du concept de « motilité » de V. Kaufmann (2001b, 2002, 2005, 2006), même si nous nous en rapprochons, ainsi que du concept de « conditions-cadres » de M. Flamm (2004, p147), plutôt micro-individuel, et dont notre réflexion s'inspire aussi fortement. Le concept de M. Wiel considère les conditions

d'aménagement du territoire et d'offre. Celui de V. Kaufmann se rattache aux potentiels de mobilité (prémices du mouvement) en termes d'accessibilité (de l'offre et de services), de compétences (savoir-faire des individus) et d'appropriation (stratégies, valeurs, perceptions et habitudes). Enfin, le concept de M. Flamm, considère plus précisément le choix de l'équipement, le choix en matière d'acquisition d'aptitudes à la mobilité et les choix de localisation. Dans ce contexte, nous souhaitons privilégier de manière plus exclusive une analyse centrée sur les capacités cognitives[112] de mobilité des individus en termes de compétences, de connaissances, d'expériences, et de volonté à ouvrir son champ des possibles. Nous préférons ainsi la notion de « capital mobilité » au sens d'une capitalisation de savoir-faire. Se déplacer s'apprend et s'expérimente. Entendons par « capital », non pas seulement un acquis transmis par la « socialisation primaire», mais un savoir-faire qui se développe et évolue tout au long de la vie. Ce n'est pas quelque chose d'inné ni de donné totalement par un contexte social, géographique, économique, etc. même si ces contextes ont une influence indéniable. Le « capital mobilité » relève d'un processus d'acquisition et de construction qui se déploie et évolue au fil des expériences. Cette notion permet, à notre sens, de comprendre en partie les choix modaux au quotidien, ainsi que les freins et potentiels de changement.

Cette première partie a permis de montrer que si les contraintes extrinsèques poussent, dans certains cas, à l'acquisition ou à l'usage de la voiture ; le vécu et le ressenti des différents modes (rapport à l'objet mais également gestion des contraintes), et plus particulièrement le « capital mobilité », peuvent à la fois freiner son renoncement ou favoriser le changement. Et c'est bien cette question de frein et d'acceptabilité de changement qui est envisagée d'analyser ici. Nous avons vu dans le cas des usagers Exclusifs de l'automobile que leur attachement affectif à l'objet et leurs stratégies d'évitement et de gestion des contraintes paralysent les leviers de changement, le ressenti négatif des contraintes étant atténué. De plus, l'habitude et le confort acquis bornent le cadre mental de ces individus à l'automobile. Ils n'envisagent pas d'autres possibilités. A l'inverse, en analysant comment les autres usagers, et notamment les Multimodaux, construisent leur choix, nous avons pu mettre en exergue ce qui incite et freine l'usage de la voiture au quotidien, selon les situations de mobilité et le « capital mobilité ». Au regard de ces deux types d'usagers, il semblerait que ce « capital mobilité » soit un bon levier du changement potentiel, avant de passer par la contrainte ou par les valeurs collectives, qui seront traités dans la deuxième partie.
En guise de conclusion, nous tenterons de reconstruire la « logique modale », c'est-à-dire le système complexe incluant les effets extrinsèques qui orientent les choix modaux, et les effets intrinsèques qui freinent le changement. Et nous analyserons plus exhaustivement cette notion de « capital mobilité ».

[112] Cela renvoie également au concept de « capital humain » de G. Becker (1964). Le capital humain peut être défini par l'ensemble des aptitudes, talents, expériences accumulés par un individu et qui déterminent en partie sa capacité à travailler ou à produire pour lui-même ou pour les autres. Ce concept économique vise à rendre compte des conséquences économiques de l'accumulation de connaissances et d'aptitudes par un individu ou une société.

4.1 Des contraintes extrinsèques qui structurent l'acquisition automobile

En passant en revue les effets extrinsèques qui structurent l'acquisition de la voiture, les effets de cycle de vie, d'éducation et d'influence sociale ont été évoqués, ainsi que l'impact des choix de localisation.

L'analyse du rôle déterminant du cycle de vie fait ressortir que l'automobile est fortement banalisée et intégrée dans les mentalités. Selon le schéma qui semble s'imposer, la voiture s'intègrerait dans une évolution modale selon les âges de la vie : l'individu passerait du vélo, au scooter, à la voiture et/ou la moto, comme une suite logique de confort acquis. Le passage du permis de conduire serait inévitable et normalisé dans les pratiques. Et les enquêtés qui n'en voient pas l'intérêt actuellement, l'envisagent comme une obligation qu'ils ne pourront éviter toute leur vie, et projettent un besoin futur.

Le permis de conduire et l'automobile sont également des marqueurs de passage dans les différentes étapes du cycle de vie, et feraient l'objet d'un rite de passage symbolique : passage à une liberté, une autonomie, au monde adulte, mais également passage à un certain statut, à l'entrée dans la vie active, ou un changement dans la situation familiale (union, naissance).

Des contraintes y sont directement liées : contraintes professionnelles quand la voiture est une condition d'embauche ou offre des opportunités ; contraintes d'accessibilité notamment avec des enfants ; contraintes sociales quand il s'agit d'intégrer un groupe de pairs, par exemple.

Aux effets de cycles de vie et aux contraintes qui s'y rattachent, se greffe une symbolique forte associée au statut que l'on veut donner à voir. Le jeune individu passe d'un statut d'étudiant à un statut d'actif (*« du mec qui bosse »*), il prend le statut *« de celui qui a la voiture »* dans le groupe de pairs, ou bien le statut qui permet de séduire la gente féminine (*« le prince charmant il vient chercher sa nana en Cadillac pas en métro »*). C'est aussi un statut social, une « étiquette » qu'il veut se donner vis-à-vis du monde professionnel auquel il appartient ou vis-à-vis d'une génération.

L'analyse de l'effet de l'éducation et de l'influence de l'entourage montre que la famille peut dans certains cas pousser à conduire, et/ou à passer le permis de conduire ; elle peut aussi participer à l'acquisition en faisant don d'une voiture ou d'une aide financière. L'installation en couple peut aussi provoquer l'acquisition : soit les individus achètent une voiture pour symboliser l'installation, soit ils font usage de la voiture du partenaire qui devient alors leur.

Toutefois, le choix du mode et les pratiques de déplacement de la famille n'influencent pas toujours les pratiques individuelles : l'individu ne reproduit pas forcément le modèle familial en termes de pratiques modales. Il est à l'inverse plus courant de voir s'exercer l'influence d'un groupe de pairs plutôt que celle de la famille (pour passer le permis moto, acheter un certain type de voiture, ou au contraire, abandonner l'usage de sa voiture pour le vélo par exemple).

Le troisième effet, celui de la localisation résidentielle, influence le choix d'acquisition de la voiture. Le logement sera souvent choisi en fonction de la proximité en termes de temps plus que de la distance ou en fonction de l'accessibilité avec les lieux d'activités, de loisir ou de travail, ou bien encore pour se rapprocher de son entourage. Cela suppose une négociation dans le foyer, au sein du couple ou entre colocataires pour trouver un compromis ou faire des concessions. Dans certains cas, le choix de la localisation résidentielle est conditionné par les moyens financiers, ou le choix des parents chez qui l'on vit. Nous rejoignons ici V. Kaufmann (2001b) pour qui le champ des possibles est directement lié à la position sociale, qui elle-même

renvoie à la position dans le parcours de vie et à des négociations entre les différents membres du foyer sur des choix en matière d'équipements, de localisation, etc.[113]
Un accès facile et la proximité des activités procurent le sentiment de pouvoir accroître son champ d'activités, en réduisant la charge mentale. C'est un gain en temps et en confort, qui nécessite peu d'énergie physique et mentale.
La différence est évidente entre Paris et sa banlieue. Pour quelqu'un qui vit ou travaille en banlieue, la voiture est plus souvent choisie par nécessité du fait des problèmes de desserte des transports en commun. Certains ont même été amenés à acheter une voiture pour ne plus en être dépendant. Pour ces individus, Paris est perçu comme ayant un bon réseau de transports en commun, et la voiture serait inutile. Tout se passe comme si pour les individus qui réalisent des trajets entre banlieues ou entre la banlieue et Paris intra-muros, la voiture s'imposait comme une nécessité, plus qu'un confort ou un plaisir.

Ces effets témoignent de la logique sociale qui pousse les individus à l'acquisition de la voiture. Outre l'inscription du phénomène dans les mentalités et les mœurs, les contraintes qui en découlent augmentent la charge mentale et poussent à l'acquisition de la voiture. Cette dernière devient alors objet « facilitateur » de cette mobilité individuelle. Mais ces effets et leurs contraintes associées sont renforcés par les images et le ressenti que suscitent l'automobile et les différents autres modes de transport. Les représentations et expériences vécues conditionnent aussi les arbitrages. Le rapport affectif au mode permet notamment de mieux comprendre les freins au changement.

4.2 Le choix modal, un calcul stratégique rationnel et émotionnel

Il apparaît en effet que plus qu'un calcul rationnel basé sur un calcul précis en temps ou en budget économique, d'autres critères conditionnent tout autant, si ce n'est plus, la mobilité des individus, tels que l'habitude, les expériences vécues et le ressenti des modes. De plus, les individus ont tendance à se satisfaire d'un mode (ou d'une habitude de déplacement), sans qu'il soit rationnellement optimal pour autant.

4.2.1 Entre rationnel et émotionnel

Nous nous appuierons sur les théories de R. Boudon sur l'explication des comportements de sorte à exposer notre positionnement, pour finalement conclure à une question de découpage de la réalité suivant les échelles d'observation.
Selon R. Boudon (2004), il y aurait deux formes d'explications du comportement. La première est finaliste et plutôt retenue par les économistes. Elle considère qu'il faut repérer les objectifs que l'*homo oeconomicus* poursuit. L'individu chercherait à satisfaire ses préférences par les moyens qui lui semblent les meilleurs. La deuxième forme d'explication, plutôt adoptée par les sociologues (Durkheimiens), serait causaliste. Elle explique le comportement par des « forces

[113] Il apparaît visiblement ici que le passage d'une échelle à une autre révèle des variations.

culturelles ou sociales, voire psychologiques ou encore biologiques » (2004). R. Boudon démontre que le modèle de l'*homo oeconomicus* ne peut expliquer tous les comportements. L'exemple du vote est probant puisque l'individu n'a qu'une chance pratiquement nulle d'influencer le résultat. Le vote pourrait alors être « analysé comme une assurance peu onéreuse contractée par le sujet pour couvrir des risques très improbables mais aux enjeux considérables » (Boudon, 2004). Toutefois, selon lui, le modèle causaliste, n'apporterait pas toutes les réponses non plus. En reprenant C. Geertz (1984), il rappelle que selon ce modèle général d'explication, toutes les causes viendraient de forces culturelles émises par toute société : « les comportements et les croyances seraient au premier chef des effets de la socialisation » (Boudon, 2004). Les sciences sociales d'hier et d'aujourd'hui recourent abondamment ce modèle explicatif. Pour la plupart des sociologues et anthropologues, « les cultures et les sous cultures correspondent à des systèmes de représentations, de normes et de valeurs propres à chacune ; et surtout elles émettent des forces responsables des comportements et des croyances des individus » (Boudon, 2004).

Ces deux modèles n'étant pas toujours satisfaisants. Selon lui, il faudrait trouver une position intermédiaire entre ces deux modèles : il existe un champ entre l'acteur intentionnel d'un côté et l'acteur soumis à des forces extérieures de l'autre. R. Boudon propose alors un modèle cognitiviste. Mais nous revenons ici à cette question des échelles d'observation : ces deux modèles révèlent deux explications différentes car l'échelle d'observation n'est pas la même.

Finalement, il nous dit –et nous l'avons aussi relevé- que même si l'effet de socialisation (ce que nous avons décrit à travers l'effet cycle de vie et l'effet de l'éducation) peut être déterminant dans certains cas, il ne l'est pas toujours. A l'instar de R. Boudon qui reprend M. Weber, les comportements ne seraient pas uniquement déterminés par des forces inconscientes, culturelles et sociales. La théorie de la compréhension des comportements de M. Weber (1971), suggère que les acteurs donnent un sens à leurs actions et leurs croyances. Selon R. Boudon, « contre les explications causalistes du comportement, M. Weber voit le sujet social comme ayant des raisons de faire ce qu'il fait et des raisons de croire ce qu'il croit ; comme mû par des passions et par des raisons compréhensibles plutôt que par des causes qui agiraient à son insu » (2004).

Dans cette perspective, nous avons pu comprendre les comportements de mobilité des individus interviewés, en décrivant les effets « socialisateurs », effets structurels en quelque sorte, mais surtout à travers l'analyse du vécu et de l'affect. Ces passions, ces émotions et ces sensations positives ou négatives d'une part, et le système de contraintes d'autre part, nous ont permis de mieux cerner la logique comportementale.

En effet, selon M. Weber (1971), il y aurait deux formes de rationalité : la « rationalité instrumentale » et la « rationalité axiologique ». L'individu aurait, dans certains cas, des « bonnes » raisons d'agir sans que ces raisons soient instrumentales, c'est-à-dire, sans chercher une adéquation entre des moyens et des fins. R. Boudon qualifie ces raisons de « cognitives ». L'acteur se donnerait un système de raisons et de justifications qui expliqueraient ce qu'il croit et ce qu'il fait. Pour R. Boudon, la rationalité « axiologique » serait un système de raisons cognitives qui conduirait à une conclusion normative. « Si on croit que telle action est légitime ou au contraire illégitime, c'est que l'on a des bonnes raisons de le croire » (Boudon, 2003)[114].

[114] De même pour B. Cambon de Lavalette, « lorsque l'on décide d'agir d'une certaine façon, nous ne le faisons pas sans avoir une « raison » de le faire, même si l'on agit sous l'influence d'une bonne publicité par exemple, en agissant ainsi, on ne le fait pas sans avoir construit « sa » raison de le faire. (…) en disant « la publicité m'a

Quand pour R. Boudon, la logique tient aux bonnes raisons, pour D. Desjeux, tout est enjeu de contraintes et d'effets de contextes. Selon lui, il est difficile de parler de rationalité pure puisque chaque individu a ses propres raisons, besoins, envies d'agir de telle façon. Pour R. Boudon, quand il définit « les bonnes raisons logiques », une raison est bonne quand elle parait appropriée. Cette question de la rationalité poserait problème en sociologie et en anthropologie. Ainsi, selon D. Desjeux, « la rationalité n'existe pas, elle est relative à un point de vue » (2004, p17). En anthropologie elle pose problème en raison des différences culturelles ; en sociologie c'est en raison des jeux d'acteurs et des systèmes de contraintes ; en psychologie en raison des émotions et des comportements inconscients (Desjeux, 2004). En pratique, « une décision apparaît bien souvent relever davantage du désordre que de l'écoulement logique d'un long fleuve tranquille » (Desjeux, 2004, p16). Les décisions ne seraient pas forcément toutes logiques et encore moins rationnelles, du fait de la multitude d'événements et d'effets contextuelles et sociaux qui construisent, déconstruisent et reconstruisent les logiques décisionnelles.
A notre échelle d'observation, nous avons effectivement observé une multitude de facteurs qui ne sont abordés ni par l'approche économique finaliste ni par l'approche causaliste.

4.2.2 Une multitude de critères qui dépasse la théorie des « coûts généralisés »

Bien souvent, les recherches quantitatives mettent l'accent sur les critères de coût et de temps comme déterminants du choix modal, ou bien sur les contraintes de localisation et les effets d'exclusion sociale que provoque l'automobile. Or il est apparu qu'au-delà de ces facteurs, cependant très déterminants (à l'échelle « macro »), d'autres critères sont à prendre en considération pour comprendre le choix modal et les facteurs de changement (à l'échelle « micro »). La théorie quantitativiste des « coûts généralisés », qui postule que le temps et le coût conditionnent les choix individuels, est à nuancer. Les critères de choix modal ne semblent pas principalement orientés rationnellement par le budget et le temps, une part d'émotionnel et d'affectif est à prendre en considération. L'intérêt de l'approche qualitative, qui complète l'analyse économique rationnelle, réside dans le fait qu'elle met en exergue le vécu et le cognitif, occultés par les analyses causalistes quantitatives. Les individus feraient un calcul stratégique selon un coût global de déplacement : coût monétaire, en temps, en activité (hors ou pendant le déplacement), en sensation (plaisir, confort, liberté, etc.), coût social (normes du groupe d'appartenance, influences) et coût psychologique ou charge mentale (stress, fatigue, étouffement, fiabilité, sécurité, autonomie, etc.).
Les critères du choix modal au quotidien sont donc de plusieurs ordres : l'*accès à la mobilité* en terme d'offre, qui implique de pouvoir se rendre où on veut, quand on veut. Les modes individuels et particulièrement la voiture pour des plus longues distances sont souvent les seuls à

convaincue », on reprend à son compte la bonne raison de la publicité » (1997). Plus que du sens, B. Cambon de Lavalette parle d'intention. Elle définit différentes « instances » de l'acte intentionnel pour expliquer le choix du vélo. La première est *l'attitude intentionnelle*. Elle nous dit qu'à l'origine l'individu doit avoir une attitude, une sensibilité, une opinion susceptible de l'inciter. La deuxième est *l'intention*, qu'elle définit par les désirs et les croyances des individus qu'il aura construits à partir des informations reçues. Ces intentions prennent forme dans la raison qu'il invoque pour agir de cette façon, par exemple le gain retiré par rapport à l'investissement physique, psychologique ou matériel fourni.

pouvoir remplir cette condition. D'autre part, les individus choisiront au quotidien le mode qui sera le plus facile d'accès au départ et le plus simple d'usage. Ce critère de *simplicité* découle de celui d'accessibilité. Ils auront tendance à choisir le mode qui économisera le plus leur charge mentale et physique (leur énergie) : le moins complexe, le mieux maîtrisé, le plus direct. Les critères de *fiabilité* et de *sécurité* participent de cette économie de charge mentale. A ceci s'ajoutent les critères d'optimisation du *temps de déplacement*, et du *confort* ou de la qualité du déplacement.

Tous ces critères ne sont pas indépendants des uns des autres. D'une part, ils s'intègrent dans un jeu entre coûts et bénéfices avec des ambivalences et des seuils propre à chacun, qui feront pencher la balance pour tel ou tel mode. Et d'autre part, à l'instar de V. Kaufmann, C. Jemelin et J-M. Guidez (2001), ces critères de confort, de plaisir, de sensations, peuvent être liés à la perception du temps et du coût. En effet, non seulement le temps sera perçu moins long si le déplacement est ressenti confortablement ou utile pour une deuxième activité parallèle ; et des contraintes (de coût, de trafic, etc.) seront plus ou moins bien acceptées selon le plaisir procuré par le mode. Nous avons pu constater par ailleurs que parmi ces critères, le facteur coût, bien que s'intégrant dans le calcul du choix modal, n'aura qu'un faible impact comparativement au vécu des différents modes.

Ainsi, il y aurait une tension entre les affects et émotions, et les effets de structuration. En analysant les pratiques de consommation, O. Badot (2003) nous explique qu'au-delà de l'acte d'achat rationnel, il y aurait un plaisir relevant de l'affect. Plaisir dans l'acte même d'achat, et plaisir de l'objet en soi. La relation entre le produit de consommation et l'individu décrite par l'auteur s'apparente à la relation de l'usager avec son moyen de transport. Il distingue deux types de comportement relationnel vis-à-vis de l'objet d'achat. Dans le premier type, la valeur est assimilée à l'utilité que le consommateur retire des bénéfices procurés par le produit, rapportée aux coûts engendrés. Dans le deuxième type, l'individu recherche à retirer une gratification hédonique de l'acte d'achat et de la consommation (Holbrook, 1999). Nous avons pu relever cette distinction en ce qui concerne les modes de transports, entre le rapport à l'objet affectif voire passionnel, et le rapport à l'objet instrumental. Ces deux types de rapport à l'objet n'impliquent pas les mêmes freins et leviers au changement : quand pour le premier les contraintes sont compensées par le plaisir, pour le deuxième, elles sont évitées soit par des stratégies de déplacement (changement d'itinéraire, d'horaires, etc.) soit par le choix du mode (pratiques multimodales).

Revenons à présent sur le vécu et le ressenti des modes et sur le lien observé entre le rapport à l'objet et la gestion des contraintes.

4.2.3 L'importance du vécu et du ressenti des modes : gestion des contraintes et rapport affectif à l'objet transport

L'analyse du ressenti des modes a démontré que lorsque l'individu éprouve du plaisir à se déplacer, se sent en situation confortable et en sécurité avec un mode, les contraintes seront surmontées, dépassées ou maîtrisées, car compensées par ces émotions et sensations positives. *A contrario*, lorsqu'un mode est mal vécu et a dépassé un seuil d'acceptabilité de contraintes, il pourra être définitivement écarté du champ des possibles, de part la saturation qu'il a engendrée.

Selon le rapport entretenu à l'objet transport, les contraintes ne seront pas vécues de la même manière. Si le mode est *objet-passion* -cela concerne uniquement les modes individuels du moins en ce qui concerne les transports urbains- les individus auront un réel plaisir à conduire, plaisir à se déplacer, et/ou une passion pour l'objet. Seuls les atouts et les émotions positives sont alors mémorisés. Les contraintes seront acceptées, gérées, ou bien contournées. Pour certains le confort et le plaisir sont tels qu'ils ne voient que les bénéfices, les coûts étant alors compensés. Ils vont par exemple, être prêts à payer un prix même élevé, ou à accepter les contraintes de trafic ou de stationnement, pour jouir de ce plaisir. Toutefois quelques enquêtés ont soulevé l'existence de seuil de contraintes acceptables qui pourrait faire inverser la balance. Les transports en commun pourraient éventuellement être envisagés si le trajet était direct et si le déplacement en voiture devenait plus long ou plus stressant.

Dans le cas où le mode est *objet-fonction*, son atout principal est celui de se rendre d'un point A à un point B en un temps voulu. Contrairement à la voiture, les transports en commun font rarement l'objet d'un choix par plaisir, ils le sont pour des raisons instrumentales. Mais le rapport à la voiture peut aussi être purement instrumental. Si le rapport n'est qu'utilitaire, quand les fonctions du mode ne sont pas remplies, le mode n'a plus aucun avantage à être choisi, et l'est probablement à défaut d'autres possibilités. Les contraintes sont alors d'autant plus mal acceptées qu'elles sont coûteuses mentalement. Le rapport affectif au mode semble être un facteur déterminant des perceptions d'efficacité : les contraintes seront mieux acceptées, voire non perçues comme telles, par exemple les temps de trajet paraîtront moins contraignants voire même moins longs, et les coûts moins onéreux.

Il est impossible d'établir un seuil d'acceptabilité des coûts par rapport aux bénéfices, qui est propre à chacun, mais nous pouvons lier ce seuil au rapport affectif à l'objet, ainsi qu'à la fréquence d'utilisation. Lorsque le rapport au mode est affectif et pas seulement instrumental, la mémoire ne relèverait que le positif et omettrait les moments contraignants. Et à l'inverse, lorsque le rapport est fonctionnel, la saturation (mentale et physique) serait plus rapide. De plus, si le mode est pris de manière quotidienne depuis des années, la saturation se fait plus vite sentir que s'il est utilisé de manière occasionnelle. Ainsi, des pratiques multimodales atténueraient la saturation des modes.

Partant de là, nous avons tenté de dégager différents modèles d'arbitrages et de potentialités de changement selon le vécu et le rapport à l'objet, en nous focalisant sur les automobilistes (ces modèles sont décrits dans le tableau qui suit).

Tout d'abord, selon les contraintes au départ (intrinsèques ou extrinsèques), le mode, en l'occurrence la voiture, ne sera pas vécu de la même façon : la voiture comme libération d'une saturation des transports en commun, ou véritable passion d'un côté ; et de l'autre, la voiture comme unique solution face à des contraintes d'offres de transport, ou à une acquisition/un usage banalisés par le cycle de vie.

Un premier type d'individus a un rapport affectif à la voiture. Certains sont passionnés, et cette passion peut être vécue de deux manières : soit vis-à-vis de la conduite et de ses sensations ; soit vis-à-vis de l'objet même. D'autres ont un rapport physique ou sensitif : ils prennent plaisir à savourer le confort, la sécurité, la liberté que leur offre la voiture.

Un deuxième type d'automobilistes a un rapport purement utilitaire, instrumental avec l'objet. La voiture est considérée comme un simple moyen de se déplacer. Ce type de cas semble

potentiellement plus favorable au changement que ceux qui ont un rapport très affectif. En effet, si des alternatives sont satisfaisantes, la voiture n'a plus forcément raison d'être choisie.
Selon le rapport à l'objet (instrumental ou affectif), la gestion des contraintes ne sera pas la même. Ceux qui sont les plus touchés affectivement sont prêts à accepter les contraintes rencontrées, ou ne les perçoivent pas comme telles, car elles sont compensées par le plaisir, le confort, la praticité, la liberté, l'amour pour l'objet. Dans l'autre type, les contraintes peuvent amener à saturation, ou dans certains cas, être évitées par des stratégies (gestion du déplacement ou choix du mode).
De ce rapport à l'objet et de la gestion des contraintes qui en découlent, le potentiel de changement diffère. Le champ des possibles des individus qui ont un rapport affectif à l'objet, et gèrent ou acceptent les contraintes, serait plutôt restreint à l'automobile, et de fait, le potentiel de changement serait plutôt limité. *A contrario*, le champ des possibles de ceux qui ont un rapport instrumental (même si pour certains, l'habitude l'a empli d'affectif), serait plutôt ouvert à l'usage de différents modes de transport.
Ainsi, le vécu du mode et notamment ce qui relève de l'affect serait un frein au changement de comportement. Il faudrait que les contraintes dépassent un seuil d'acceptabilité, pour freiner la pratique. Quelques-uns commencent toutefois à atteindre ce seuil de saturation et à limiter leur usage automobile, conséquences des mesures de réduction de l'usage automobile mises en place notamment, nous y reviendrons dans la deuxième partie.
Dès lors, nous pouvons en déduire que ces facteurs intrinsèques freinent le changement vers une réduction de l'usage automobile. De plus, les individus seraient confinés dans des habitudes qui les pousseraient à valoriser leur choix et ils n'auraient pas forcément connaissance des possibilités qui s'offrent à eux, ni de leur fonctionnement. Nous souhaitons donc à présent centrer notre analyse sur la notion de « capital mobilité ».

Rapport à l'objet et potentialité de changement de mode

Type de contraintes à l'acquisition	Typologie selon le vécu du mode	Rapport au mode	Gestion des contraintes	Potentialité de changement	Champ des possibles vers des pratiques multimodales
Contraintes intrinsèques **(liées à l'affect)**	Ceux qui ont eu une saturation des transports en commun, et qui redécouvrent une liberté depuis qu'ils possèdent leur véhicule	Affectif et instrumental	Les contraintes sont acceptées et ne peuvent faire l'objet de plainte, tellement l'attente a été grande	Ils ne renonceront difficilement à cet acquis tant attendu, et feront tous les sacrifices nécessaires pour le préserver	Champ ouvert au départ, mais dorénavant retreint
	Ceux qui ont une véritable passion/plaisir pour la voiture	Affectif	Les contraintes sont acceptées car compensées par les émotions et sensations positives vécues (et elles sont omises par la mémoire sélective)	Tant qu'ils n'auront pas trouvé meilleure satisfaction, et tant que les contraintes n'auront pas dépassé un seuil d'acceptabilité, ils ne changeront pas	Champ retreint
Contraintes extrinsèques **(liées à des contraintes « structurelles »)**	Ceux qui sont contraints de faire usage de la voiture (enfant, profession, accès/desserte)	Instrumental	Les contraintes sont évitées ou amoindries autant que possible à l'aide de stratégies	Ils opteront pour le mode perçu le plus performant et adapté selon les besoins d'usage au jour le jour	Champ ouvert
	Ceux qui ont été incités par l'effet cycle de vie (influence sociale/statut, influence familiale, etc.)	Affectif et instrumental	Les habitudes ont été très vite ancrées, mais les contraintes peuvent amener à saturation au moins ponctuellement	Certains pourront être amené à réduire leur usage automobile et opter pour d'autres modes ponctuellement pour éviter la saturation de ces contraintes	Champ potentiellement ouvrable

4.3 Le « capital mobilité » : habitude, apprentissage et expérience

Nous ferons dans un premier temps un rapprochement de nos résultats avec différents modèles décisionnels. La notion de « capital mobilité », sera ensuite définie, avant de l'expliciter de manière plus précise à partir de notre terrain et d'autres grilles d'analyse.

4.3.1 L'apport de quelques modèles décisionnels pour comprendre les logiques de choix modal

Plusieurs chercheurs ont établi différents modèles décisionnels, nous en citerons quelques-uns qui se regroupent et rejoignent notre analyse en quelques points. Ces modèles apportent un éclairage à la compréhension du choix modal, nous n'avons pas jugé utile d'en proposer un autre, nous n'apporterions sans doute pas plus de précisions novatrices étant donné la complexité des logiques individuelles. Ces différents modèles font apparaître notamment le poids des habitudes, les stratégies de comparaison, les valeurs et conviction, ainsi que l'affectif.

Dans une perspective historique, il convient de citer la typologie construite par M. Weber (1971) qui décrit quatre rationalités possibles de l'action sociale.
- *Rationnelle en finalité* : l'acteur choisit les moyens les plus appropriés pour réaliser son objectif. Il s'agit pour l'acteur d'atteindre les buts qu'il s'est donné avec une efficacité optimale ou de croire, avec les informations dont il dispose, qu'il emprunte une méthode efficace.
- *Axiologique*, ou rationalité en valeur : l'acteur agit en fonction d'une conviction sans tenir compte des chances de réussite de son action ni de toutes ses conséquences éventuelles. Les valeurs sont retenues comme raisons légitimes ou fins ultimes pour agir.
- *Emotionnelle* : une action est entreprise sous l'émotion ou la passion
- *Traditionnelle* : l'action obéit à une routine, une habitude.

Nous pensons à l'instar de V. Kaufmann que ces logiques peuvent expliquer en partie les choix modaux mais ne suffisent pas à cerner les complexités individuelles (Kaufmann, 2000). Au regard de nos résultats d'enquête, il semblerait que ces quatre types de comportement vis-à-vis des décisions ne soient pas vraiment isolés les uns des autres. Chaque individu organise sa mobilité sous l'influence de l'habitude, de ses préférences et convictions, dans le but d'atteindre une destination, pour réaliser une activité ou retrouver des gens.

Ces rationalités rejoignent en quelques points les logiques d'action identifiées par V. Kaufmann (2000), qui s'inspire de la typologie de M. Weber en l'adaptant à la mobilité et aux logiques de choix modal.
- la *comparaison* des offres selon différents critères : temps, coût, confort, contraintes, caractéristiques du déplacement, etc.
- les *inclinations*, qui renvoient à différents modèles de valeurs : efficacité, perception sensorielle, sécurité, respect de l'environnement

- les *réflexes*, ou l'ancrage des pratiques dans les habitudes. Par exemple les automobilistes exclusifs qui n'utilisent jamais les transports publics ne sont pas sensibles à l'offre.

Poursuivons notre analyse avec un modèle de décision expliqué par D. Desjeux (2004, p21) en termes de coût/bénéfice, qui ferait davantage référence à une approche économique. Il comporte sept attitudes décisionnelles :
- L'*habitude* : une décision est d'abord une non décision. C'est le principe de fidélisation selon lequel on se complait avec ce que l'on a. Nous reviendrons sur le poids des habitudes et la valorisation de ses propres choix au détriment des autres possibilités modales.
- L'*aversion* : si une caractéristique ne plait pas, le produit sera rejeté. En effet, si un mode présente trop de contraintes dans les perceptions individuelles, il sera écarté du champ des possibles.
- L'*attraction* : cela renvoie à la logique du toujours plus, au désir de la possession, ou à l'affect qui lie l'individu à l'objet.
- L'*évaluation* : l'individu choisit en fonction d'un ordre de préférence. C'est par exemple le cas des personnes qui faisaient des tests comparatifs entre différents modes.
- La *compensation* : nous avons vu que certains enquêtés acceptaient les contraintes en contrepartie du confort et du plaisir procurés.
- L'*indifférence* : les individus satisfaits par un mode, sont indifférents aux autres modes.
- L'*économie* : le critère du coût économique, mais nous pouvons également renvoyer ceci aux coûts mental (charge mentale) et physique.

Selon D. Desjeux, ce modèle suppose un raisonnement à un moment donné, hors de tout contexte social ou situationnel. Et c'est en cela qu'il rejoint l'approche économiste. En effet, il ne comprend pas les négociations au sein du foyer, ni les jeux d'acteurs, ni les contraintes contextuelles, etc.

Par le biais d'une approche micro individuelle voire cognitiviste, M. Flamm (2004) propose plusieurs conditions pour comprendre les rationalités qui sous-tendent les pratiques modales : relever les logiques de préférences des individus, cerner leurs exigences, car elles peuvent exclure certains modes jugés rédhibitoires, et identifier les moyens de transport que l'individu exclut par principe (en valeurs, en représentations, etc.). Il distingue à partir de là plusieurs logiques, ou « filtres », utilisées par les individus pour établir leur choix. Nous les avons également clairement identifiés : (1) éliminer les modes que l'on ne connaît pas ; (2) écarter les options non considérées comme « fonctionnellement adéquates » ; (3) se focaliser sur les moyens utilisés habituellement pour cette destination ; (4) choisir parmi les différents moyens de transport disponibles pour le déplacement envisagé. Cela nous renvoie à la connaissance de la mobilité, aux stratégies de valorisation de ses choix et à l'offre de transport (jugée adéquate ou non).
M. Flamm a fait ressortir six déterminants du choix modal (p232) :

- *les représentations individuelles des différents moyens de transport*, que nous avons mis en parallèle avec le ressenti des modes ;
- *le portefeuille personnel de droits d'accès*, qui caractérise les ressources instrumentales de déplacement, c'est-à-dire le potentiel d'accessibilité aux modes ;

- *les aptitudes personnelles à la mobilité*, c'est-à-dire les capacités physiologiques et cognitives de l'individu ;
- *le système de lieux personnels,* et les choix (ou non choix) de localisation ;
- *les facteurs de déterminations sociales*, caractérisés par les infrastructures, les politiques publiques, les normes sociales, etc. ;
- et enfin *les motivations subjectives et autres facteurs individuels*, telles que les systèmes de valeurs, les préférences, etc.

Ces déterminants complètent bien les modèles présentés précédemment. M. Flamm les enrichit en intégrant l'idée de potentiel et d'aptitude. Il a également relevé différents facteurs d'inertie, qui consolident les pratiques modales : (1) la formation des habitudes modales ; (2) la formation de préférences fondées sur des « compétences modales » ; (3) la formation de rationalités micro-économiques spécifiques, caractérisée notamment par le désir de rentabiliser ses investissements ; (4) l'inertie induite par le système de lieux personnel, qui détermine les pratiques modales.

Notre travail d'analyse est très proche des travaux de thèse de M. Flamm sur les déterminants du choix modal (2004). Toutefois, s'il a très bien déconstruit le choix modal, au-delà de ces déterminants, l'objet de notre analyse est de comprendre les freins et leviers du changement. Nous avons donc privilégié une analyse approfondie des inerties liées à l'habitude d'une part, qui se caractérisent par une valorisation de ses propres choix, ainsi que des compétences et du « capital mobilité » d'autre part, qui nous semblent être au cœur de cette problématique de changement. Mais tout d'abord, qu'entendons-nous par « capital mobilité » ?

4.3.2 La notion de « Capital mobilité » en question

Un des leviers principaux au changement résulterait de la capacité de mobilité des individus[115], en termes de compétences, de connaissances du fonctionnement des modes et/ou du système de mobilité, mais aussi en termes d'expériences et de volonté à élargir son champ des possibles Nous avons regroupé cela sous la notion de « capital mobilité », au sens de capitalisation de connaissances, d'expériences, de compétences. Se déplacer s'expérimente et s'apprend. En effet, ainsi que le relève E. Le Breton, « dès lors que la mobilité confronte l'individu à divers objets, être mobile suppose une diversité de compétences allant des plus incorporées (cognition de l'espace) aux savoirs plus formels (comprendre une langue) et jusqu'aux pratiques expertes d'utilisation de la panoplie des machines (voiture, distributeur de titres, etc.) » (Le Breton, 2006, p30).

Nous empruntons cette notion à P. Bourdieu en référence au capital social, économique et culturel[116]. Cette notion a également été employée par S. Allemand : « la capacité à se déplacer, autrement dit la mobilité, constitue un capital au même titre que les revenus, les relations

[115] Notons que la recherche sur les transports a longtemps négligé cette dimension, qui nous est pourtant apparue essentielle pour comprendre le changement de comportements.
[116] L'individu hérite d'une partie de ces trois formes de capital (économique, social et culturel), il en constitue une autre partie au cours de sa vie, et essaie de les transmettre en héritage à ses enfants.

professionnelles, amicales, familiales, etc. » (2004, p20). Se déplacer s'expérimente, et bien se déplacer nécessite des connaissances et des compétences transmises par la « socialisation primaire » et « secondaire », et construites, déconstruites et développées au fil des expériences de vie.
Nous pensons ce « capital » comme une construction dans le temps, un processus d'acquisition de compétences, un processus d'appropriation et d'intégration de pratiques et de fonctionnement des modes dans les logiques individuelles propres. L'habitude et l'expérience (ou l'expertise) de la mobilité, mais également la volonté des individus à expérimenter d'autres manières de se déplacer, sont constitutives de ce capital. Ce « capital » reposerait non seulement sur la possession de moyens de transports individuels ou d'accès à des transports collectifs, mais surtout sur des compétences et des savoir-faire transmis et acquis au cours de la vie. L'approche de la mobilité en terme de capital considère les démarches stratégiques individuelles et pas seulement des déterminants sociaux, économiques, culturels ou techniques (Allemand, 2004).

Ce concept de « capital mobilité » se rapproche de celui de « motilité »[117] de V. Kaufmann (2001b, 2002), défini par les potentiels de mobilité, eux-mêmes caractérisés par les aptitudes et contraintes d'accès (géographique, réseau de transport, permis de conduire ou carte d'abonnement, aptitude physique, etc.). Ainsi, les conditions de mobilité et les aptitudes individuelles déterminent ce qui est accessible pour l'individu et forment son univers des possibles. V. Kaufmann entend, à travers cette notion, que « chaque acteur dispose d'un potentiel de mobilité, prémices du mouvement, qu'il peut transformer ou non en mouvement au gré de ses envies et circonstances » (2001b, p94). Ainsi, la disposition à être mobile n'induit pas nécessairement le mouvement. Pour J. Lévy, la mobilité est rendue *possible* par l'offre et l'accessibilité, elle est rendue *effective* par les compétences de chacun, et elle prend *sens* « parce qu'au titre de maîtrise de l'espace, elle entre dans la composition du capital social des individus » (2000, p158). Inspiré des travaux de J. Lévy (2000) et J. Remy (2000), V. Kaufmann (2006) intègre dans ce concept trois composants : *l'accessibilité*, c'est-à-dire les conditions d'utilisation de l'offre (permis de conduire, horaires, prix, etc.) ; *les compétences* que nécessite l'usage de cette offre (savoirs acquis, capacités organisationnelles, etc.) ; et *l'appropriation,* c'est-à-dire « le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences » (stratégies, perceptions, habitudes). L'auteur définit ce concept comme « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer ses projets » (2005, 2006).
Dans la même mouvance, M. Flamm parle de « capacité de mouvement », qu'il définit comme « la capacité d'un individu à se déplacer de manière autonome dans l'espace géographique » (2004, p147). Cette capacité dépendrait des aptitudes physiologiques des possibilités d'accès aux moyens de transports ainsi que des compétences de l'individu à en faire usage. Sous le terme de « cognition du déplacement », l'auteur intègre à cette capacité de mouvement « la maîtrise sensori-motrice », « l'orientation dans l'espace », « le respect des normes de conduite » et « l'application d'un programme temporel de déplacement » (Flamm, 2004).

[117] V. Kaufmann s'est inspiré de la biologie et de la médecine qui utilisent le terme de motilité pour parler de la capacité d'un animal, d'une cellule ou d'un organe à se mouvoir. L'auteur emprunte ce concept, déjà utilisé en sociologie, à Z. Bauman (2000) pour décrire la capacité à être mobile. Il est également utilisé en sociologie du corps pour décrire le corps en mouvement.

Les concepts de ces auteurs sont très proches de notre définition du « capital mobilité », toutefois nous préférons utiliser le terme de « capital mobilité » qui intègre, à notre sens, davantage l'idée d'apprentissage, de connaissance, d'expérience, de capitalisation d'un savoir-faire. Nous souhaitons démontrer que plus le champ des possibles sera élargi, plus les déplacements seront simplifiés et optimisés, et plus le « capital mobilité » sera élevé.

J. Lévy a traité également de cette question. Contrairement à nous, il n'en fait pas un capital à part entière. Pour lui, la maîtrise et le potentiel de mobilité s'intègrent dans le capital social de l'individu. Selon lui, concevoir la possession de moyens matériels, notamment financiers, et l'accès aux moyens de transport et à un réseau de lieux fréquentés comme seules compétences, amène à penser que la compétence de mobilité est directement liée aux revenus et à la position sociale, ce que l'auteur juge non crédible. En effet, pour J. Lévy, la possession d'une compétence est une composante plus qu'une conséquence de la position sociale.
Finalement, l'arbitrage que permet la compétence sur la possibilité peut être pensé comme un capital social : « un bien qui permet à l'individu de mieux déployer sa stratégie au sein de la société » (Lévy, 2000, p161). Chacun peut inventer sa ville, en choisissant ses lieux, ses modes, etc. il est donc question d'un droit de garantir à tous un minimum de capacités à se déplacer dans sa vie quotidienne[118]. C'est en ce sens que F. Ascher défend le principe d'un *droit à la mobilité*. Droit qui consisterait non seulement à faciliter l'accès aux lieux de travail, de consommation ou de loisirs par l'aménagement et l'offre technique, mais qui passerait également par des formes d'apprentissage de la mobilité et des « codes » qui la sous-tendent (2000, p212)[119].
En accord avec J. Lévy et F. Ascher, nous pensons, sans la remettre en cause, que cette question de différence de compétences de mobilité ne dépend pas seulement de l'offre (donc de la potentialité réelle), ni même uniquement de la position sociale et des différences entre groupes sociaux, mais tient aussi pour une part, de la capacité et de la volonté de chacun à un niveau individuel d'élargir son champ des possibles et de faire l'apprentissage de nouvelles formes de mobilités. M. Flamm évoque la volonté de développer ou non certaines compétences nécessaires pour utiliser un moyen de transport (obtention du permis de conduire, apprentissage du fonctionnement des services de transport, etc.). « L'individu choisit toujours jusqu'à quel degré de perfection il souhaite maîtriser l'usage d'un moyen de transport » (Flamm, 2004, p148) [120].

[118] Pour certains chercheurs, tous les groupes sociaux ne sont pas égaux face à l'accès à la mobilité, ni ne possèdent la même compétence de gestion de la mobilité (Desjeux, Bonnet, 2000, Ascher, 2000). Les groupes sociaux ne font pas face aux mêmes contraintes et n'ont pas les mêmes potentialités en la matière (Bassand, Kaufmann, 2000). En effet, V. Kaufmann explique que la *motilité* constitue également un capital dont on peut être faiblement ou fortement doté, et surtout de manières différentes. Ainsi le capital de *motilité* mettrait en relief « une nouvelle forme d'inégalité sociale » (2005). La mobilité mobiliserait des savoir-faire inégalement répartis au sein de la population (Allemand, 2004). Notons par ailleurs que « l'Atelier mobilité » mis en place par la RATP consiste à offrir aux jeunes de banlieue les outils pour se déplacer hors de leur banlieue.
[119] L. Boltanski montre qu'une personne qui a rarement eu l'occasion durant l'enfance ou l'adolescence de se déplacer en voiture en tant que passager, d'entendre des conversations sur la voiture, ou de bénéficier de conseils des parents, serait démunie de savoir-faire. Selon lui ce handicap est dû à la classe sociale. Ces jeunes de classes populaires seraient contraints d'acquérir la totalité de ce savoir-faire par les instances spécialisées, qui ne transmettent que le savoir officiel (1975, p43).
[120] Il convient de signaler que si le permis de conduire est un apprentissage didactique, normé, d'ailleurs la « seule forme socialement instituée de certificat d'aptitudes » dans le domaine de la mobilité (Flamm, 2004) ; l'apprentissage des autres modes ne tient qu'à la volonté et aux capacités autodidactiques des individus.

Le « capital mobilité » relèverait ainsi en partie de la connaissance et de l'expérience de mobilité propre à chacun. En effet, il ne suffit pas de disposer de transports personnels, ou d'un accès à un transport collectif pour se déplacer : faire usage d'un mode suppose d'en connaître son existence, mais également son fonctionnement ; cela suppose aussi, après en avoir fait l'expérience, de le maîtriser de sorte à limiter les incertitudes et appréhensions, et de réduire la charge mentale. V. Kaufmann démontre également à partir d'une enquête franco-suisse, « qu'il ne suffit pas d'implanter une ligne de tramway pour que tous ceux qui habitent à proximité et qui auraient « intérêt à l'utiliser » l'utilisent » (2006, p231). Nous postulons en effet que, même avec une offre variée, les automobilistes ne penseront pas nécessairement ou ne voudrons pas faire usage de toutes ces possibilités. En effet, lorsque les individus sont confinés dans des habitudes modales satisfaisantes, ils ne ressentent pas le besoin de chercher d'autres possibilités de déplacement, et auraient tendance à valoriser leur choix, ce que nous allons décrire ici.

4.3.3 Habitudes modales et valorisation de ses choix

Les pratiques modales ne découlent pas toujours directement de choix raisonnés, de logiques rationnelles avant chaque déplacement. Bien souvent, elles résultent d'habitudes normalisées. Les individus construisent des schémas d'actions qui orientent l'usage de tel ou tel mode pour tel ou tel usage. Soit l'individu prendra sa voiture par exemple pour tous ses déplacements sans se poser de question, soit il associera un mode à un usage, une activité ou une situation. Ces schémas d'actions se construisent parallèlement à la construction des systèmes de lieux individuels, mais aussi sous l'influence de l'entourage social, ou sous contraintes familiales, professionnelles et statutaires. Ces schémas d'action évoluent également avec les connaissances que les individus acquièrent à travers leurs déplacements et plus largement du système de mobilité urbain qu'ils utilisent.
A l'instar de M. Flamm (2004) ou de V. Kaufmann (2000), nous avons souhaité nuancer les approches économiques, en montrant qu'un individu ne procède que rarement à un calcul raisonné pour choisir un mode de transport. Au contraire, il se conforte dans des habitudes, réduit tant qu'il peut la charge mentale et physique et souvent ne cherche pas à remettre en cause ses choix de mobilité individuelle, ce que nous allons tenter de comprendre ici.

4.3.3.1 Des pratiques « automatisées », pour une simplification des déplacements

L'individu agirait presque machinalement dans des situations dont il a l'habitude et qu'il maîtrise. Dans une communication lors d'un colloque organisé par l'Institut de la Ville en Mouvement en 2006, J-P. Warnier analyse ces automatismes du quotidien, ces petits gestes inconscients qui construisent les habitudes. Prenant l'exemple de la voiture, il décrit des sensations, évoque le contact avec le sol, l'adhérence à la route, la vitesse, et les émotions qui s'y rattachent telles que la peur, le plaisir, l'adrénaline, etc. L'objet et l'Homme ne font plus qu'un, ce dernier ressentant les choses à travers l'objet[121]. J-P. Warnier parle de « schéma

[121] De même L. Boltanski parle d'*hexis* corporelle, d'extension du schéma corporel à l'objet : la voiture incorpore le corps et l'individu s'identifie même à la voiture (1975). Il dit par exemple : « je suis garé là » (au lieu de « ma

corporel » pour définir l'absence de frontière entre la peau de l'individu et l'objet (1999). De par cette incorporation, l'individu agirait inconsciemment par le biais d'un logiciel mental, qui serait finalement un logiciel de mécanisation des comportements. On serait doté de plusieurs logiciels : pour marcher, conduire, écrire, parler, etc. Tous ces logiciels ont été appris et intégrés, ce qui permet alors de se mettre en « pilotage automatique » et de réduire considérablement la charge mentale. Selon J-P. Warnier, l'habitude, et de fait l'apprentissage, se construisent par la répétition d'un certain nombre d'enchaînements de gestuelles (définis aussi par le programme d'actions corporelles ou les « algorithmes sensori-moteurs »). Cet automatisation des comportements de par la répétitivité au quotidien crée l'habitude et transforme toute action/décision, même réfléchie à un moment donné en réflexe (Amar, 2004, Frenay, 1997).

Ces algorithmes sont des programmes d'efficience et d'économie d'énergie. Selon Gorr (1997) cité par M. Flamm (2004), la réduction de la charge mentale induite par ces automatismes suffirait à expliquer les habitudes modales. Par l'habitude et les réflexes, la charge mentale diminue laissant place à plus d'efficacité. Comme le notent S. Chevrier et S. Juguet, « notre quotidien est fait de milles habitudes insignifiantes, de savoir-faire très ordinaires, de compétences minuscules auxquelles nous n'accordons aucune importance » (2004, p32). Ces habitudes ainsi incorporées nous permettent de nous déplacer sans même y penser. Ils parlent de « chaîne matricielle du quotidien » (Chevrier, Juguet, 2003). En effet la charge mentale serait excessive s'il fallait penser à tous nos gestes. Pour B. Lahire, les « habitudes gestuelles » (construites par la répétition) laissent le champ de conscience libre pour des « habitudes de réflexion » (il est par exemple possible de conduire une voiture en pensant à nos problèmes familiaux ou professionnels) (Lahire, 1998/2005, p90)[122]. Il faut donc faire confiance aux mécanismes automatiques qui réduisent notre charge mental et nous permettent de nous concentrer sur des choses plus importantes (Warnier, 2006)[123].

M. Montmollin (1986) souligne que les compétences des acteurs ne sont pas souvent inclues dans les définitions de la notion de « charge mentale ». Or à force d'habitude, l'individu acquière des compétences de mobilité, et se dote d'une relativement bonne maîtrise de ses déplacements et éventuellement des différents modes de transport, ce qui réduit considérablement la charge mentale du déplacement.

Les individus ont tendance à opter pour le mode le plus simple, c'est-à-dire celui qu'il maîtrise déjà. Une mobilité simple signifie ne pas réfléchir ni chercher de l'information. Elle est naturelle, incorporée, routinisée dans les habitudes de fonctionnement. En effet, M. Flamm (2004) note que le recours à un mode de déplacement insuffisamment maîtrisé peut engendrer des sentiments désagréables, comme des tensions psychologiques, des énervements, des angoisses dues au manque de confiance en ses propres capacités. Ceci peut également augmenter l'effort cognitif, ou encore restreindre les capacités d'organisation ou d'adaptation face à un événement imprévu.

Si ces automatismes et ces habitudes modales procurent un sentiment de maîtrise de la pratique, mettent en confiance, rassurent et donc réduisent les incertitudes, à l'inverse, l'absence

voiture est garée là).

[122] B. Lahire distingue en effet les habitudes corporelles, gestuelles, sensori-motrices, des habitudes réflexives, délibératives, rationnelles ou calculatrices.

[123] J-P. Warnier en vient à expliquer que, pour se défaire de cet objet voiture, il faudrait d'abord déconstruire cette incorporation et la culture motrice (ou l'appropriation corporelle) qui s'y rattache.

d'habitude, ou de logiciel mental adapté, provoque une peur de l'inconnu et du changement. Par exemple certains enquêtés ont eu besoin de temps avant de dépasser leur peur à vélo. Daphné explique que plus elle faisait du vélo, plus elle prenait d'assurance. *« Je vais de plus en plus sur Paris à vélo. J'ai plus l'habitude donc c'est moins stressant et je gagne en assurance »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Parallèlement, d'autres avaient peur de conduire une voiture, et y ont finalement pris goût, à force d'habitudes[124].
Ainsi, les individus auraient tendance à se satisfaire du mode qu'il maîtrise, à se complaire dans leurs habitudes, sans penser à d'autres formes de mobilité. C'est en cela que des automobilistes restreignent leur champ des possibles à la voiture, ce qui va être décrit ici.

4.3.3.2 Un champ des possibles restreint à l'automobile

La construction des systèmes de lieux individuels structure des habitudes spatiales qui elles-mêmes structurent en partie les habitudes modales. En fréquentant de manière récurrente un nombre restreint de lieux d'activités l'individu renforce alors cette répétitivité. Et dans la mesure où la répétition conduit à l'habitude, l'usage des moyens de transports s'inscrit de fait dans « des modes de faire » routiniers. Dès lors, « la question du choix modal ne se pose pas de manière répétée, puisque l'individu ré-applique plus ou moins inconsciemment un mode d'organisation de son déplacement qui, à la lumière de l'expérience passée, s'est avéré suffisamment satisfaisant » (Flamm, 2004, p178). En effet, la notion de choix implique l'existence de plusieurs alternatives possibles dans le cadre mental individuel, alors que, en raison de la force des habitudes, l'individu n'a souvent qu'une seule option à l'esprit. Il ne choisit pas son mode à chaque fois qu'il se déplace, une fois les habitudes routinisées la question ne se pose plus (Kaufmann, 1997).
Les individus ne pensent pas forcément à d'autres alternatives en terme de mode, comme expérimenter le vélo, ou les deux-roues motorisés, ou bien en terme d'usage, comme par exemple changer son usage individuel de l'automobile pour un usage partagé (location, auto-partage) ou collectif (covoiturage). Beaucoup disent ne pas avoir d'autres choix que l'usage de la voiture, mais souvent d'autres possibilités objectives existent. Soit elles ne leur sont pas satisfaisantes, soit ils n'en ont pas connaissance.
Une fois que l'individu a pris l'habitude d'utiliser la voiture, et que celle-ci est ancrée dans ses normes de déplacement, il est parfois inconcevable de s'en défaire. Certaines personnes nous montrent bien le manque d'ouverture d'esprit quant à d'autres formes de mobilités. Dès que Vanessa a commencé à utiliser la voiture, elle ne savait plus comment faire autrement. Une fois l'habitude prise, elle a restreint son champ des possibles. *« Il n'y avait pas de transports en commun pratiques, mais je me suis jamais posée la question d'y aller autrement qu'en voiture. Le carrefour était loin de la gare je crois et le bus… en fait j'ai jamais pris le bus, c'est pas une habitude que j'ai »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Ces autres modes ne sont pas intégrés dans son champ des possibles. Centrée sur son mode de déplacement automobile, cette enquêtée ne considère aucune autre alternative. D'autres personnes montrent également à travers leur entourage, cette emprise de la voiture dans le système de fonctionnement individuel. *« Dans ma*

[124] Dès lors il y aurait deux types de personnes, celles qui sont prêtes à faire l'expérience du changement et celles qui ont peur de changer leurs habitudes et qui excluent l'idée de perdre ce pouvoir de maîtrise dont elles disposent.

famille ils prennent plutôt la voiture, même pour faire 300m, je vois mes parents, mon beau frère, ma belle sœur, ils prennent tout le temps leur voiture. C'est des gens qui ont tellement pris l'habitude de la prendre que ce serait impossible pour eux de faire autrement » (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Alfred ne se pose pas non plus de question, il choisit le plus simple, le mode qu'il connaît déjà. *« Je me pose pas la question de voir le plan du métro et RER pour faire Evry – Bercy. Evry je vais y aller une semaine dans l'année, je ne sais absolument pas quel est le métro, je ne vois pas si c'est possible ou pas ! La voiture je sais déjà comment je vais faire »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant).

Leur champ des possibles est donc restreint au choix premier sur lequel ils se sont arrêtés. Cela ne tient pas seulement au manque d'information donnée[125], mais aussi au fait que l'individu n'a pas le désir de la rechercher ou d'expérimenter d'autres possibilités. Il se complait dans des habitudes satisfaisantes qui l'empêchent de voir d'autres formes de mobilités. Il convient de parler de « tunnel cognitif » (Morel, 2002). *« C'est vrai que je ne suis pas à la recherche d'informations »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Une fois l'usage devenu réflexe, l'individu prend la voiture systématiquement sans même se poser la question de l'existence d'une autre alternative. *« En fait quand t'as ta voiture tu ne t'informes pas sur les autres modes de transport, c'est la solution de facilité (…) je pense que les gens sont pris là dedans, ils ont leur transport quotidien et ils ne réfléchissent pas »* (Daphné, 25, M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Cette enquêtée nous dit clairement qu'une fois ses habitudes modales tournées vers la voiture, elle n'a plus cherché d'autres alternatives, *« parce que j'étais dans mon créneau voiture j'ai même pas cherché à me renseigner sur les transports ! »* (Daphné). Les autres moyens de transport préalablement utilisés peuvent alors être progressivement écartés du champ des possibles et ne plus être envisagés. M. Flamm parle de « cercle de consolidation » qui lie à la fois les représentations, les aptitudes et l'appréciation. « Plus on maîtrise un mode de déplacement, plus on est en mesure de l'apprécier et plus on apprécie un moyen de transport, plus on est susceptible de l'utiliser et donc de perfectionner ses aptitudes personnelles à en faire usage ; et à l'inverse, en cas de déficit d'expérience et d'*a priori* plutôt péjoratifs, on n'est guère disposé à expérimenter plus avant un moyen de transport et encore moins à remettre en question la représentation que l'on s'en fait » (2004, p157). On aurait donc tendance à valoriser ses propres choix.

4.3.3.3 Une tendance à valoriser son choix modal

Les individus semblent justifier leur choix modal en le (sur)valorisant, et en dénigrant les autres. Selon V. Kaufmann, l'individu a tendance à « valoriser ses propres pratiques actuelles au détriment de possibles alternatives » (2000). P. Frenay explique le fonctionnement des « filtres mentaux » (ce que nous avons appelé mémoire sélective) : « l'homme cherche ou ne retient que les informations qui confortent les choix qu'il a fait *a priori* » (Frenay, 1997, p47). Il nous dit également que tant que les habitudes sont satisfaisantes, l'individu ne cherchera pas d'autres possibilités, ce qu'il fera, *a contrario*, si l'insatisfaction est trop grande. Ces individus se

[125] Nous faisons référence ici au concept de rationalité limitée de H. A. Simon (1955). Ce concept suppose que l'acteur économique a un comportement rationnel, mais que sa rationalité est limitée en terme de capacité cognitive et en terme d'information disponible. Dès lors, l'acteur va généralement s'arrêter au premier choix qu'il jugera satisfaisant.

complaisent dans leur choix et n'envisagent pas d'autres manières de se déplacer. Et cela a, dès lors, des incidences sur la mobilité qui en découle. Les autres modes n'ont même plus leur place dans les arbitrages de chacun. En analysant les représentations que les individus avaient des différents modes, V. Kaufmann, C. Jemelin et J-M. Guidez ont également fait ressortir la tendance que les individus avaient à valoriser leurs propres pratiques. « L'utilisation d'un moyen de transport donné, le rend subjectivement plus performant et plus valorisé que les autres moyens de transport possibles ; la pratique crée donc sa propre dynamique : puisque j'utilise tel mode, c'est la meilleure solution » (2001). Ce processus de valorisation a aussi été étudié par L. Lévy-Garboua et S. Blondel (1997), ou encore avant par L. Festinger (1957) lorsqu'il traite de la dissonance cognitive. Ce mécanisme de justification conforterait alors l'individu dans ses habitudes modales.

P. Frenay reprend B. Derenne (1992) et évoque les justifications déployées par les individus pour expliquer leurs pratiques, justifications également apparues dans notre enquête. Elles feraient l'objet « d'une rationalisation *a posteriori* de choix opérés *a priori* » (Frenay, 1997, p48).

- valoriser son mode,
- renforcer les écarts entre les modes,
- connaître et maîtriser les inconvénients du mode qu'il utilise habituellement, *a contrario* les autres modes comportent des risques impalpables,
- manquer d'informations ou refuser de les voir,
- se satisfaire d'un minimum acceptable sans chercher l'optimum,
- éliminer les modes qui ne présentent pas un minimum de qualités
- rechercher un mode plus performant en faisant de nouvelles expériences. Selon P. Frenay les transports en commun sont rarement expérimentés après la voiture, les individus ne s'imaginent qu'une déception.

Plus l'image du mode sera positive, plus son usage sera considéré comme un libre choix, à l'inverse, plus la représentation imaginée d'un mode non utilisé sera péjorative, plus l'usage de ce mode sera perçu comme une contrainte. En effet, si les utilisateurs n'évoquent que des aspects positifs du mode utilisé (la voiture comme source de liberté, d'indépendance, assimilée au cocon, à la sécurité, etc.), à l'inverse, les non utilisateurs ne percevront que ses aspects négatifs (la voiture comme nuisance sonore, environnementale, sanitaire, danger, stress, etc.). Ces derniers seront également plus sensibles aux coûts, et le sentiment de dépendance vis-à-vis de la circulation, apparaît fréquemment, alors que l'autonomie n'est pas citée, résultats que V. Kaufmann et *al.* (2001) avaient également relevés. De même, les non utilisateurs des transports en commun auront une perception des coûts élevés de ce mode, et ne relèverons que l'insécurité, l'inconfort, la foule, les problèmes de fonctionnement, les grèves, les limites en termes d'horaires et de desserte, etc.

Par ailleurs, il n'y a pas de corrélations évidentes entre ce qui est perçu subjectivement et ce qui est réel[126]. Ce qui sera perçu positivement stabilisera et confortera les habitudes. Les habitudes

[126] P. Frenay donne l'exemple du coût de la voiture, souvent sous-estimé par les automobilistes alors qu'il est objectivement plus élevé dans la majorité des cas ; l'exemple du vélo souvent perçu comme mauvais pour la santé du fait de la pollution, alors que le contraire s'avère avoir été prouvé scientifiquement. L'auteur évoque également le « cliché » de la voiture synonyme de rapidité et liberté face au vélo perçu comme un mode lent dans les mentalités. Ceci est à nuancer, nous dit-il, puisque objectivement la voiture est moins rapide que la bicyclette pour les distances inférieures à cinq kilomètres en ville aux heures de pointes.

sont fondées sur des acquis qui apportent des satisfactions évidentes, intenses et répétées (Frenay, 1997, p47). Ce n'est que quand l'insatisfaction aura dépassé un seuil, que les individus chercheront des informations sur des alternatives possibles. Il faudra donc, nous dit l'auteur, une « impulsion », ou une contrainte, relativement forte pour déclencher cette recherche d'alternatives.

Ainsi, ces habitudes modales seraient résistantes au changement. A l'instar des résultats d'une étude réalisée par M-H. Massot et J-P. Orfeuil (2005), nous pensons que le poids des habitudes (ou système générateur de réflexe), et l'usage routinier de la voiture défavorise la multimodalité et le report modal. En se confortant dans des habitudes, les individus se satisfont du (des) mode(s) habituellement utilisé(s) sans nécessairement se soucier des alternatives. L'habitude favorise la maîtrise du mode et de son fonctionnement et réduit ainsi la charge mentale.
Par l'habitude, les individus font l'apprentissage d'une (ou parfois plusieurs) manière de se déplacer. Nous allons voir que cet apprentissage provient de schèmes d'actions incorporés mais se construit aussi au fil des expériences.

4.3.4 Apprentissage et expériences en matière de mobilité : la construction du « capital mobilité »

L'apprentissage d'un (ou des) système(s) de mobilité en général, et d'un (ou des) mode(s) et de son (leur) fonctionnement en particulier, permet d'acquérir des compétences et de développer son « capital mobilité ». Ainsi, développer son « capital mobilité » supposerait de faire l'apprentissage de plusieurs modes et d'élargir son champ des possibles. Il s'agit dans un premier temps, d'analyser les fondements des acquis et apprentissages de la mobilité à travers les schèmes d'action incorporés ; puis, dans un deuxième temps, de saisir les moyens d'évolutions de ces apprentissages. Nous en arriverons à penser l'expérience, ou plus précisément l'expérimentation, comme rupture des habitudes et donc levier du changement.

4.3.4.1 Acquis et apprentissages de la mobilité : au fondement du « capital mobilité »

Se déplacer relève d'un apprentissage et d'un acquis. Cet apprentissage se construit au travers d'expériences passées et de schèmes d'actions incorporés, et face à la nouveauté ou l'imprévu, les individus doivent alors se défaire de ces schèmes ou les réadapter au contexte.

4.3.4.1.1 Expériences passées et schèmes d'actions incorporés

En référence à la notion d' « habitus » de P. Bourdieu ou à celle de « cité » de L. Boltanski et L. Thevenot, nous pensons, à l'instar de D. Desjeux, qu'il existe « un cadre de pensées incorporées qui organiserait l'action des acteurs de façon plus ou moins contraignante » (2004, p51-52). Toutefois, à notre sens, cette « prédisposition » à faire usage d'un mode ne détermine pas inévitablement ni définitivement les pratiques actuelles. De nouvelles expériences peuvent être effectuées plus tard et inverser les tendances modales.

P. Bourdieu, à travers sa théorie du « sens pratique », montre que les acteurs ne cherchent pas toujours à maximiser leurs intérêts selon des critères rationnels explicites. Au contraire, ils agissent à partir de leurs dispositions et des savoir-faire inscrits dans leur corps (1980). A travers la notion « d'habitus », P. Bourdieu explique que notre origine sociale, nos premières expériences, notre trajectoire sociale, forment de façon plus ou moins inconsciente, des inclinations à penser, à percevoir, à faire d'une certaine manière ; dispositions que nous incorporons de façon durable, mais relevant du social, elles ne sont ni innées, ni figées (1972, 1980). Dans la même mouvance, en définissant *l'homme pluriel*, B. Lahire (2005) démontre que les individus incorporent une multiplicité de schèmes d'actions et d'habitudes à travers des expériences sociales construites au cours de la socialisation antérieure (primaire et secondaire). L'acteur acquiert autant des habitudes que le sens de pertinence contextuelle de leur mise en œuvre. Ainsi, le passé de l'acteur ouvre ou ferme son champ des possibles. Pour qu'un mode soit utilisé, il doit être connu au préalable, et perçu comme une possibilité. Les expériences passées de l'individu seraient des dispositions acquises, pouvant se révéler ou non, selon les contextes. B. Lahire montre bien que le contexte présent est une occasion, un événement qui libère le potentiel des schèmes d'actions. L'absence de déclencheurs inhiberait les souvenirs, les compétences, les dispositions. Ainsi, les situations sociales dans lesquelles nous vivons constituent de véritables « activateurs » des expériences incorporées qui forment nos schèmes d'actions (habitudes). Ces contextes révèlent certaines expériences et en laissent d'autres à l'état de veille (Lahire, 2005, p69). Les habitudes modales et plus particulièrement les possibilités modales envisageables pour les individus proviendraient, pour une part, de l'éducation et des opportunités d'expérimentations dans la jeunesse. Ce serait un « coup » et un goût à prendre au plus tôt. *« Les habitudes il faut les prendre pas les changer!! Et c'est trop tard pour nous… je pense que c'est tout petit que ça s'acquiert des habitudes !! (…) Les gens en Hollande ont toujours vu des vélos depuis tout petit, ils sont nés sur un vélo !!! Alors que nous à Paris on est plus habitué à la voiture. C'est quelque chose de culturel, c'est l'éducation ! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Les modes utilisés pendant l'enfance et l'adolescence, et plus généralement avant le passage du permis de conduire, participeraient des expériences et constituent des bagages[127] pouvant être déterminants dans les choix modaux futurs.

L'expérimentation d'un mode à un moment de sa vie reste gravée en mémoire comme un usage potentiel. Cette expérience pourra être rejetée ou pas, mais elle aura été pensée comme une possibilité à un moment donné, alors qu'un mode non expérimenté sera plus facilement écarté. Christian a été élevé par ses grand-parents qui n'avaient pas de voiture. Il s'est donc toujours déplacé en transports collectifs, à vélo ou à pied. Il possède aujourd'hui une voiture, mais n'en a pas un usage exclusif. Au contraire elle sera choisie en dernier recours. Nous pouvons supposer que le fait d'avoir pu expérimenter d'autres possibilités de déplacements auparavant a influé son comportement actuel vis-à-vis de la voiture : il envisage plus facilement d'autres alternatives.

Selon M. Flamm, ces premières expériences vont probablement déterminer dans quelle mesure le rapport à un moyen de transport s'établit plutôt selon une dynamique de cercle vertueux (de l'apprentissage vient la maîtrise et donc l'appréciation positive) ou de cercle vicieux (l'omniprésence de l'automobile dans la vie des enfants conduit à sa valorisation à leurs yeux et à une dévalorisation des autres modes en même temps) (2004, p157)[128].

[127]Ces « bagages » renvoient à ce que M. Flamm nomme « socialisation à la mobilité ».

[128] M. Flamm s'appuie ici notamment sur des auteurs Allemands, et évoque l'idée d'une « socialisation à la

Ainsi, en pratiquant différents modes, l'individu étoffe sa palette de possibilités de pratiques modales. A l'inverse, un individu qui aura son cadre mental de référence et ses schémas d'actions centrés sur l'automobile n'envisagera pas d'autres solutions, et n'aura probablement pas les compétences pour. J-S. Bordreuil a également développé cette idée de compétences acquises : compétence piétonne, compétence à prendre le train, à conduire une voiture, etc. Mais lorsque l'on se retrouve face à un nouveau moyen de locomotion ou un nouveau service ou appareil qui conditionne son accès ou son utilisation, alors « nos compétences de pilotes sont mises sur la sellette » (2000, p119). Il convient donc maintenant de comprendre comment ces acquis sont utilisés dans des situations inconnues.

4.3.4.1.2 Les transferts d'apprentissage face à la nouveauté

Selon M. Flamm, « les aptitudes acquises pour un mode de déplacement ne sont que très partiellement transférables à d'autres modes. (…) Ce n'est qu'à force d'un usage répété dans un large spectre de situations et à force d'une conceptualisation de ces expériences que l'on peut se targuer de véritablement maîtriser un mode de déplacement » (2004, p157). L'individu doit réitérer des phases d'apprentissage à chaque fois qu'il change d'environnement. En effet, si le déplacement n'est pas incorporé dans les pratiques ou si un imprévu provoque un changement dans les habitudes, de nouvelles ressources cognitives doivent être mobilisées pour saisir son fonctionnement[129].

Ces ressources se construisent en partie sur la base de connaissances acquises. Selon B. Lahire, face à chaque situation nouvelle, l'acteur va agir en mobilisant des schèmes incorporés appelés par la situation (Lahire, 2005, p81). En effet, c'est dans la capacité à trouver de la ressemblance entre la situation présente et des expériences passées incorporées, que l'acteur peut mobiliser des compétences lui permettant d'agir de manière plus ou moins pertinente. Pour J-P. Warnier, face à la nouveauté, l'individu fait des « transferts d'apprentissage » (2006). Prenant l'exemple de la voiture de location, il démontre que pour se réhabituer à un nouveau système de fonctionnement, il est nécessaire de faire de « nouvelles mises à jour dans l'écran mental » (Warnier, 2006). Si à la première utilisation l'individu ne se sent pas à l'aise, en faisant ces « mises à jour » il élargit le champ de compétences. J-P. Warnier distingue trois types de transferts d'apprentissage : 1) la modification pour s'ajuster ; 2) l'invention d'un nouveau « logiciel » ; 3) et le « stéréotype moteur » (on reproduit ce que l'on sait déjà). Il démontre par ailleurs que l'absence de logiciel mental adapté provoque souvent une peur du changement.

Ces apprentissages peuvent être facilités par ce qu'A. Bourdin appelle « des services d'aides à la mobilité ». Il regroupe ses services sous le terme de « constellation de ressources » (2000,

---

mobilité », qu'il définit comme « l'ensemble des processus d'apprentissage qui se rapporte au comportement de mobilité ».

[129] S. Chevrier et S. Juguet ont fait l'expérience de mettre des individus en situation inconnue avec des imprévues. L'imprévu met subitement l'individu dans l'incertitude et brouille ses repères. L'objectif était de comprendre quelles ressources cognitives étaient employées par les individus en situation perturbée (grèves, interruption de trafic, etc.) pour recomposer leur déplacement, et quelles stratégies étaient mises en place face à cette rupture « de la chaîne matricielle » du quotidien (la rupture des habitudes) (2003, 2004). Ils ont ainsi dégagé quatre figures décrivant différentes capacités d'adaptation : l'araignée prévoyante, le dauphin qui se laisse guider, le renard qui connaît toutes les astuces, la taupe, incapable d'utiliser les ressources distribuées dans l'espace.

p96)[130]. A notre sens, ces services peuvent offrir la possibilité de connaître d'autres modes et de faire l'apprentissage de leur fonctionnement. Toutefois, ils ne suffisent probablement pas à provoquer le changement de pratiques de certains individus qui n'ont pas la volonté de faire appel à ces services, du fait de l'ancrage des habitudes. De plus, ainsi qu'A. Bourdin le souligne, une multiplication des services à la mobilité porte le risque de provoquer un effet pervers en accroissant leur complexité. Dès lors, au-delà de l'existence de ces services, pour que les individus les envisagent, encore faut-il que les coûts ne soient pas trop élevés, en termes « financiers, cognitifs, instrumentaux ou affectifs » (Bourdin, 2000, p104). De fait, à l'instar de G. Amar (2004), nous pensons qu'il s'agirait, avant d'inventer de nouveaux modes ou de nouveaux services, de donner aux individus la possibilité de connaître et d'optimiser l'existant, et donc d'augmenter leur « capital mobilité ». Selon G. Amar, il faudrait passer des problématiques en termes de *modes de transports*, à des approches en termes de *modalités*, c'est-à-dire de manière d'utiliser les différents moyens de transport, voire de manière d'utiliser la ville elle-même.

Ainsi, si l'habitude confine les pratiques, et la maîtrise de(s) mode(s) réduit la charge mentale et physique, pour parfaire le « capital mobilité », il convient d'élargir le champ des possibles en faisant l'apprentissage d'autres pratiques, d'autres modes, d'autres systèmes de mobilité. Et cela sous-entend de les expérimenter. En effet, les dispositions incorporées ne sont pas irréductibles, le « capital mobilité » évolue avec les expériences. Ceci nous amène à penser les expériences comme rupture de ces habitudes et donc levier du changement.

4.3.4.2 L'expérience comme levier du changement

Faire l'expérience d'autres modes permet d'élargir le champ des possibles et de provoquer une rupture dans les habitudes de mobilité. Nous verrons notamment à travers les discours des utilisateurs de vélo interrogés, que l'expérimentation de ce mode réduit les représentations négatives alors amplifiées par l'imaginaire et pousse dans bien des cas à l'usage.

4.3.4.2.1 Expérimenter d'autres modes et élargir son champ des possibles, les expériences comme rupture des habitudes

Nous avons vu que lorsque le cadre mental de référence est centré sur un mode de déplacement/de fonctionnement, l'individu ne pense pas à d'autres manières de se déplacer. Nous souhaitons démontrer qu'en faire l'expérience permettrait d'intégrer ces possibilités dans

[130] A. Bourdin distingue quatre types de « prestations » de service d'aide à la mobilité : *l'aide à la décision*, par l'information, l'évaluation et la prévision ; *l'aide à l'organisation*, c'est-à-dire l'articulation de divers services liés à la mobilité, et la « capacité de pilotage » ; *l'aide à la connexion* ; et enfin *les services d'accompagnement* de la mobilité, pour sécuriser ou faire fonctionner les services à la mobilité. L'objectif est de sécuriser, optimiser, ou rendre plus agréable le déplacement d'une part, mais également de limiter les ruptures dans les services pour éviter qu'une défaillance d'un élément ne mette en cause l'ensemble du système. Il va sans dire que l'individu doit disposer d'une diversité de solutions pour adapter son déplacement aux « micro choix de mobilité ».
Pour diversifier l'usage des modes pour un même déplacement, A. Bourdin distingue plusieurs conditions : être informés facilement sur les horaires ; n'avoir aucune difficulté à se munir des titres de transport ; disposer de lieux d'accès tout autant commodes ; et le sentiment contradictoire d'être libre et pris en charge en même temps.

le champ des possibles de l'individu. Mais parfois l'expérience peut s'avérer négative.
C'est en expérimentant un autre mode, la marche, que Benoît s'est aperçu de ses avantages et l'a finalement envisagé comme une possibilité de déplacement. *« Je me suis rendu compte que c'était pas désagréable du tout ! Et j'habitais à côté des endroits où j'allais donc c'était plus simple, et puis après j'y ai pris goût et j'ai marché plus »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Depuis qu'il a découvert la marche à Paris, ses pratiques ont même été transformées dans sa ville d'origine où il avait l'habitude de prendre la voiture systématiquement. *« Maintenant que je connais un peu plus la marche, quand je reviens là bas, je marche pas mal ! »* (Benoît). Et du même coup, il fait remarquer à ses parents leur usage trop systématique de la voiture. *« Des fois j'engueule mes parents quand ils prennent la voiture, je les traite de fainéants »* (Benoît).
De même, Martin se déplaçait essentiellement à vélo et en transports en commun jusqu'à ce que son entreprise lui fournisse un scooter et qu'il découvre cette nouvelle manière de se déplacer. *« Le premier scooter c'était ma boîte qui me l'avait filé. Je n'aurais pas forcément eu l'idée sinon je pense »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Une autre entreprise lui avait fait passer son permis et fourni une voiture, mais il a moins été séduit que le scooter.
Nous pouvons donc en déduire à partir de ces exemples que dans certains cas, l'expérience d'autres modes de déplacement, et donc l'élargissement du champ des possibles, peut favoriser le changement de comportements. Quelques-uns l'ont également évoqué, *« je pense que les gens qui sont en voiture n'ont jamais essayé autre chose »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Cependant l'effet de l'expérience vaut pour tous les modes, y compris pour la voiture. En effet, des individus se sont aussi laissés séduire par la voiture après en avoir fait l'expérience. Alfred utilisait exclusivement les transports en commun, mais a pris goût à la voiture en en faisant l'expérience une fois. Il a toutefois un usage très réduit aujourd'hui. *« J'étais dans le métro et j'étais définitivement lobotomisé. (…) C'était mon environnement normal depuis 6-7 ans, c'était la norme. Et ma femme qui avait une voiture se demandait si elle allait l'amener à Paris ou pas. Et pour un déménagement on est venu à Paris avec. Je l'ai gardé une semaine à Paris au mois d'août, et j'ai trouvé ça génial, après 6 ans de métro, c'était fantastique ! Cette semaine là j'ai bien senti la différence »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Il en va de même pour Marion, qui dès son premier déplacement domicile-travail en voiture, a tout de suite ressenti ses avantages, ce qui a déclenché, par la suite, une habitude automobile. *« Je suis allée au travail avec et une fois que j'ai vu que c'était tellement plus simple et que j'avais tellement plus de liberté, tout de suite tu prends l'habitude. J'ai pu voir que je pouvais rentrer et partir quand je voulais. Même si on n'est pas à l'aise au début, on prend vite l'habitude »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).
Mais si ce mode n'a pas été expérimenté, l'usager ne ressentira pas nécessairement de manque à ne pas avoir de voiture. Il aura l'habitude de faire autrement. Ainsi que le souligne Julie *« le fait de ne pas en avoir, tu fais autrement. Et en fait il y a plein d'autres moyens de faire sans »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Si le goût de cet objet et l'habitude de son usage ne sont pas acquis, il est plus facile de s'en passer. Le plus difficile est de s'en défaire. Quelques-uns ont cependant démontré qu'il était possible de « se défaire », de « se déposséder » de l'attachement et de l'habitude qu'ils avaient avec la voiture. Le frère d'Anthony est parti deux ans en Martinique avec la voiture qu'ils partageaient, *« en fait j'ai cru que ça allait me manquer quand il est parti mais finalement je me suis très bien adapté, dès qu'elle n'a plus été là j'ai trouvé d'autres solutions ! Que ce soit se faire conduire ou trouver un autre moyen de se déplacer, mais j'ai jamais eu un manque »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Ainsi, nous pouvons constater que l'expérience d'autres modes peut s'avérer propice au changement de pratiques (quelque soit le mode), du moins lorsqu'elle s'est révélée positive. Mais nous avons vu que les individus avaient tendance à se conforter dans leurs habitudes modales, et écarter les autres possibilités de déplacements. Dans ce cadre, ces expériences devraient plus souvent être provoquées. Selon E. Goodwin (1985), seules les ruptures dans les habitudes peuvent amener à un changement. Et souvent, les moments de transitions dans le cycle de vie sont l'occasion de modifier ces habitudes. Ces expériences peuvent également être incitées par une tierce personne, ou un événement ponctuel qui aurait généré une rupture dans les habitudes (même si le temps du changement a été restreint). Les expériences du vélo des enquêtés, décrites ci-dessous, nous offre un exemple probant de ces ruptures provoquées et de ces changements d'habitude.

4.3.4.2.2 L'expérience du vélo révélatrice du potentiel de changement modal

Les utilisateurs de vélo montrent explicitement le poids de l'expérimentation dans le processus de changement. Il ne suffit pas d'avoir un vélo pour en faire. Beaucoup de personnes en possèdent mais soit ne s'en servent pas, soit l'utilisent essentiellement pour leurs loisirs. L'expérience doit être incitée ou provoquée. Comme pour la voiture, des enquêtés ont été conquis par ce mode après une première expérience. Tandis que pour d'autres, l'expérience s'est avérée négative.

Dans certains cas l'expérience a été incitée par l'entourage. *« Le vélo, je pense qu'on n'a pas l'idée comme ça, il faut voir des gens en faire, il faut que quelqu'un nous pousse un peu je pense, et il faut tester, pour voir que c'est plus pratique… en plus à Paris ils n'ont pas l'habitude du vélo. Donc faut qu'on voit des amis pour se dire tient ça serait agréable en vélo… »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Cette enquêtée avait récupéré un vélo de sa mère qui ne servait pas, mais a attendu plus d'un an avant de s'en servir. Le déclic est arrivé quand un ami l'a poussée à sortir son vélo. *« C'est grâce à lui que j'ai commencé à en faire parce que sinon je ne sais pas combien de temps il serait resté en bas de chez moi encore ! »* (Laure). Arthur l'exprime clairement aussi *« Il faut essayer. L'année dernière je sortais avec une fille qui avait un vélo mais qui ne s'en servait pas, elle avait peur, et elle a commencé à en faire avec moi, et une fois que c'est fait tu t'en passes plus en fait ! »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Quelques-uns ont eu l'opportunité d'avoir un vélo par le biais de leur entourage. Arthur a commencé à faire usage du vélo quand on lui en a prêté un. *« On m'en a prêté un, un été, et j'ai bien aimé, je bossais à côté et au lieu de mettre 20 minutes à pied, je mettais 5 minutes en vélo, c'était super agréable »* (Arthur). Martin s'est aussi inspiré d'une amie qui faisait du vélo pour l'expérimenter, et qui lui en a aussi prêté un. *« Ma meilleure amie fait beaucoup de vélo, elle circule à vélo dans Paris, pour aller bosser, aller en soirée, elle est très vélo. Donc ça m'a donné l'idée. Et puis à un moment elle a eu deux vélos chez elle, donc je lui ai demandé si je pouvais le prendre pendant quelque temps pour aller bosser, et voilà ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Pour Julie, il était évident de se mettre au vélo puisque tous ses amis se déplacent de cette manière. Et aujourd'hui elle influence son entourage : *« on entraîne les autres maintenant parce que c'est plus sympa d'être à plusieurs et c'est plus pratique de faire le trajet tous ensemble plutôt que se séparer… »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).

Dans d'autres cas, l'expérience a été provoquée par des événements ponctuels contraignants, comme une panne de voiture, ou à l'occasion des grèves de 1995, par exemple. Cette situation les a poussés à faire l'essai de cet autre mode et leur a ainsi permis de lever les contraintes et les blocages qu'ils s'étaient imaginés. *« Avec les grèves de 95 il y a des gens qui s'y sont mis. Pendant ce mois de grèves les gens ont commencé à sortir leur vélo de la cave, à en acheter… ça a vraiment été la solution pour contrer les grèves de transport »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe).
Pour cet enquêté, ce fut une expérience à l'étranger : *« C'était en Allemagne, j'avais acheté un vélo là bas. C'est là bas que j'ai commencé à avoir mon vélo et vraiment me déplacer avec, tout le monde est à vélo là bas, c'est naturel en fait. (…) C'est une petite ville Allemande piétonne, les voitures n'ont pas accès au centre ville, pour se déplacer c'était comme ça »* (Nathan). L'environnement urbain et sociétal ici a un impact sur l'usage de ce mode qui devient « naturel » et banal dans la ville. A. Bourdin parle de « compétences métropolitaines » (2000). Selon lui ce n'est pas tant une question de culture que de ville. Il faudrait apprendre la ville et son système de transport. Nous pouvons ajouter qu'il faudrait également se l'approprier, en référence à G. Amar. Ainsi, force est de constater que le désir d'intégrer une normalité que ce soit dans une ville, ou au sein d'un groupe de pairs, incite à l'usage.

L'expérience permet de prendre connaissance d'une autre manière de se déplacer et de lever les contraintes imaginées, mais dans certains cas, soit l'expérience peut s'avérer négative et provoquer un effet inverse, soit elle se révèlera positive après un temps de persévérance.
D'une part, mal vécue, l'expérience ne peut que renforcer ces images négatives et d'autant plus écarter ce mode du champ des possibles. Ainsi, si l'expérience de plusieurs modes de transports permet un élargissement du champ des possibles, et si parallèlement faire l'expérience de la voiture peut inciter à en posséder une et/ou en faire usage, rappelons que certaines expériences vécues négatives des modes ont dans le même sens un impact sur la décision d'acquisition et peuvent tout autant provoquer un changement. Par exemple après une mauvaise expérience avec les transports publics, certains ne seront pas tentés de les réutiliser. Par ailleurs, malgré un bagage relativement large, quelques-uns n'ont pas trouvé autant de satisfaction dans les autres modes que dans la voiture. Charles a fait l'expérience de différents modes (vélo, roller, transports en commun), son champ des possibles est donc plutôt ouvert, mais aucun de ces autres modes ne l'a convaincu. *« J'ai eu un vélo pendant un an presque et on me l'a volé, (…) j'ai fait du roller aussi, donc c'est pas comme si j'étais pas capable d'utiliser un autre mode de transport. Mais il y a beaucoup trop de moments où c'est galère sans voiture »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).
D'autre part, l'expérience peut nécessiter un certain temps avant de s'avérer positive. Pour Julie, se mettre au vélo n'a pas été facile au départ. *« J'ai eu un vélo à noël l'année dernière et puis c'est progressif au début tu ne t'en sers pas tout le temps et après plus t'en fais et plus t'y prends goût, et plus c'est facile et tu vois les avantages »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Son frère insiste sur le fait qu'il devait la pousser : *« au début t'avais pas d'entrain, je te forçais souvent à te déplacer, et après au bout de quelques semaines c'était bon ! »*. Le vélo est apparu, pour Patrick, être une bonne solution puisque son lieu de travail n'est pas très loin et peu accessible en transports en commun. Mais ce n'est qu'après en avoir fait l'expérience qu'il y a vraiment pris goût. *« Au départ j'étais un peu obligé et maintenant c'est un choix de prendre la voiture le moins possible »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).

Ainsi, nous pensons que l'élargissement du champ des possibles est un levier déterminant du processus de changement de comportements. Si les habitudes freinent le changement, les expériences, révélées positives peuvent le susciter. Mais dans le contexte où les habitudes ancrent des pratiques et restreignent l'ouverture du champ des possibles, ces expériences doivent la plupart du temps être provoquées. Le changement est un processus fortement contraignant. Il suppose une remise en cause des schémas d'action, de l'organisation et des programmes d'activités ; il suppose également d'accepter de perdre la maîtrise acquise de ses pratiques de mobilité, et de refaire un apprentissage, de reconstruire des habitudes et des connaissances. Dès lors, un changement ne fait rarement l'objet d'une décision volontaire individuelle (Flamm, 2004). Il résulte plutôt d'événements, de contextes, de contraintes, ou d'influences extérieures, qui le provoqueront.
Tentons à présent de synthétiser ces premiers résultats à partir d'un schéma que nous allons auparavant expliquer.

4.4 Une synthèse schématisée

Nous avons essayé de synthétiser ces premiers résultats et de représenter ce que nous avons appelé la « logique modale » sous la forme d'un schéma explicatif synthétique. L'objectif est de mieux comprendre comment certains automobilistes en viennent à avoir un usage exclusif de ce mode, et comment d'autres adoptent des pratiques multimodales et intègrent la voiture à une palette de choix envisageables.
Les habitudes, frein principal du changement, seraient construites à la fois sous l'effet de la banalisation de l'automobile dans le cycle de vie, éventuellement la mise à disposition d'un véhicule par les parents ou lors de l'union conjugale, les influences sociales, et le bagage d'expériences passées. Cette habitude serait alors renforcée par le goût du confort acquis, le plaisir et la liberté procurés par l'automobile, ainsi que le sentiment de maîtrise. De fait, cette logique du « toujours plus » de confort ainsi que les automatismes alors incorporés ancrent les pratiques automobiles, irrévocablement pour certains. Le champ des possibles est alors restreint à un mode, et ces individus se satisfont de leur choix (et le valorisent). A force d'habitude, les individus acquièrent plus de connaissances et de compétences de mobilité, ce qui renforce les capacités de maîtrise et de gestion des contraintes. Le mode est alors d'autant plus apprécié. L'habitude et la valorisation de la voiture bornent le « capital mobilité » à ce mode pour les automobilistes Exclusifs. Pour ceux qui utilisaient un autre mode, et en l'occurrence les transports en commun, soit la saturation fut telle qu'elle a renforcé cet attrait pour l'automobile, soit l'expérience de la voiture, par l'acquisition ou l'emprunt, a ouvert le champ des possibles à ce mode jugé alors plus satisfaisant.
Toutefois des automobilistes plus ouverts à d'autres possibles, poursuivent cette logique modale. Par l'expérimentation, la comparaison, la recherche d'informations, des conseils ou bien l'intuition, ils élargissent leur champ des possibles et construisent leur choix modal au quotidien non plus sur un réflexe mais sur une évaluation du mode en fonction du besoin de mobilité. L'individu choisira le mode qu'il juge être le plus satisfaisant selon le contexte, les circonstances de déplacement, les contraintes à destination. Il fait un calcul entre coûts et bénéfices selon le degré d'acceptabilité des contraintes et selon les différents critères de temps,

de fiabilité, de sécurité, de confort, ou de coûts (financier, mental et physique). En faisant l'expérience d'autres modes, les contraintes imaginées sont levées ou vérifiées. Ces individus sont alors potentiellement plus favorables à un changement de comportements de mobilité, et à l'adoption de pratiques multimodales.

Finalement, d'un côté les effets extrinsèques (offre de transport, contraintes professionnelles ou familiales, auxquelles s'ajoute l'effet cycle de vie, l'effet éducation et l'influence de l'entourage social) semblent pousser à l'acquisition de la voiture. En effet, les possibilités effectives de se déplacer autrement, en termes d'offres de transport et de services (desserte, fréquence, accès) restent une condition primordiale au changement. Et d'un autre côté, les effets intrinsèques (rapport à l'objet, image des modes) et le « capital mobilité », incitent ou freinent le changement : ils favorisent l'ancrage des habitudes, limitent ou au contraire permettent d'élargir le champ des possibles. Le « capital mobilité », en termes d'apprentissages, d'expériences, de connaissances et de compétences, est un levier essentiel qui nous semble être au cœur de la problématique de changement. A ceci s'ajoute l'intention ou la disposition de l'individu à faire usage d'autres modes de locomotion et à élargir son champ des possibles.

La « logique modale » schématisée

4.5 Typologie des logiques d'action et potentiel de changement

Après avoir effectué une analyse descriptive des comportements et du choix modal, établir une typologie des logiques d'action des automobilistes et des modèles d'arbitrages du choix modal pourra éclairer la compréhension des freins et leviers de changement. La typologie comme outil d'analyse permet de dégager des modèles, ou des « types-idéaux » au sens weberien et de mettre en évidence des relations et interactions, qui ne s'imposent pas d'elles-mêmes (Garneau, 2006). L'objectif est de regrouper des comportements plus ou moins similaires, et par le biais de cette montée en généralité de mieux comprendre les freins au changement de comportements qui forment système. La typologie doit être pensée en tant que modèle dynamique qui varierait selon des caractéristiques contextuelles (comme la montée de la prise de conscience environnementale, l'éducation et l'information sur le sujet, l'évolution des politiques de transport et des mesures mises en place, la hausse des prix du carburant, etc.), et/ou selon des caractéristiques structurelles (comme les localisations, la situation familiale ou professionnelle, etc.) (Garneau, 2006).
Nous avions distingué différents types d'usagers au départ selon les modes utilisés : les automobilistes Exclusifs, les Multimodaux, les Alternatifs. Il s'est avéré à ce stade de la réflexion que cette typologie n'est pas assez large pour regrouper tous les types d'usages des individus interrogés : notamment les individus qui possédaient une voiture mais qui avaient des pratiques plutôt similaires aux Alternatifs, et les usagers de deux-roues motorisé qui dans certains cas rejetaient l'automobile de leur champ des possibles. Nous pouvons à présent l'approfondir avec les différents résultats mis en avant jusqu'ici. Nous prendrons en considération l'acquisition du mode principalement utilisé, le ressenti des modes, l'usage qui en est fait ainsi que la gestion des contraintes, afin de cerner autant que possible la potentialité de changement.

Plusieurs typologies déjà établies par différents chercheurs rejoignent en certains points nos résultats. Nous nous appuierons dessus pour construire la nôtre.
Citons par exemple la typologie de M. Jensen (1999) qui rejoint directement notre axe « utilitaire/passion » dans le rapport à l'objet. M. Jensen dégage six modèles définis à partir du rapport passionné ou nécessaire du mode : (1) l'automobiliste passionné, (2) l'automobiliste du quotidien, (3) l'automobiliste du temps libre, (4) le cycliste ou l'usager des transports en commun de cœur, (5) le cycliste ou l'usager des transports en commun de praticité, (6) le cycliste ou l'usager des transports en commun de nécessité. Si l'auteur étudie le lien entre le rapport à l'objet et la prise de conscience environnementale, il ne décrit pas les stratégies de gestion des contraintes mises en œuvre à l'usage, ce que nous allons nous efforcer de faire.
La typologie des différents usagers produite par V. Kaufmann et *al.* (2001), basée sur les représentations et attitudes vis-à-vis des modes, nous semble relativement complète. Ils distinguent : (1) les automobilistes exclusifs, (2) les alternatifs exclusifs, (3) les « automobilistes contraints à l'usage des transports en commun », (4) les « prédisposés à l'usage des modes alternatifs », (5) les « usagers sensibles à l'offre », (6) les « écologistes civiques », et les (7) « sédentaires ».

Nous avons choisi d'orienter la classification de notre typologie selon deux axes : un axe utile/passion en ordonné, qui définit le rapport à l'objet ; et un axe adhérence/opposition en abscisse, qui sous entend le choix du mode pour ses qualités propres (adhérence), et de l'autre le choix d'un mode par opposition ou rejet d'un autre mode (opposition). Nous avons choisi de distinguer six types d'usagers : (1) les automobilistes passionnés en adhésion à l'automobile, (2) les automobilistes passionnés en opposition à un autre mode, (3) les Multimodaux (rapport utile) en adhérence à la voiture mais qui utilisent les transports en commun par moments, (4) les Multimodaux en opposition à la voiture, mais qui sont contraints de la prendre par moments. Nous pouvons ajouter à cette typologie (5) les Alternatifs passionnés en adhérence à leur mode et (6) les Alternatifs en opposition à leur mode.

- **(1) Les automobilistes passionnés en adhésion :**

Ce groupe d'usagers non seulement adhère au choix de l'automobile, et vit cet objet comme une passion ou du moins un réel plaisir.
Il a suivi une suite « logique » des modes, passant d'un mode collectif (les transports en commun) à un mode individuel (la voiture), ou suivant une évolution de modes individuels (vélo, scooter, moto et/ou voiture). Ces individus ont été pris dans la spirale du processus d'acquisition lié au cycle de vie (voiture offerte par les parents, achat personnel après un premier salaire, aide financière, mise en commun des biens par l'union conjugale). Ce mode fait l'objet d'une passion depuis toujours pour certains, pour d'autres il représente un statut donné à voir auprès de l'entourage social ou professionnel. D'autres encore y ont pris goût après une première expérience, puis à force d'habitude. Il s'avère que pour ces trois situations, ce mode procure du plaisir.
Ces individus ont une image négative des autres modes, et les excluent de leur champ des possibles. Leur usage est rédhibitoire. Ces représentations sont d'autant plus fortes quand ils n'en ont jamais fait l'expérience. Si les représentations négatives des modes alternatifs sont nourries de présupposés imaginés, à l'inverse la voiture est valorisée, et perçue comme la meilleure solution.
Les contraintes sont plus ou moins bien vécues, mais toujours acceptées car compensées par les sensations et émotions positives, ou occultées. Soit ils mettront en œuvre des stratégies d'évitement pendant le déplacement, soit ils prendront « leur mal en patience », les aléas étant perçus relativement rares, ou bien prévus. De plus, l'usage répétitif de ce mode construit une expertise qui augmente la maîtrise du déplacement et la gestion de l'imprévu, ce qui rend ce mode d'autant plus appréciable. Cette habitude modale bien ancrée, mais surtout cette passion et « adhérence » pour l'automobile, freinent indéniablement le potentiel de changement modal de ces individus.

- **(2) Les automobilistes passionnées en opposition :**

Ce groupe d'usagers en est arrivé à faire usage de la voiture en opposition à d'autres modes, et notamment après avoir été écœurés et usés par les transports en commun.
Il n'a pas forcément passé le permis à 18-20 ans, et/ou n'a pas eu à disposition (acquisition ou emprunt) une voiture par la suite. Ces individus ont subi les contraintes et aléas des transports en commun, la dépendance des horaires ou des proches à qui il faut demander de se faire

accompagner, ou bien encore les problèmes de desserte et de fréquence qui alourdissent le rythme de vie et augmentent considérablement la charge mentale du déplacement.
L'acquisition de la voiture est alors vécue comme une libération, un gain en confort, en autonomie, en indépendance, et renoncer à leur objet de mobilité devenu presque « sacré » reviendrait à rejeter une quête tant espérée et attendue, et serait vécu comme une logique inverse de retour.
Les contraintes ne se posent pas comme telles, le confort et le sentiment de liberté et d'indépendance procurés par la voiture sont des bénéfices perçus largement supérieurs aux contraintes vécues en transports en commun. Comme pour le groupe précédent, les contraintes sont alors compensées, évitées ou occultées.
Cette perception de la voiture comme « libératrice » des contraintes subies avec les transports en commun, freinent encore ici indéniablement le potentiel de changement modal.

- **(3) Les Multimodaux en adhérence :**

Ce groupe d'usagers a un goût prononcé pour la voiture, et en fait même parfois une passion. Cependant ces automobilistes sont contraints ou ont choisis « rationnellement » de réaliser certains déplacements en transports en commun. Ils ont un usage quasiment exclusivement de l'automobile, mais utilisent parfois les transports en commun en dernier recours, notamment lorsque l'usage de la voiture est jugé problématique, ou les contraintes ne pourront fatalement être évitées. Ils construisent leurs arbitrages essentiellement sur la performance des modes et mettent de côté leur rapport éventuellement affectif à l'objet.
Basant leur choix modal sur la performance, les aléas imprévus rencontrés pendant le déplacement sont difficilement acceptés. Les contraintes sont donc gérées, dans la mesure où elles peuvent l'être, soit par la connaissance des itinéraires, et sont alors évitées par des stratégies de déplacement ; soit par l'adoption de pratiques multimodales, en optant pour le mode qui répondra au mieux aux besoins de mobilité.
Ces individus sont partagés entre la passion pour l'objet et la praticité du déplacement. Ils adhèrent au choix de l'automobile, mais s'opposent parfois aux transports en commun quand ils se sentent contraints de les prendre.
Pour ce type d'usagers, des contraintes fortes sur l'usage de l'automobile et une amélioration de l'offre alternative semblent favorables au potentiel de changement vers une réduction de leur usage automobile.

- **(4) Les Multimodaux en opposition**

Ce groupe d'usagers a dû acquérir une automobile pour faire face à des contraintes professionnelles, familiales ou encore de localisation. Ce n'était pas forcément un choix au départ.
Ils utilisent essentiellement les transports en commun ou un deux-roues, mais possèdent ou disposent d'une voiture en cas de besoin : lorsque les autres modes ne peuvent répondre à leurs attentes de mobilité, pour des activités extérieures à Paris ou nocturnes par exemple, ou bien encore quand ils se trouvent en situation de mobilité réduite (avec du matériel à transporter ou des enfants notamment).
La voiture est utilisée comme un dernier recours ou est associée à une activité précise. Souvent ils jugent la voiture inadaptée dans Paris, et le coût des contraintes supérieures aux avantages de

l'objet. Les alternatives à la voiture utilisées sont alors perçues comme plus satisfaisantes, mais ne peuvent répondre à tous les besoins de mobilité. Les transports en commun posent des problèmes de dessertes, d'horaires et d'accessibilité souvent limitée ; le vélo pose des problèmes de distances, d'intempéries, d'aménagements, etc. Malgré les contraintes vécues dans les transports en commun, le coût psychologique (ou la charge mentale) procuré en voiture pèse davantage.
Ces individus ont un rapport plus instrumental qu'affectif avec l'objet de mobilité, ainsi l'automobile, au même titre que les transports en commun, n'a qu'une fonction utilitaire. De fait les contraintes seront difficilement acceptées quand elles nuiront au bon déroulement du déplacement, quelque soi le mode. Ainsi, ces individus n'ont pas d'*a priori* vis-à-vis des différents modes, ils choisiront celui qui sera le plus adapté en fonction de leur programme d'activités, de leur destination, et des circonstances de déplacement.
L'usage de la voiture est ici déjà réduit aux situations dans lesquelles le recours à l'automobile devient inévitable (toute proportion subjective donnée). Leur choix dépend donc en grande partie de la qualité de l'offre de transport.

Nous décrirons brièvement les deux autres types qui ne soulèvent pas la question du potentiel de changement, la pratique étant déjà alternative à la voiture.

- **(5) Les Alternatifs passionnés en adhérence à leur mode :**

Ce groupe d'usagers ne se déplace qu'à vélo, à pied ou en transports collectifs. Tout comme les automobilistes passionnés, les Alternatifs passionnés valorisent profondément leur choix modal, jugé le plus performant en milieu urbain dense. Ils rejettent la voiture alors jugée inadaptée, et la considèrent comme une source de contraintes pour eux-mêmes et pour la collectivité.
Ils ont choisi leur mode suite à un calcul qu'ils jugent « rationnel », ou par convictions envers des valeurs environnementales et citoyennes. Parmi ces personnes, certaines sont très engagées et tiennent des discours militants. Toutefois, d'autres intérêts s'ajoutent à la défense des causes environnementales, tels que l'économie réalisée par rapport aux coûts de l'automobile, la rapidité, la maniabilité et la liberté d'action pour le vélo.
Les contraintes sont évitées ou gérées, et bien souvent elles ne sont pas perçues comme telles, la satisfaction de leur mode prévaut sur les coûts.

- **(6) Les Alternatifs en opposition à leur mode :**

Ces individus n'ont pas véritablement le choix de leur mode. Ils ne peuvent financièrement acquérir une voiture et sont donc contraints de se déplacer en transports en commun ou en vélo.
Parmi nos enquêtés, nous n'avons pas vraiment de cas de ce type. Ceux qui pratiquent le vélo et n'ont pas les moyens financiers d'avoir une voiture, ne vivent pas cette absence de choix comme une contrainte. Au contraire, ils trouvent satisfaction dans leur(s) mode(s) et ont toujours des solutions de recours en cas de nécessité absolue, comme prendre le taxi ponctuellement, se faire accompagner en voiture, etc.

Cette typologie, certes sommaire[131], des différents types d'usages et du potentiel de changement qui en découle nous a permis de monter en généralité en grossissant les caractéristiques des usagers de manière à dégager des profils et des potentialités de changement.
Au regard de cette typologie, nous pouvons nous demander comment un même mode peut être tant apprécié par certains et rejeté par d'autres. Cela dépend en partie évidemment des dispositions, des modes de vie, des caractères et aspirations de chacun. Mais pour dépasser cette évidence, il conviendrait de noter que parmi les Alternatifs et les automobilistes passionnés et exclusifs de leur mode, les individus n'ont souvent pas fait l'expérience des autres modes. Ainsi, comme nous avons tenté de le démontrer tout au long de cette réflexion, faire l'expérience d'autres modes et élargir par là-même son champ des possibles, nous semble être un levier déterminant de changement. Quand l'individu construit des habitudes focalisées sur un mode, il restreint son « capital mobilité » et limite le potentiel de changement vers des pratiques multimodales.

Nous souhaitons à présent aller plus loin dans l'analyse des conditions de changement, en le décrivant dans une dimension diachronique. Nous analyserons dans un premier temps les récits des individus en processus de changement, interviewés à plusieurs reprises pendant la durée du processus. Nous serons alors à même de mieux saisir les effets de contextes, le poids des influences sociales et des intentions individuelles au fil du processus. Dans un deuxième temps, nous décrirons le poids des valeurs collectives, citoyennes et environnementales dans ces questions de choix modaux et de changement de comportements, ainsi que l'impact des mesures politiques de limitation de l'usage automobile mises en œuvre. Notons que ces deux facteurs ne peuvent prendre effet que dans la durée.

[131] Les logiques modales et les pratiques sont plus complexes nous l'avons démontré tout au long de cette partie.

Deuxième partie : Impacts des valeurs environnementales et des politiques publiques sur les choix modaux : analyse diachronique du changement

Ce deuxième axe d'analyse est envisagé de manière diachronique, il s'agit de mieux saisir le processus de changement modal dans une dynamique temporelle et contextuelle. Le processus de changement de comportements prend du temps, et il nous semblait intéressant d'observer sa dynamique dans le contexte environnemental et politique actuel.

Dans un premier temps, nous nous concentrerons sur les quelques enquêtés qui étaient en phase de changement de pratiques modales. Cette méthodologie originale qui consiste à interroger des personnes à plusieurs reprises au fur et à mesure du processus, nous a permis d'observer les effets de situation, les jeux de contraintes, les interactions sociales, et autres facteurs de changement, dans leur dynamique temporelle, sociale et contextuelle. Ceci nous a également permis de mettre en avant la complexité du changement, et les dissonances entre les intentions en valeur et en rationalité, et l'action (on ne fait pas toujours ce que l'on prévoit de faire). Ces processus de changement décrits pourront soit aller dans le sens d'une acquisition de la voiture, soit dans le sens d'un abandon ou d'une réduction de son usage. Comment ces personnes ont-elles eu l'intention de changer leurs pratiques de mobilité ? Qu'est ce qui les a freinées, incitées ? Si le changement de pratiques s'est réalisé, quels ont été les gains et les pertes de ce changement ? Etc.

Dans un deuxième temps, nous chercherons à comprendre les impacts de la montée de la sensibilité environnementale et des mesures de régulation sur les comportements. Il s'agit d'analyser en quoi ces facteurs peuvent inciter ou provoquer le changement de pratiques de mobilité. Ainsi, nous nous posons différentes questions, à savoir : Comment les problèmes environnementaux sont-ils perçus par les individus ? Quel poids ont-ils dans les choix modaux ? Comment les mesures de politique de transport sont-elles comprises, acceptées par les enquêtés ? Quel impact ont-elles sur leurs comportements ? Comment les individus réagissent-ils face à ces mesures et à leurs décideurs ?

Ces logiques de changement, qui impliquent de passer par la contrainte et/ou par l'incitation, supposent un processus dans le temps. Tout changement nécessite une acceptation, une adaptation et une intégration dans le système sociétal et dans les pratiques individuelles. De fait, la durée de la thèse et notamment du terrain ne permet pas d'en analyser les effets complètement. Toutefois, notre travail apporte quelques éclairages pour mieux comprendre le processus d'évolution de comportements.

Nous proposerons, pour conclure, une analyse plus large du changement au niveau de la société.

Chapitre 5 : Exemples de cas en processus de changement de mode : effets de situation et interactions sociales

Nous présenterons ici cinq cas de personnes en processus de changement : trois sont en processus d'abandon de l'usage automobile et deux en processus d'acquisition. Réinterroger les individus à plusieurs reprises de manière à suivre le changement modal permet, d'une part, de bien saisir les évolutions et les décalages entre les intentions et le passage à l'acte -tout ne se passe pas toujours réellement comme les gens le disent et le pensent- et, d'autre part, de mettre en exergue la dynamique des différents facteurs, contextes, opportunités et influences qui interagissent, interfèrent, et construisent les intentions et actions tout au long du processus. Seront également décrites ici des situations de quelques personnes qui semblaient s'apprêter à changer ou qui en avaient eu l'intention. Nous ne les avons pas réinterrogées, les changements de pratiques n'ayant pas eu lieu pendant la durée de la thèse. Il s'agit ici de présenter brièvement quelques histoires de vie centrées sur les pratiques de mobilité et le changement modal. Les éléments clés, tels que les différents effets déclencheurs, incitateurs et provocateurs du changement, pourront dès lors apparaître plus distinctement.

5.1 Les cas en processus d'abandon de la voiture : un changement choisi mais souvent partiel

Nous décrirons ici les cas de Daphné, Cyril et Boris, en processus d'abandon de la voiture, qu'il s'agisse d'une réduction significative de l'usage, ou de la séparation du bien. Ces trois exemples mettent clairement en valeur la complexité du changement et la multitude d'effets de contexte, d'opportunités et d'influences qui interagissent, construisent, et déconstruisent en même temps, le processus de changement et l'évolution du choix modal. Nous verrons que même lorsque le changement est vraiment souhaité et envisagé, il est plus complexe qu'il n'y paraît et probablement jamais définitif.

5.1.1 Le cas de Daphné : un abandon souhaité mais freiné

Daphné, 25 ans au premier entretien, vit et travaille en banlieue en tant qu'enseignante spécialisée. Elle vivait chez ses parents à Epinay Villetaneuse en zone 3 Nord (limite zone 4), a été étudiante à Cergy (zone 5, Nord Ouest). Elle travaille maintenant à Gonesse (zone 4, Nord), et a déménagé à Saint-Denis (Zone 2, Nord) chez son ami. Nous déclinerons ici le déroulement du processus d'abandon de l'usage de la voiture, suivant les informations obtenues au cours des trois entretiens.

5.1.1.1 Au premier entretien, l'intention du changement

Au premier entretien[132], Daphné nous raconte comment elle en est arrivée à acquérir et à utiliser la voiture, et elle évoque l'intention d'en réduire son usage.

5.1.1.1.1 Les effets cycle de vie. De la peur de l'inconnu à l'habitude modale

Au premier entretien, nous apprenons que son acquisition de la voiture a été influencée par les effets de cycle de vie : passage du permis de conduire à 18 ans, et don d'une voiture relativement rapidement par ses parents, ce qui fut libérateur de l'usage forcé, faute d'alternative, des transports en commun. Elle n'a cependant pas fait usage de la voiture dès l'obtention de son permis, attendant plutôt d'en ressentir le besoin. Daphné a passé deux ans à l'université de Villetaneuse, où elle n'était qu'à deux stations en train de son domicile, puis un an à l'université de Nanterre, trajet qu'elle faisait en transports en commun également. Elle ne prenait pas la voiture d'une part parce que, ne connaissant pas ce mode de transport elle avait peur de faire se trajet *« ça me paraissait trop risqué, je ne connaissais pas la route »* ; et d'autre part parce qu'elle avait pu faire l'expérience des embouteillages avec une amie qui conduisait *« c'était l'horreur des bouchons matin et soir et des axes un peu dangereux »*. Finalement la peur de l'inconnu mêlée à l'expérience de bouchons contraignants l'a dissuadée d'utiliser la voiture pour ce trajet quotidien. Entre le coût vécu en transports en commun et celui imaginé en voiture, Daphné a préféré choisir le mode qu'elle connaissait et maîtrisait. Mais les trajets en transports en commun vers l'université de Nanterre ont commencé à être de plus en plus pesants, et le besoin de la voiture de plus en plus fort. *« J'ai pas mal galéré (…) je prenais le RER A tous les jours et matin et soir je passais 1h30 dans les transports, donc dès que j'ai eu la possibilité d'avoir une voiture… »*. C'est donc un an après, lorsque ses déplacements ont porté vers Cergy, qu'elle a commencé à utiliser de manière quasiment systématique la voiture. L'autoroute était juste derrière chez elle et directe vers son université. *« Après j'avais l'A15 directement pour aller à Cergy derrière chez mes parents. Donc voiture. C'était plus simple, j'étais tout de suite sur la route et c'était tout droit directement »*. La voiture a été considérée, à ce moment là, comme une libération de cette « galère » des transports en commun. À partir de là, Daphné utilisait quotidiennement la voiture que lui avaient laissé ses parents.

Au fur et à mesure, l'habitude modale de la voiture s'est ancrée au quotidien, et lorsque Daphné a eu son premier poste d'enseignante à Gonesse, elle a continué à l'utiliser sans se poser de question quant aux autres possibilités. *« Après quand j'ai commencé à bosser j'ai continué avec la voiture. Parce que là j'étais dans mon créneau voiture, j'ai même pas cherché à me renseigner sur les transports… »*. Elle est alors rentrée dans une logique du « tout automobile » et a ancré des habitudes portées par un usage réflexe de ce mode pour tous ses trajets. *« J'étais tellement prise dans mon utilisation de la voiture tous les jours que je m'imaginais pas faire autrement, t'es prise dans tes habitudes. (…) c'est la solution de facilité. C'est comme ça, t'en as acheté une et tu l'utilises, et tu ne regardes pas les conséquences »*. De plus, la voiture était une condition d'embauche, puisqu'elle avait plusieurs déplacements entre différentes écoles à faire. *« Le poste que j'ai me fait aller dans*

[132] Le premier entretien a été réalisé en février 2005. Daphné nous dit qu'elle a commencé à changer ses pratiques début janvier, donc environ un mois avant cet entretien.

plusieurs écoles qui ne sont pas forcément l'une à côté de l'autre… c'était une des conditions quand j'ai accepté le poste, on m'a demandé si j'avais une voiture ». Au bout d'un certain temps la voiture de ses parents, trop vieille, n'a plus fonctionnée. Mais elle a pu en acheter une d'occasion avec son premier salaire. *« J'ai investi dans une voiture dès mon premier salaire, il y a trois ans ».*

5.1.1.1.2 L'intention de changement : entre influence sociale et prise de conscience

Par la suite, Daphné a intégré un groupe d'amis avec qui elle fait de la musique plusieurs fois par semaine. Ces amis sont « pro-vélo » et très engagés dans les causes environnementales. Habitant plus loin qu'elle du local de répétition, ils viennent tous, malgré leur matériel encombrant, à vélo. Elle commençait à se sentir honteuse de venir en voiture, et ne se sentait pas intégrée au groupe. *« Je me sentais pas impliquée tant que j'avais ma voiture, je me sentais à l'écart en quelque sorte ».* Influencée par leurs discours négatifs sur la voiture, elle a commencé à s'interroger sur les conséquences néfastes de l'automobile sur la planète. Non seulement son ami tentait de la dissuader de prendre sa voiture mais de manière générale ce sujet revenait régulièrement dans les conversations. *« Il essayait de me faire comprendre que la voiture ça servait à rien. Au début ça me soûlait et puis finalement je me suis dit qu'il avait peut être raison. (…) ça prenait une grande place aussi dans les discussions avec mon entourage, et au fur et à mesure… et le fait de voir des gens autour de moi qui se bougent, qui sont vraiment investis, ils y arrivent donc pourquoi moi je ne pourrais pas faire attention à ce que je fais ».* Daphné a culpabilisé de plus en plus, même hors de son contexte social. *« Matin et soir j'étais dans les bouchons et me dire que j'étais toute seule dans ma voiture… je pense que ça a été une prise de conscience par rapport à mon copain et sa sœur qui sont pas mal investis. Donc à un moment je me suis dit que je pourrais me bouger un peu et arrêter de prendre ma caisse (…) dans les bouchons je culpabilisais, je me disais on a tous nos moteurs allumés on est tout seul et on va tous au même endroit ! Et je me disais que je faisais partie de tous ces gens et je ne voulais pas le constater ! ».*

S'ajoutait également sur sa conscience, son rôle en tant qu'enseignante d'éduquer au comportement citoyen et d'inculquer des valeurs écologiques. *« En tant qu'enseignant on a un rôle à jouer dans cette prise de conscience… ».* Nous pouvons nous demander si cette prise de conscience, assez floue, peut réellement être moteur du changement.

Et en effet, elle avait beau être convaincue et influencée socialement par ces valeurs, le changement de pratiques de mobilité n'a pas suivi.

5.1.1.1.3 Un changement provoqué par le contexte mais accompagné par l'expérience d'autres modes

Ce n'est finalement que lorsque plusieurs facteurs contextuels se sont accumulés qu'elle a commencé à réduire son usage automobile.

Elle a tout d'abord déménagé à Saint-Denis chez son ami, ville plutôt bien desservie en transports en commun. *« Saint-Denis c'est une ville où tu peux te déplacer sans problème, tu as le RER, le métro, le bus, le tramway, c'est vraiment bien ! ».* Elle ne se trouvait donc plus d'excuses valables pour utiliser sa voiture. *« Je crois que c'est le déménagement, quand je suis arrivée à Saint-Denis ça a été un déclic. Je ne m'accordais plus aucune raison de prendre la voiture puisqu'il y avait d'autres moyens autour… C'est la zone géographique qui a bouleversé ma façon de penser, ça y est je suis dans*

une ville où tout est vraiment accessible en transports ».
Parallèlement, le nombre d'écoles où elle devait se rendre chaque jour a été réduit et réalisable à pied. Et ce n'est qu'une fois qu'elle a pris connaissance[133] d'une alternative en transports en commun très accessible et tout aussi performante, qu'elle a pu entamer un processus de changement. *« Quand j'ai su que c'était accessible en transport facilement, là j'avais plus d'excuses ».* Elle a appris par une collègue l'existence d'un bus direct jusqu'à son lieu de travail. *« J'ai emménagé à Saint-Denis et j'ai mis le temps mais j'ai découvert qu'il y avait un bus direct à deux minutes d'ici. (…) au début je le faisais en voiture et une collègue m'a dit qu'il y avait le n°11 qui allait directement à Gonesse ».* Ainsi, faire l'expérience d'un nouveau mode lui a permis d'élargir son champ des possibles et de s'ouvrir à d'autres alternatives, tout autant si ce n'est plus avantageuses. Elle a donc arrêté de prendre sa voiture pour les trajets pendulaires après les vacances de noël, histoire de commencer l'année avec de bonnes résolutions. Se fixer des dates butoirs semble faciliter les débuts du changement.
Elle s'est parallèlement mise au vélo avec l'aide de son ami qui lui a donné l'opportunité de faire l'apprentissage de ce nouveau mode en la mettant en confiance. En faisant l'expérience du vélo, elle s'est rendu compte de ses avantages. *« Je voulais tenter le vélo parce que mon copain m'en parlait tout le temps et moi ça me paraissait insurmontable. Et c'est vrai qu'il suffit de le faire une fois pour se dire que finalement ça se fait ! (…) donc je l'ai tenté, et j'ai vu que c'était faisable, mais c'est vrai que ça te parait insurmontable, quand t'es habitué à utiliser ta voiture, tout te parait super loin, à pied ou en vélo ».* L'expérience de ce nouveau moyen de déplacement l'a convaincue, dépassant alors ses appréhensions négatives amplifiées par l'inexpérience. *« J'ai commencé en faisant des petits trajets. (…) je pense qu'il faut le tenter une fois et après ça vient petit à petit ».* Elle a donc commencé à faire de plus en plus de déplacements à vélo, influencée par son entourage. *« Tout le monde est en vélo donc… je ne pense pas que toute seule j'aurais fait la démarche ».* Elle nous signale par ailleurs que le fait d'avoir déjà à disposition un vélo l'a également encouragée à en faire usage. Si elle avait dû s'en procurer un, la charge mentale aurait été beaucoup plus lourde. *« Il y a aussi le fait que j'avais déjà un vélo, je m'en servais pas depuis des années, mais s'il fallait en plus que j'investisse dans un vélo ! Je ne sais pas si je me serais lancée ! Ça m'aurait sûrement pris plus de temps… ».*

Dans ce changement elle trouve des avantages : un gain en temps et surtout en activité pendant le trajet. *« En voiture je mettais 40-45 minutes, et en bus, c'est le même axe, mais t'es posé, t'as le temps de bouquiner et je mets 35 minutes. Je mets moins de temps parce que je passais par des petites rues pour éviter les bouchons ».* Prendre le bus réduit également considérablement sa charge mentale. *« T'as la conscience tranquille, j'utilise plus mon moteur tous les jours ! (…) c'est moins de stress, tu discutes avec les gens… ».* Elle s'est aussi rendu compte à ce moment-là que la voiture représentait un coût économique important. Tout se passe comme si, une fois le coût évité, l'on se rendait compte de sa valeur. *« Avec l'essence, l'assurance, les réparations…, c'est énormément de dépenses pour pas grand-chose finalement ».* Lorsqu'elle habitait chez ses parents elle avait la possibilité de mettre sa voiture dans un garage gratuitement. Depuis qu'elle a emménagé à Saint-Denis, sa voiture est garée dans la rue. Elle a pensé un moment à louer un parking, 45 € par mois, puis finalement s'est dit qu'elle allait plutôt la vendre.

[133] Il est important de noter que l'information d'une nouvelle offre n'arrive pas spontanément, il y a un processus d'apprentissage. La RATP relevait qu'il fallait environ un an et demi pour que les usagers s'approprient un nouveau mode, ou même une prolongation de ligne de métro.

Ainsi, dans ce changement, Daphné ne voit que du positif. *« Je ne pouvais pas mieux tomber ! Le bus à deux minutes, la carte orange remboursée à 50%... les transports en commun ça me convient très bien ! C'est la rapidité et c'est reposant. (…) et puis finalement je me lève pas plus tôt qu'en voiture, donc dans mon rythme, ça n'a pas trop bousculé mes habitudes, il y a que du positif ! ».*

Finalement lors de ce premier entretien, nous apprenons que son usage automobile s'est fortement réduit puisqu'elle prend le bus pour se rendre sur son lieu de travail et principalement le vélo pour ses autres déplacements quotidiens. Même si elle nous dit que la voiture *« c'est pratique de temps en temps »*, en donnant l'exemple de son déménagement notamment ; finalement elle envisage de s'en débarrasser et de la vendre à la fin de son contrat d'assurance. *« J'ai envie de la vendre, mais bon c'est des formalités à la con, j'ai payé l'assurance jusqu'à Avril ».* Cependant la phase de changement n'est pas si simple.

5.1.1.1.4 L'acceptabilité du changement

Elle se fait dans la durée et met l'individu face à ses contradictions. Daphné l'exprime très clairement : *« J'avais envie d'abandonner ma voiture, mais je me créais des contraintes qui faisaient que c'était pas possible ».* En effet, nous y reviendrons plus loin, les individus s'emploient à toujours auto-justifier leur choix, à trouver des bonnes raisons d'agir comme ils le font, et se déculpabilisent. De plus, elle était prise dans des habitudes et n'envisageait pas d'autres possibilités de se déplacer. Le mode habituellement utilisé, devenu un réflexe, est perçu comme étant le plus simple. Mais elle nous dit qu'elle s'en est finalement détachée et l'expérience des autres modes notamment a marqué la rupture. *« Je suis dans une période de transition et je pense que j'arrive à m'en détacher. (…) Finalement là ça devient possible (d'abandonner la voiture) parce que ça y est j'ai franchi un premier pas ! Je découvre les transports en commun ! ».* En effet ce n'est qu'après avoir réduit son usage et expérimenté d'autres modes qu'elle s'est aperçu qu'il était possible de se déplacer sans voiture. *« Finalement je me rends compte qu'on peut faire autrement. (…) Par exemple ce matin, j'étais à une réunion dans une école pas accessible en transport, donc j'ai demandé à quelqu'un de me prendre en voiture. Finalement tout est faisable, on trouve toujours une solution ! ».*

Nous pouvons donc percevoir à ce stade du processus que Daphné a non seulement l'intention de réduire son usage automobile mais également de se débarrasser de sa voiture. Notons d'ores et déjà que le changement est plutôt bien vécu d'une part parce qu'il est choisi, et cette évolution de choix a pris le temps de la maturation, et d'autre part, parce qu'elle pourra toujours emprunter la voiture de ses parents, louer une voiture, ou faire du covoiturage en cas de besoin ponctuel. Ceci la rassure puisque l'automobile peut toujours devenir une nécessité dans certains cas, *« pour sortir le soir, aller chez des amis en banlieue, voir des concerts plus loin, c'est là que ça sert de temps en temps ».* Daphné nous dit bien que ne plus jamais toucher la voiture n'est pas vraiment pensable. *« Je vais m'en défaire petit à petit… mais plus jamais toucher… là je vais la vendre mais je me rassure en me disant que le jour où j'en aurais besoin, on pourra en louer. Et sinon j'ai entendu parler du covoiturage, je sais que ça se fait ailleurs, dans certaines villes, mais c'était très vague du coup je m'y étais pas plus intéressée ».*

De plus, Daphné n'a pas un rapport à la voiture passionnel, au contraire, elle la considère comme un simple moyen de se déplacer, et n'éprouve pas de plaisir à conduire. *« C'était très*

précaire pour moi, il n'y avait pas de confort, c'était pas la voiture confort, c'était plus la voiture utile. (…) je m'ennuyais en voiture mais ça me permettait de me déplacer facilement ». Ainsi, nous pouvons supposer qu'il est plus facile pour elle de se défaire de cet objet qu'elle n'affectionne pas particulièrement. Même si l'usage de l'automobile est déjà bien ancré dans ses pratiques de mobilité, et qu'elle en a un usage réflexe.

Tout semblait donc se coordonner positivement pour que l'abandon de l'usage et de l'équipement soient favorisés. Mais les entretiens qui suivront montrent que l'acte de changement, malgré toutes les bonnes intentions, est plus compliqué et plus long que ce qui a été envisagé.

5.1.1.2 Au deuxième entretien… l'intention de vente remise en question

En effet, si elle s'est engagée dans un processus de changement, celui-ci est très complexe. Au deuxième entretien[134], elle n'avait pas abandonné sa voiture et nous a avoué qu'elle aurait sans doute plus de mal à le faire que ce qu'elle imaginait. *« J'ai pas encore la volonté de ne plus l'utiliser, j'ai du mal à faire une croix dessus ».* Ceci nous montre bien que ce changement de comportements escompté relève autant d'une question de volonté et d'affect que du contexte.

Elle avait prévu de la vendre à la fin de son contrat d'assurance. Mais finalement, elle a pu repousser son contrat de six mois. *« Je trouve toujours des excuses ! Mais finalement j'ai jusqu'à octobre. Mais ils m'ont dit que si je la vendais avant ils pourraient arrêter le contrat et me rembourser les mois au prorata ».* Elle n'a donc plus vraiment de date butoir pour faire les démarches de vente.

De plus, elle a pu avoir une place de stationnement résidentiel en bas de chez elle, ce qui réduit considérablement les coûts et la contrainte de la distance entre le domicile et la place de stationnement. Elle nous dit qu'avant elle devait la garer « assez loin », à dix minutes à pied, *« et en fait ils ont mis toutes les rues payantes et uniquement les riverains peuvent stationner dans la zone piétonne. Et moi je suis un peu en fraude parce qu'ils m'ont donné l'autorisation mais en fait c'était pour la rue en question, alors que normalement j'y ai pas le droit, et faudrait que je sorte de la zone piétonne pour aller me garer (…) Si j'avais dû payer un parking 45 € par mois, je pense pas que je l'aurais gardé ».*

Et finalement depuis trois mois elle en a besoin pour déplacer du matériel de musique toutes les semaines pour les concerts qu'elle fait avec son groupe de musique. *« Avec le groupe on tourne pas mal dans les bars pour faire des concerts, donc on utilise la voiture à raison d'une fois par semaine à peu près, donc finalement je la garde, mais il est question qu'à plus long terme je m'en débarrasse ».*

Elle remet donc en question, ou du moins repousse, son intention de vente. Daphné a le sentiment de ne pas pouvoir faire autrement. Sans sa voiture, elle serait limitée. *« Louer une voiture toutes les semaines ça aurait été trop cher ».* Elle aurait pu emprunter une voiture à ses parents, mais cela lui aurait causé trop de soucis comme la peur de l'abîmer en transportant tout ce matériel ou en se déplaçant dans Paris. *« Emprunter la voiture de ma mère j'ai pas vraiment envie, parce que d'une part ça l'abîmerait de transporter le matériel et puis pour aller dans Paris faut une petite voiture ! Et sa voiture c'est un peu un navire ! (…) moi ma voiture je m'en fous si on abîme les sièges ! ».* Son usage automobile a cependant considérablement diminué, puisqu'elle ne se sert de

[134] Le deuxième entretien a été réalisé en Juin 2005, quelque temps après la date annoncée de la fin du contrat d'assurance (Avril).

sa voiture que pour ces déplacements là.
Si Daphné avait commencé à réaliser tous ses déplacements pendulaires en bus, elle s'est récemment mise à faire du covoiturage quelques fois par semaine avec un collègue. *« J'ai trouvé un collègue qui habite dans une rue pas loin et du coup il me ramène le lundi et le mardi soir de l'école, donc je fais du covoiturage mais c'est très récent puisqu'on a commencé il y a deux jours ! Et le matin je viens en bus et là on va s'organiser pour rentrer ensemble de temps en temps quand on a les mêmes horaires »*. En faisant ce covoiturage elle ne gagne pas forcément en temps ni en praticité, mais apprécie de faire le trajet à deux et de partager des moments de convivialité. *« On travaille au même au endroit, on n'habite pas loin, ça permet de créer des liens »*. De plus cela rentre dans sa logique, puisque son covoitureur n'est alors plus tout seul dans sa voiture. *« En plus il a une voiture avec cinq places et il est tout seul, donc comme ça au moins j'occupe une place de plus ! »*.
Elle gardait cependant toujours en tête l'idée de revendre sa voiture pour finalement acheter une camionnette en commun avec le groupe de musique. *« Pour transporter le matériel et puis parce qu'on pense aller faire des concerts en province cet été »*. Ils ont également pensé à installer des petites remorques derrière les vélos pour transporter leur matériel *« c'est un délire mais on y pense quand même, parce que l'autre jour on est resté coincé dans un embouteillage pendant 1heure, il y avait un incendie, du coup on a dû changer de trajectoire et on n'a jamais retrouvé la rue ! »*.
Il a donc suffit de l'apparition d'un nouveau besoin et de dispositifs facilitant l'usage et la possession de la voiture, comme le délai d'assurance repoussé et l'autorisation de stationnement résidentiel, pour que finalement elle ne s'en débarrasse pas, et remette en question son intention de vente. Même sans voir un rapport affectif à l'objet, en ayant des alternatives satisfaisantes et une conscience environnementale, si l'usage automobile s'est réduit, l'abandon de la voiture n'est pas évident. Daphné aurait modifié ses pratiques en adoptant un comportement plus multimodal, avec du temps et grâce à une information plus complète. Nous prévoyons donc de la réinterroger environ un an après (en 2006) pour saisir d'éventuels changements.

5.1.1.3 Dans un troisième entretien, usage limité et partagé, mais conservation de la voiture

Environ un an après, nous revenons vers Daphné espérant pouvoir obtenir des informations sur l'évolution de ce processus. Certaines circonstances ont effectivement créé des changements. L'usage de la voiture reste limité, mais la vente ne sera plus d'actualité.

5.1.1.3.1 Des circonstances favorables à la revente mais les démarches freinées

Dans un troisième entretien, Daphné a toujours en possession sa voiture, mais son usage reste considérablement réduit. Elle réalise tous ses déplacements à vélo ou en transports en commun.
Depuis l'entretien précédent, des circonstances ont été favorables à la revente. Nous apprenons que l'autorisation du stationnement résidentiel a pris fin. Si l'autorisation lui avait été initialement accordée alors qu'elle n'était pas dans le bon secteur, cela n'a pas perduré la deuxième année. S'est donc posé le problème du stationnement. *« L'autorisation s'est arrêtée en décembre 2005, donc à partir de là j'ai dû trouver une autre solution pour garer ma voiture »*. Et les autres solutions étaient chères. *« Donc comme on peut pas se garer dans les rues piétonnes, il faut louer un parking et c'est minimum 70 € par mois ! »*. Elle nous avait annoncé un montant de 45€ aux

deux premiers entretiens, nous pouvons supposer qu'elle s'est réellement renseignée entre temps, à moins que les tarifs aient doublé. De plus, un membre du groupe de musique est parti à l'étranger quelque temps donc ils ne font plus de concerts. Son besoin de la voiture chaque semaine qui lui servait d'excuse pour ne pas s'en séparer n'a donc plus lieu d'être.
Daphné a donc décidé d'aller voir un garagiste pour effectuer les démarches de revente. Mais ce dernier l'informant que sa voiture n'était plus bonne à vendre, l'en a dissuadé. *« Je ne peux pas la vendre parce qu'elle est trop abîmée, bugnée de partout, et le garagiste a dit qu'elle ne valait pas grand-chose et que j'allais la vendre à un prix dérisoire, donc si j'en avais encore besoin à l'occasion, valait mieux que je la garde ! »*. Notons qu'elle ne fait plus ici le calcul des réparations et de l'entretien que lui coûterait cette vieille voiture.
Il apparaît par ailleurs, un nouveau besoin projeté : Daphné et son ami envisagent d'aller vivre en province. Elle nous dit qu'elle souhaiterait continuer à se déplacer comme aujourd'hui en utilisant au maximum le vélo, mais dans certains endroits *« on n'a pas forcément le choix »*, ce qui renforce les arguments pour renoncer à cette revente.
Et finalement garder en possession sa voiture n'est pas si cher, puisqu'elle la met à disposition de ses amis, qui paient l'essence quand ils l'utilisent. *« Donc moi je paie rien, mais c'est vrai que ça a beaucoup augmenté »*. De plus, les frais d'assurance ne semblent pas si lourds dans son budget. *« L'assurance c'est quand même 500 € par an, mais pour l'instant je peux encore la payer. Donc ça va »*. Elle justifie clairement ici son choix par un calcul approximatif, alors qu'elle s'était rendu compte de l'importance des coûts précédemment.

5.1.1.3.2 Un usage de la voiture partagé et de nouvelles pratiques modales appréciées

Daphné gare donc dorénavant sa voiture chez ses parents à quelques arrêts en train, et l'a mise à disposition de ses amis. *« Cette semaine je l'ai prêté à une amie et dimanche c'est un copain qui la prend. Moi je m'en sers quasiment jamais »*. Sa voiture est toujours en sa possession mais elle n'en fait plus un usage individuel, et encore moins un usage quotidien. C'est une forme d'auto-partage. Daphné nous dit que la voiture est utilisée maximum cinq fois par mois, et en moyenne deux fois par elle-même. *« Il y a des mois où elle sert pas du tout et d'autres comme ce moi-ci où elle sert beaucoup plus »*.
Elle a fait l'expérience de la reprendre pour un trajet pendulaire, mais cela ne l'a pas encouragée à renouveler son usage automobile. Elle semble s'être bel et bien détachée de cette habitude. Les contraintes vécues pèsent plus lourds aujourd'hui dans la charge mentale que lorsqu'elle en avait un usage quotidien. *« Je l'ai pris une fois pour aller bosser parce que je devais la prêter à une copine, donc je lui ai amené et je l'ai récupéré ensuite. Mais c'était pendant un week-end de trois jours donc il y avait peu de monde et j'avais la possibilité de me garer dans le quartier. Mais bon j'ai retrouvé les embouteillages, les gens qui klaxonnent, etc. donc j'ai pas envie de la reprendre »*. Ce changement de pratique a également changé ses perceptions des distances. Ce qu'elle n'envisageait pas de faire sans sa voiture, devient largement réalisable à pied aujourd'hui. *« Je marche entre les écoles, c'est très proche, donc le vélo est pas forcément utile. Mais dernièrement j'étais dans une école qui était à vingt minutes à pied, et ça se fait ! Alors qu'avant j'y allais en voiture. Ça a beaucoup changé mes perceptions. Tous les trajets de moins d'un kilomètre, je me rends compte que la voiture n'est pas utile »*.
Elle a également découvert une nouvelle manière de fonctionner, et s'est familiarisée avec le réseau de transports collectifs, dont elle n'avait pas connaissance auparavant. *« C'est la*

découverte d'un réseau de transports que je n'utilisais pas du tout avant ! ». Par cet apprentissage, Daphné a élargit son champ des possibles et développé son « capital mobilité ». Son choix modal est donc plus réfléchi. *« Maintenant je réfléchis à deux fois avant de prendre la voiture, parce qu'avec le vélo, je me rends compte que je peux faire beaucoup de choses ! Il suffit d'aller à son rythme et les distances ne sont pas un problème »*. Finalement, son message est clair : *« Je veux juste dire que c'est possible de faire sans voiture »*. Avec un long processus d'apprentissage, le temps de se détacher des habitudes de mobilité structurantes, elle s'est finalement ouverte à une autre manière de fonctionner.

Cependant, avoir une voiture à disposition reste avantageux. *« C'est bien d'avoir une voiture, ça permet d'avoir une spontanéité et puis si on doit aller voir le médecin en urgence… (…) et avec des enfants c'est rassurant de garder une voiture, et c'est le côté pratique en cas d'urgence ou pour les vacances… »*. Il est évident ici que la voiture reste utile dans certaines circonstances. Même si la voiture est peu utilisée, il est rassurant de l'avoir à disposition.

Daphné continue par ailleurs à faire du covoiturage de temps en temps avec son collègue, mais uniquement un matin par semaine, seul moment où ils ont les mêmes horaires. Elle apprécie ce moment de convivialité ainsi que le fait de gagner quinze minutes de trajet. Mais cela ne l'incite pas à rependre sa voiture même seulement pour quelques déplacements par semaine. *« C'est le fait d'être seule dans la voiture… ça me pose un problème de conscience, donc j'ai pas envie »*.

Si comme nous l'avons vu précédemment la prise de conscience des problèmes environnementaux a influencé son intention de changement de pratiques, c'est avant tout l'accès à d'autres modes (transports en commun et vélo) qui l'a vraiment poussé. C'est le passage d'un changement de valeurs au changement de pratiques. *« Si c'était compliqué, qu'il y avait des changements je ne suis pas sûre que j'aurais fait ça. C'est pas qu'une histoire de conscience c'est aussi l'accès »*. Toutefois, les mesures politiques ne semblent pas avoir eu d'influence sur son changement de pratiques de mobilité, du moins elle ne voit pas ce qui a été fait pour l'encourager, *« c'est une prise de conscience personnelle, une volonté de changement personnel »*.

Cet exemple met clairement en évidence la difficulté à se déposséder de sa voiture, même pour des individus qui n'en ont pas un rapport affectif. Malgré un rapport à la voiture purement fonctionnel, si Daphné a finalement pu se défaire de ses habitudes automobiles (usages) après un certain temps, elle ne s'en est pas séparée définitivement (équipement). Il serait sans doute intéressant de réinterroger cette personne pour voir si elle est toujours satisfaite du bus, de l'auto-partage, et si les coûts de sa vieille voiture ne sont pas devenus trop lourds. Il serait intéressant aussi de voir si une fois sa voiture en fin de vie, elle n'y reviendra pas.

Ce processus de changement de pratiques qui a duré plusieurs années (déjà deux entre le premier et le troisième entretien), a été encouragé par une prise de conscience des valeurs écologiques et par l'influence de l'entourage, mais a été provoqué ou freiné à la fois par le contexte : desserte, coût du stationnement, délais de l'assurance, gain de la vente, etc. ; mais aussi par l'information, l'expérience et l'apprentissage de nouvelles manières de se déplacer tout autant satisfaisantes (bus et vélo), elles-mêmes incitées par le groupe de pairs.

Finalement, nous pouvons noter que ce sont les effets de cycles de vie –banalisation de l'usage automobile, don des parents, condition d'embauche, etc.- qui l'ont poussée à utiliser la voiture ; et ce sont la desserte en transports en commun de la nouvelle ville d'habitation, ainsi que l'influence de l'entourage et la prise de conscience qui l'ont orientée vers un processus d'abandon de la voiture. Décrivons maintenant notre deuxième cas en processus d'évolution.

5.1.2 Le cas de Cyril, un abandon partiel, suscité en partie par le contexte urbain

Cyril a 27 ans au premier entretien, il est responsable d'un point de vente dans un établissement bancaire. Il habitait jusque là dans l'Essonne (zone 6 Sud), près de son travail, et vient de déménager dans le 14e arrondissement de Paris, (depuis deux semaines lors du premier entretien), après avoir demandé sa mutation. Son nouveau lieu de travail sera (deux semaines plus tard) très proche de son nouveau lieu d'habitation. Vivant en couple au premier entretien, il sera marié au deuxième, et sa femme attendra un enfant au troisième.

5.1.2.1 Au premier entretien. De la ville motorisée à la ville pédestre[135]

Nous décrirons dans un premier temps comment Cyril en est arrivé à acquérir et faire usage de la voiture. Puis nous observerons comment ses pratiques de déplacements ont radicalement changé une fois qu'il a déménagé et été muté dans Paris intra-muros.

5.1.2.1.1 Effet cycle de vie et contexte favorisant l'automobile

L'effet cycle de vie a, comme pour Daphné, largement influencé la pratique automobile de Cyril. Il a suivi la chaîne modale : scooter à 14 ans, conduite accompagnée à 16 ans, permis à 18 ans et achat d'une voiture rapidement après. *« C'était vraiment quelque chose que je voulais, mais c'est naturel tout ça ! »*. Il a lui-même financé sa voiture, ce qui montre, selon lui, son goût pour la voiture et son désir d'investissement pour cet objet. Il a donc toujours utilisé ce mode, dès ses 18 ans. *« Je n'ai jamais vécu sans voiture »*. Lorsqu'il vivait dans le sud de la France, la voiture était totalement intégrée dans les mœurs. *« Là-bas tous les gens sont en voiture, il y a trop peu de transports en commun, il n'y a pas de possibilité de se déplacer en transport, le maillage est mal fait »*. Puis quand il est arrivé en banlieue parisienne (en zone 6), la voiture était à la fois devenue une habitude, mais était également une nécessité. Même des trajets courts en temps n'auraient pas été réalisables à pied et les transports en commun étaient inexistants.
Il s'est toujours arrangé pour habiter près de son lieu de travail de manière à limiter ses temps de trajet quel que soit le mode utilisé. Ayant des horaires flexibles, le manque de fiabilité en temps de la voiture n'était pas vraiment un souci, et dans tous les cas il s'était fait à cette contrainte. *« Ça varie entre 20 minutes et deux heures. C'est embêtant mais il n'y a pas d'autre solution ! (…) Je travaille en décalé en fait, mais je fais mes heures quand même, j'ai des horaires libres »*.
Il a expérimenté le covoiturage une fois lorsque son permis de conduire lui a été retiré, mais a très mal vécu ce manque de liberté. *« C'était très difficile à gérer et à supporter »*. Mais cette contrainte forte a eu un impact sur son comportement de conduite. *« C'était très très contraignant donc maintenant je lève le pied, ça a été une très bonne leçon et là je m'accroche à mon permis ! »*. Son usage de la voiture est essentiellement lié au manque d'alternatives, selon lui. *« Encore s'il y avait eu plus de transports ! Quand j'étais à Antony c'était pareil, on prenait toujours la voiture parce qu'à minuit il n'y a plus de RER, il y aurait des transports en commun j'aurais lâché ma voiture. (…) à mon*

[135] Nous faisons référence ici à l'ouvrage de M. Wiel (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée.*

sens on ne pouvait rien faire sans voiture ».
Cyril et sa femme possèdent deux voitures, une vieille Citroën AX que sa femme possédait déjà, et une Peugeot 206. En déménageant à Paris, Cyril sera à 10 minutes à pied de son travail, il prévoit donc de revendre une voiture (la 206), l'autre restant utile pour les déplacements en banlieue. *« Je vais garder l'AX de ma femme, mais on l'utilisera même pas une fois par semaine puisque j'irais travailler à pied ! Mais il faut bien que j'en garde une si je veux aller en banlieue chez ma belle-mère parce que c'est très mal desservi en transports en commun. En RER c'est beaucoup trop long et trop contraignant ».* En effet, cette intention d'abandon est partielle puisqu'il n'envisage de revendre qu'une voiture sur les deux. Mais le retour du multi- au mono-équipement est déjà très significatif.

5.1.2.1.2 Le déménagement dans Paris et le changement imaginé

Cyril a fait sa demande de mutation en partie pour sa femme qui, travaillant dans le centre de Paris, faisait de longs déplacements pendulaires. Il savait par ailleurs où il allait être muté et a donc cherché un logement à proximité et sur une ligne de métro directe pour sa femme. *« Je savais que j'allais être muté dans le 14e donc on a choisi le logement en fonction. Et ma femme travaille à Châtelet donc ça lui permet d'avoir la ligne 4 directe. Et moi d'être très proche. J'irais à pied ! ».*
En habitant à Paris, la voiture ne lui apparaît plus si nécessaire. D'une part, dans ses perceptions, cette ville était associée aux transports en commun plus qu'à la voiture. *« Paris pour moi ça permet d'éviter de prendre la voiture ».* Et pensant tout avoir à proximité, il ne voit plus l'utilité de la voiture au quotidien. *« On va avoir des restaurants, des magasins à proximité, tout à portée de main, c'est pour ça que je me sépare d'une voiture ».* Et il s'est effectivement aperçu que l'offre de transport en commun correspondait très bien à ses besoins en matière de mobilité. L'abandon de la voiture a été envisagé dès lors que le contexte n'en faisait plus une nécessité. En déménageant de la banlieue à Paris intra-muros, la nouvelle structure de la ville et le système de transport l'a poussé naturellement à ne plus utiliser l'automobile ; comme lorsqu'il vivait dans le sud de la France, le contexte l'avait « naturellement » poussé à avoir une voiture. Mais lors de ce premier entretien, il n'a emménagé que depuis deux semaines, et continue de réaliser ses déplacements pendulaires en voiture puisque son lieu de travail n'a pas encore changé. La mutation est prévue deux semaines après la date de l'entretien.
S'il est prévu que la vieille voiture serve pour les déplacements en banlieue, il projette de louer une voiture pour partir en week-end ou pour des trajets à longues distances. Finalement Cyril imagine ce changement comme un gain en charge mentale et en coûts économiques. *« Je me gare avec la peur qu'on me cogne, qu'on me l'abîme… et ça a été un budget important, en deux ans elle a perdu la moitié de sa valeur, donc en plus ça va nous faire faire des économies ! ».*
Cyril qui a un rapport très affectif à la voiture, pense pouvoir s'en défaire petit à petit. *« Je suis pas obnubilé par la voiture, mais j'aime ça ! Donc je vais m'en désaccoutumer doucement. Je vais faire une thérapie anti-voiture ! (…) c'est sûr que passer une semaine sans conduire ça va me faire drôle ! ».*
Il a préféré revendre la voiture la plus récente et garder la vieille justement pour lever ses craintes qu'on ne l'abîme. De plus, il pérennise la vieille voiture, car revendre la jeune est plus rentable. *« La 206 ça nous fera un petit capital qui servira pour autre chose, on a déjà perdu 50% en deux ans ».* Mais le retour à une vieille voiture moins confortable lui apparaît difficile. *« Mais j'étais beaucoup attaché, quand on a un vrai plaisir à conduire, passer d'une voiture agréable à une*

vieille voiture c'est pas la même chose. C'est pas une question d'image mais vraiment de plaisir dans la conduite ! (…) Je l'ai acheté j'avais 25 ans donc j'aimais bien les voitures, les gadgets… ».

5.1.2.1.3 La découverte d'un nouveau mode de fonctionnement

Il nous dit clairement que ne plus utiliser la voiture va complètement changer son mode de pensée. *« Je vais voir comment ça fonctionne sur Paris. C'est une autre façon de fonctionner et de vivre en fait ! ».* Il a d'ores et déjà pu constater que le taxi était un mode envisageable et pas aussi coûteux que ce qu'il imaginait. *« J'ai découvert les taxis en invitant un ami ici un soir. Il a appelé un taxi en partant. Moi qui suis de province, le taxi ça me paraissait très cher, et là il a dû payer 15 €, c'est le prix que je paie pour garer ma voiture, le moindre parking c'était 3 € l'heure donc si tu passes une soirée ça revient au même ».* Il a par ailleurs pu expérimenter la conduite dans Paris quand il a dû faire sa carte de résident, et ainsi en noter toute la complexité. *« Quand je vois la complexité pour se garer, j'ai dû aller je sais plus où pour faire la carte résident, c'est super compliqué !! Je trouve qu'on fait tout pour éviter que les gens prennent leur voiture à Paris ! À Paris, prendre la voiture c'est de la folie ! ».*
La vente de la voiture ne semble pourtant pas si facile. Il nous dit avoir du mal à se lancer dans les démarches pour la vendre. *« J'ai un peu de mal à faire mon annonce pour vendre la voiture, il va falloir que je m'occupe de ça ».* En effet, il semble avoir beaucoup de volonté pour changer ses pratiques et renoncer à sa 206, mais il n'est arrivé à Paris que depuis deux semaines, et tout le changement reste à faire. Il le dit lui-même *« bon c'est très récent, on vient d'arriver, donc c'est beaucoup d'idée, de volonté… mais maintenant on va voir après à l'usage ! ».*

Au regard de ce premier entretien, la volonté de changement de cette personne apparaît clairement dès la relocalisation parisienne. Malgré des habitudes modales automobiles prises depuis longtemps, ainsi qu'un rapport affectif à l'objet, le contexte urbain est, dans ce cas, un puissant incitateur au changement. Cet entretien ayant été réalisé très peu de temps après le déménagement, élément déclencheur du processus, il convient d'en vérifier la continuité dans un deuxième entretien.

5.1.2.2 Au deuxième entretien, les effets du changement

Deuxième concours de circonstances, le hasard nous a amené à réinterroger cette personne le jour de la vente de la 206, environ trois mois après. Nous aurons donc ici le descriptif des démarches de revente, ainsi que du changement en pratique. Nous comprendrons alors les difficultés qu'il y a à changer de mode de fonctionnement, surtout dans une période encore instable.

5.1.2.2.1 Les démarches de la revente

Cyril a finalement mis en vente sa voiture peu de temps après le premier entretien, mais la vente a été longue et difficile. Il nous dit avoir dû « brader » sa voiture. *« Elle n'était pas vieille, elle avait trois ans, mais j'ai dû faire une moins-value énorme. (…) J'étais obligé de la baisser parce qu'elle se vendait pas, clairement je l'ai bradé ! ».* Il voulait la vendre avant le mois de juin, donc dans les

six mois, pour ne pas perdre davantage sur la cote argus, et avant le terme du contrat d'assurance. *« Je devais la vendre de suite parce qu'il y a une décote à l'argus, parce qu'elle me coûte de l'argent à l'assurance alors que je l'utilise pas, et je ne peux pas la laisser six mois sur un parking… non fallait qu'on s'en sépare ! Au mois de juin c'était l'échéance du semestre pour l'assurance donc je voulais la vendre avant parce que je paie cher en assurance ! Et puis là je reconstitue des points, de bonus, comme j'en avais perdu… Là il ne risque rien de m'arriver sur la route ! ».* Comme Daphné, les termes du contrat d'assurance représentent un élément majeur dans le processus de décision de la revente.
Cyril avait déjà commencé à changer ses pratiques avant de revendre sa voiture. Il nous explique les gains et les pertes de ce début de changement.

5.1.2.2.2 De nombreux changements liés aux coûts, à la qualité de vie, au mode de vie

Depuis qu'il vit et travaille à Paris, Cyril utilise très peu la voiture. Ainsi, entre le déménagement et la vente de la voiture, il y a déjà eu de nombreux changements : il n'a plus que dix minutes de marche pour aller travailler, et a pu faire des économies sur les coûts de la voiture. *« On utilise la voiture une fois par semaine en général, donc ça fait d'énormes économies en termes de frais liés à la voiture. Et pour ce qui est de la qualité de vie, ça permet de flâner dix minutes après le boulot et de ne pas être stressé, après une journée de boulot, dans les bouchons ».* Cyril apprécie cette nouvelle « qualité de vie ». Il se rend compte aujourd'hui que la voiture était une réelle charge mentale, qui est à présent allégée. *« En l'espace de deux mois on a déjà essayé de nous forcer la portière, mais vu que c'est une vieille voiture c'est pas stressant donc on revit même à ce niveau là parce qu'avec la 206 j'avais souvent peur qu'on l'abîme… donc moins de stress lié à la voiture tout simplement ! C'est vrai qu'en général j'étais assez stressé : les bouchons, l'essence à faire en terme de budget, le plein quand faut vite trouver une station… alors que là vraiment il suffit d'avoir une semelle sous nos chaussures et c'est tout ! ».*
Cyril et sa femme utilisent dorénavant la voiture pour se rendre en banlieue dans la famille comme ce qu'il avait annoncé dans le premier entretien. Ils la prennent également de temps en temps pour *« faire le plein de courses ».* Toutefois, la proximité des supermarchés a changé leurs pratiques d'achat. *« Habituellement on va dans les petits supermarchés de proximité. Donc on a modifié nos habitudes de consommation en termes d'achats pour les courses. Même le marché on ne le faisait pas du tout avant, et là on y va souvent le dimanche matin ».*
Si la voiture semble faire faire des économies, Cyril perçoit les transports en commun comme chers. Réalisant ses déplacements pendulaires à pied, il n'a pas d'abonnement, donc chaque trajet en transports en commun lui coûte. *« Par contre je trouve que c'est très cher. Je n'ai pas de carte orange j'en prends pas comme je suis à côté mais du coup je prends des tickets à chaque fois que je veux faire quelque chose. Donc pour aller quelque part il me faut souvent quatre tickets donc au final ça revient assez cher. Par exemple la dernière fois je suis allé aux Galeries Lafayette, j'ai pris un ticket et je ne sais pas ce qu'il s'est passé j'ai dû me tromper donc j'ai remis un ticket et puis un autre pour revenir, donc trois tickets à 1.40 € de suite ça fait cher le déplacement ! ».* Il ne connaît probablement pas encore toutes les solutions tarifaires. Il s'aperçoit également à la longue, que finalement, prendre le taxi est assez cher. Si 15 € pour rentrer ne lui paraissait pas excessif, à l'usage c'est un coût qui augmente sensiblement le budget de la soirée. *« Dès qu'on a passé 1h du mat' on n'a pas le choix ! Mais faut se battre, il y a tellement de monde dessus ! Et ça coûte cher, il y en a pour au moins 15 € pour rentrer ! Faudrait que je fasse le calcul par rapport à la voiture… je vois pour aller manger quelque part, boire un verre ou aller au ciné et rentrer en taxi c'est une ruine ! ».*

Face à ces gains et ces pertes dans le changement, Cyril doit dorénavant reconstruire des habitudes de mobilité sans voiture, réapprendre de nouvelles manières de se déplacer et se réapproprier un nouveau système urbain de mobilité.

5.1.2.2.3 Reconstruire une mobilité sans voiture

Après avoir vendu sa voiture, Cyril réalise qu'il va vraiment devoir s'organiser différemment pour ses déplacements à longues distances notamment. Il n'a plus les mêmes repères et doit réapprendre d'autres formes de mobilité. *« Je me demande comment on va partir en vacances cet été ! »*. Cette situation inconnue lui coûte psychologiquement, il angoisse de ne pas savoir comment se déplacer pour partir en vacances et en week-end. Il est véritablement fasse à une incertitude, et doit incorporer un nouveau mode de fonctionnement pour sa mobilité de loisir. Il a également le sentiment d'alourdir son budget, les frais étant psychologiquement plus importants, sur le coup. Nous l'avons vu pour les tickets de métro au quotidien, c'est également le cas en ce qui concerne les prix de la location. *« Soit on descend en train, soit on loue une voiture, mais si on fait ça, il va falloir un budget supérieur à 150 voire 200 €. Donc il y a des solutions mais ça revient plus cher d'un coup, faut tout de suite augmenter son budget ! Mais c'est sûr que réparti sur l'année… mais bon là si on loue une voiture parce qu'on décide d'être indépendant, entre l'essence, le péage et la location de voiture, on multiplie par deux le budget de la semaine »*. De plus, faire le trajet en train lui semble plus compliqué et n'offre pas la même liberté que la voiture. *« On n'a pas la même liberté moi j'aurais voulu faire un crochet par ma famille à Toulon, là ça devient plus compliqué ! Il va falloir que je réserve des billets de train ou d'avion, c'est pas aussi simple ! Mais c'est le revers de la médaille ! »*.

Quant à ses déplacements dans Paris, il apprend au fur et à mesure à utiliser le métro et le bus en demandant aux gens de le guider. *« Moi je vais pas regarder un plan, je vais me fier aux gens, demander aux personnels de la RATP… je suis vraiment assisté ! Je rentre dans le métro je leur dis où je veux aller et ils me disent par où je dois passer… »*.

Cyril s'imaginait la voiture inutile à Paris, ceci est d'autant plus confirmé qu'il remarque la complexité à en faire usage dans la ville. Les mesures politiques semblent avoir un impact sur le choix de prendre la voiture ou pas. *« C'est tellement dur pour se garer qu'on essaie de la prendre le moins possible ! »*. Il trouve ainsi des avantages à ne pas utiliser sa voiture au quotidien, même s'il se sent en difficulté quand il s'agit de réorganiser sa mobilité longue distance. Cyril nous dit clairement que son inquiétude provoquée par les bouleversements de ce changement de pratiques et d'organisation est directement liée à un manque d'habitudes. Il se rassure en faisant référence à un ami qui n'a pas de voiture et s'organise sans difficulté. *« J'ai un ami qui habite place d'Italie, lui il a l'habitude de bouger le week-end et il n'a pas de voiture il s'en sort très bien ! Donc faut juste que je retrouve mes repères au niveau des déplacements, des habitudes… là au quotidien ça va, pour les déplacements plus lointains il va falloir que je trouve un autre mode d'organisation… »*.

Le changement suppose de se réadapter à de nouvelles pratiques, de les incorporer pour en faire des habitudes et ainsi réduire la charge mentale. Et cela prend du temps.

Toutefois, Cyril n'envisage pas de ne plus jamais avoir de voiture, et rêve même déjà de la prochaine. *« Je me vois pas finir mes jours sans voiture !! J'ai des clients qui n'ont pas de voiture et qui s'en sortent très bien depuis des années, moi c'est hors de question que j'ai pas de voiture sur du long terme. J'ai cette envie de racheter une voiture et une voiture nettement mieux que ce que j'ai actuellement. Je suis même en train de calculer combien je vais revendre l'AX pour prendre une petite*

voiture plus confortable et plus récente, une petite Clio, les nouvelles, ou une Golf qui soit un peu plus sympa… ». Il envisage par ailleurs de retourner vivre en banlieue ou en province plus tard et de s'acheter une belle voiture.

5.1.2.3 Au troisième entretien… renversement de situations

L'entretien a été réalisé environ un an et demi après (fin 2006). Nous apprenons tout d'abord qu'il a acheté une nouvelle voiture, l'AX se faisant trop vieille avait un problème de sécurité. *« On a acheté une Saxo, une petite voiture de ville (…) c'est récent, on l'a eu en octobre*[136] *»*. Il ne voulait pas acheter une belle voiture à Paris. *« Je voulais pas pour une voiture qui reste dans la rue. Ça, on verra quand on ira dans le sud ! J'achèterai quelque chose de mieux »*.
Nous apprenons aussi qu'il va avoir un enfant. *« Donc par sécurité faut avoir une voiture plus correcte, même si c'est pas la voiture idéale, c'est quand même mieux »*. Mais apparemment, la décision d'achat a été antérieure à la nouvelle de la naissance, elle n'est donc pas directement liée au projet d'enfant.
Cyril et sa femme prévoient dès lors de déménager en proche banlieue sud, où ils vont louer un appartement. Mais ils pensent continuer à prendre les transports en commun plutôt que la voiture pour leurs déplacements pendulaires. *« Par contre on continuera d'utiliser les transports en commun, et on aura un garage ce qui évitera de se garer dans la rue »*. Cette zone était choisie de sorte à ne pas être loin de Paris, et de toujours avoir accès aux transports tout en ayant un rapport qualité/prix du logement satisfaisant. *« C'est à 10 minutes en voiture, on n'est pas très loin de la ligne 13… (…) il y a un bus direct qui m'amène à la porte d'Orléans donc après comme je travaille à Alésia c'est pas loin. (…) J'irais en bus parce que pour se garer c'est infernal ici ! »*. En effet, ayant connaissance des difficultés qu'il y a à se garer dans les environs de son lieu de travail, il n'envisage pas de re-utiliser la voiture. Ce sont notamment ses clients qui l'informent de ces difficultés : ils justifient de ne pas venir à son bureau parce qu'ils ne peuvent pas se garer. Le trajet de sa femme ne sera plus direct, mais restera rapide selon lui. Toutefois, cela ne semble plus être une priorité puisqu'elle arrêtera de travailler pendant sa grossesse.
Le projet d'aller vivre en province commence à se concrétiser car il pourrait se faire recruter dans le sud de la France. Ils envisagent par ailleurs de déménager à nouveau après la naissance du bébé, entre septembre 2007 et début 2008.
Beaucoup de changements se profilent donc encore pour cette personne, et vont certainement transformer sa mobilité : changement dans la situation familiale avec l'arrivée d'un enfant, et changement de zone de résidence avec la probabilité d'un déménagement en province. Ce nouvel exemple montre encore une fois que ce sont les changements contextuels qui guident les changements de comportements. Notons par ailleurs, que le rapport à l'environnement est absent de son discours, plutôt axé sur l'offre.

Concernant le changement de ses pratiques de mobilité, depuis le dernier entretien, Cyril semble s'être approprié les (nouveaux) modes de fonctionnement propres au système urbain : il fait usage du métro, du tramway, du taxi et de la location. Ces alternatives sont dorénavant intégrées dans ses pratiques, et ne sont plus perçues comme contraignantes ou angoissantes. Cependant, si

[136] L'achat a été fait deux mois avant la date de l'entretien.

le fonctionnement du réseau de métro paraît complètement acquis, le bus reste un moyen de locomotion trop complexe. *« Je comprends rien, il y a juste une ligne qui passe devant chez moi, mais sinon je comprends pas comment ça marche ! »*. Le tramway lui a simplement permis de réduire une distance qu'il avait l'habitude de faire à pied. *« Je fais juste deux stations que je faisais à pied jusqu'à présent. Mais sur mon petit périmètre ça change pas grand-chose, je le prends quand il est là, je ne l'attends pas »*. Il a par ailleurs finalement fait l'expérience de la location, et en a été satisfait. *« C'est pas très cher vu que j'ai des prix avec mon employeur et c'est plutôt pratique »*. Mais il essaie plus souvent d'emprunter une voiture à la famille plutôt que de louer. Et cela, alors qu'il a la nouvelle voiture, car elle n'est pas assez confortable pour faire de longs trajets. *« Là on va partir au ski, on va emprunter la voiture de mon beau-père, et on lui laisse la saxo, on s'arrange… (…) on est descendu à Sens pour noël, on a loué une voiture c'était assez pratique… sinon on prend le taxi, si par exemple on va à Orly pour prendre un avion, on y va en taxi. A chaque fois on s'organise… »*. Cyril a également fini par accepter le prix du taxi, coût nécessaire à sa tranquillité pour rentrer de soirée. *« J'ai intégré le coût du taxi dans le prix de ma soirée maintenant. Je sais qu'il n'y aura pas de problème, c'est le prix à payer pour la sécurité et la tranquillité d'esprit, et le plaisir ! Au moins je profite à fond de la soirée ! »*.

Cet exemple de cas nous démontre bien le poids du contexte géographique, professionnel, familial sur les pratiques de mobilité et la décision de posséder et/ou d'utiliser une voiture ou pas. Il apparaît clairement que la mobilité quotidienne et les choix modaux sont directement liés au mode de vie. Le contexte géographique a même supplanté (pour un temps) son rapport affectif à la voiture. Toutefois, nous avons vu que Cyril n'envisageait pas de renoncer définitivement à la voiture. Et finalement, le mode de vie vers lequel il s'oriente : habiter dans le sud de la France, fonder une famille, etc., va également dans le sens de ses aspirations envers l'automobile.

Dans le troisième cas décrit ci-après, ce n'est ni la prise de conscience environnementale, ni l'influence de l'entourage, ni les changements dans le cycle de vie qui ont déclenché le processus. L'intention de changement est directement liée aux coûts économiques de la voiture qui devenaient trop importants.

5.1.3 Le cas de Boris, le renoncement définitif de la voiture, poussé par les coûts économiques

Boris, 28 ans, vit en colocation dans le centre de Paris. Il est chef de chantiers en Seine-et-Marne (zone 5-6). Il a successivement hérité de plusieurs voitures par sa mère, et s'est débarrassé de la dernière, deux ou trois ans après s'être installé à Paris. Il se déplace essentiellement à vélo et en transports en commun.

5.1.3.1 Au premier entretien, une acquisition automobile peu désirée et un coût de plus en plus pesant

Boris nous décrit dans un premier entretien[137] toutes les voitures qu'il a eues, essentiellement héritées de sa mère, mais qu'il n'a finalement jamais véritablement souhaité avoir. Il révèle cependant une passion pour les deux-roues motorisés ou pas.

5.1.3.1.1 Une acquisition automobile pas vraiment choisie mais un goût prononcé pour les deux-roues

Boris a toujours été plutôt un inconditionnel du deux-roues que de la voiture. Il fait régulièrement du vélo depuis des années et a eu plusieurs motos. *« J'ai une passion pour la mécanique, donc depuis que j'ai 11 ans je me balade un peu partout en moto avec mon père, et en vélo je roule depuis 2 ans et demi. A 14 ans je commençais déjà à rouler seul en moto et à 18 ans j'ai pu passer mon permis moto »*. Il était plus attiré par le permis moto que par celui de la voiture.
Toutefois comme beaucoup d'autres, il a passé son permis auto vers 19 ans et hérité de la voiture de ses parents rapidement. Il n'a pas vraiment choisi de passer le permis, sa mère l'y a poussé pour le faire en même temps que sa sœur et réduire ainsi les coûts d'assurance. *« J'ai passé aussi mon permis voiture, parce que j'ai une sœur jumelle et pour des questions d'assurance c'était moins cher de le passer en même temps donc elle voulait que je le fasse avec elle »*. Hériter de la voiture de sa mère n'était pas non plus quelque chose qu'il attendait avidement. Il en faisait peu usage, contrairement à d'autres qui au début de l'acquisition ne s'en séparent plus. *« Ma mère a changé de caisse donc elle nous l'a laissé pour ma sœur et moi. On l'utilisait ponctuellement »*. Boris exprime beaucoup plus de passion et d'affection envers ses motos et ses vélos qu'envers les voitures dont il a pu disposer.
Après quelque temps, sa mère a à nouveau changé pour une voiture plus confortable et diesel car elle allait avoir beaucoup de kilomètres à faire. Boris a donc bénéficié de la Toyota Yaris de sa mère qu'il a gardé quelque mois jusqu'à avoir un accident avec. *« Ma mère a changé, parce qu'elle a commencé à être commerciale et du coup elle roulait plus donc voulait une voiture plus confortable et surtout une diesel, parce que l'autre c'était une essence. (…) Je devais avoir 22-23 ans, j'ai gardé 3 ans la vieille corsa et ensuite j'ai chopé la Yaris. Et celle là je l'ai éclaté ! »*. Pendant tout ce temps, Boris vivait en province. Il est arrivé à Paris il y a environ trois ans, avec la Yaris. Après son accident, il a dû utiliser les transports en commun pour tous ses déplacements et notamment pour se rendre sur son lieu de travail en banlieue. Il a essayé de trouver un autre moyen en faisant du covoiturage avec un collègue pour les éviter, mais finalement cette expérience s'est avérée plutôt inintéressante puisque les horaires ne lui convenaient pas le matin et le temps n'était pas vraiment gagné le soir. Il s'est donc reporté sur les transports collectifs. Cette phase a durée environ six mois, jusqu'à ce que sa mère lui fasse cadeau d'une deuxième Yaris, pour s'acheter un modèle plus récent.

[137] Le premier entretien a été réalisé à l'automne 2005.

5.1.3.1.2 A Paris, une voiture de plus en plus coûteuse

Mais, petit à petit, il a commencé à réaliser que les coûts de la voiture à Paris devenaient trop importants pour son budget : coût du carburant du fait des distances entre son domicile et son lieu de travail, de l'assurance et des contraventions. Faire usage de la voiture devenait un gouffre financier. *« Habiter à Paris avec une voiture, t'as l'assurance qui coûte plus cher, t'as le souci de l'essence. Quand tu peux laisser ta voiture, t'es peinard, mais moi avec les distances je l'utilisais tous les jours, tous les jours 50 bornes aller, donc finalement 100 bornes par jour ça coûte à la fin du mois, j'en avais pour 300 € par mois juste d'essence, donc ensuite tu rajoutes l'assurance, une centaine d'€ par mois, et l'entretien encore plus. Parce qu'en fait ayant eu les accidents j'ai eu un malus donc là tu paies plus tout de suite. J'étais arrivé à 30% de bonus, là je suis reparti à 25% de malus. Donc en plus quand t'arrives à Paris t'as tout le temps des contraventions, t'as jamais de place donc tu te mets en livraison ou là où tu peux, donc j'avais aussi entre 50 et 100 € d'amende en plus. Donc globalement, la voiture elle me coûtait en moyenne 450 € par mois ! ».* Et parallèlement à ces calculs, il s'est aperçu que les transports en commun étaient beaucoup moins chers. *« Et quand tu vas au boulot en transports en commun la moitié de tes frais sont remboursés. Donc moi sur 100 € que je paie de carte orange on me rembourse 50. Donc globalement au lieu de payer 450 €, ça m'en coûte 50 donc je fais vite le calcul ».* Ne supportant plus de restreindre les dépenses d'autres activités pour celles de la voiture, il a commencé à penser à la revendre.

Boris a eu l'occasion une fois d'expérimenter son trajet pendulaire en transports en commun. Mais cette expérience s'est révélée douloureuse, puisqu'il mettait trois fois plus de temps et avait une demi-heure de marche à la fin pour aller du RER sur son lieu de travail. *« J'avais essayé une fois parce que j'avais laissé ma voiture sur place parce qu'on avait fait un pot j'avais bu donc je ne voulais pas prendre la voiture, et donc le lendemain j'ai du prendre les transports en commun. Mais j'ai du aller à pied du RER au chantier et j'ai mis une demi-heure. Donc ça me faisait une heure et demie ».* Cette expérience l'a, au premier abord, démotivé : dans ce changement il perdait beaucoup en temps (du moins le matin). Toutefois, il y gagnait au niveau des coûts, ce qui était, à ce moment là, la priorité. *« Ça faisait un moment que je me demandais combien de temps ça mettait en transport et donc là c'était l'occasion de tester mais ça m'a complètement démotivé sur le coup ! Mais finalement je me suis dit en voiture je mets une demi-heure le matin, mais le soir ça m'arrive de mettre une heure et demie, donc au final ça met le même temps sauf que ça me coûte beaucoup beaucoup moins cher ».*

Après avoir fait tous ces calculs, Boris a donc décidé de se faire violence en renonçant à la voiture pour les transports en commun, et d'essayer de réduire ses dépenses budgétaires de transports.

5.1.3.2 Au deuxième entretien, de la séparation à la prise de nouvelles habitudes de mobilité

Boris nous expliquera au deuxième entretien, environ un an après, comment il en est venu à se débarrasser de sa voiture, et comment il s'est finalement habitué à une autre mobilité.

5.1.3.2.1 De la saturation à la revente

Entre la prise de conscience des coûts et des inconvénients de la voiture, et la vente concrète de la voiture, nous pouvons dire qu'il s'est écoulé un peu plus d'un an. *« Il m'a fallu quand même pas*

mal de temps pour ne plus avoir de voiture. La première Yaris, je l'ai pas gardé longtemps en arrivant à Paris et la deuxième je l'ai eu 4-5 mois plus tard. Donc j'ai pris quelque temps les transports et après je l'ai gardé 8 ou 9 mois ou peut-être une année. Et je l'ai revendu parce que ça me coûtait trop cher, le coût de la vie à Paris c'est trop cher ! Et moi j'aime bien sortir quand je veux sans compter donc là ça le faisait pas ». Les coûts devenaient trop importants et le freinaient pour profiter d'autres activités ou dépenses. Il nous dit qu'il a commencé à vraiment ne plus supporter la voiture courant septembre 2006. *« Là où j'ai commencé à me prendre la tête c'est à partir de septembre 2006. Il a commencé à y avoir plusieurs galères [au niveau de la circulation] à différents endroits selon les jours, les périodes, les heures, ça dépendait. Il y avait des périodes où c'était cool et d'autres c'était plus dur. Et selon les horaires un coup c'était bien, et le lendemain ça allait plus, donc c'était très variable quotidiennement. Donc je l'ai fait pendant un temps parce que c'était pratique, c'était loin et j'avais toujours pas envie de prendre les transports en commun ».* Nous pouvons supposer ici que ces contraintes tiennent probablement à l'impulsion des travaux d'aménagements en Île-de-France pour améliorer les alternatives à la voiture (couloirs de bus réservés, tramway, etc.). Au bout d'un certain temps les dépenses pour la voiture sont devenues trop contraignantes, il s'est donc décidé. *« J'ai quand même continué en voiture et après j'en ai eu marre d'être trop à découvert j'ai dit à ma mère que je ne voulais plus de la voiture ».*

Sa voiture était en quelque sorte un outil de travail par moments, il a donc essayé de s'arranger avec son entreprise, qui n'a pas voulu lui payer les frais. S'il avait pu avoir une voiture de fonction ou le remboursement de ses dépenses, nous pouvons supposer qu'il aurait continué à conduire. *« J'ai dû voir ça avec ma boîte parce qu'ils préfèrent qu'on ait une voiture pour avoir une disponibilité géographique. Ils ne voulaient pas que je la vende, mais je n'avais pas de voiture de fonction, pas de frais kilométriques, rien du tout, donc je leur ai dit si vous me donnez une voiture de fonction ok sinon je la vends. Pour avoir une voiture de fonction il fallait changer mon statut, ils n'ont pas voulu, donc je l'ai revendu ».*

Arrivant très vite à ne plus supporter la voiture, Boris s'est décidé très rapidement par rapport à d'autres à se débarrasser définitivement de sa voiture. Il l'a amené à sa mère qui s'est chargée de la revendre. *« A partir du moment où j'ai décidé de la vendre c'est allé vite, ma mère s'est portée volontaire pour la vendre, je lui ai amené à Nantes et elle s'est occupée de la vente ».* Cet « abandon » ne semble pas douloureux pour Boris étant donné d'une part qu'il n'y attachait pas grande affection et d'autre part le gain financier lui permet aujourd'hui de faire d'autres activités plus plaisantes qui le réjouissent. Le coût supporté de la voiture était clairement plus important que celui des transports en commun. *« J'y voyais vraiment un intérêt financier et finalement supporter le transport c'était pas si grave vis-à-vis de ce que j'obtenais derrière ».* Mais finalement, comme pour Cyril, il se retrouve démuni pour réaliser ses activités de loisirs hors Île-de-France. Il a l'impression de perdre en liberté et imagine dorénavant un départ en week-end comme une lourde charge. *« C'est pour mes loisirs que je suis contraint, j'ai perdu de la liberté et je me sens contraint de prendre le train ou de partir avec quelqu'un qui a une voiture mais finalement à Paris personne n'en a… ».* Boris doit donc dès lors s'habituer à faire usage des transports en commun au quotidien.

5.1.3.2.2 Les nouvelles habitudes de mobilité

Depuis que Boris utilise les transports en commun, son temps de trajet a doublé par rapport à la voiture. Il a tenté assez rapidement de prendre son vélo pour aller jusqu'au RER directement, monter avec dans le train et effectuer le trajet du RER à la destination finale. Il gagne dès lors une demi-heure, mais son temps de trajet dure tout de même une heure.
Même si aujourd'hui il a du mal à supporter les transports en commun, il ne reviendrait en aucun cas à la voiture. Celle-ci est une charge trop importante tant par son coût que par d'autres contraintes telles que les difficultés à se garer, les embouteillages et le manque de fiabilité dans la durée du parcours. Boris nous dit que prendre le RER et le vélo tous les jours n'est pas un plaisir, il est confronté à plusieurs désagréments notamment l'hiver. *« Mais c'est vrai que pour moi c'est une galère quand même, il y a des matins, il flottait, j'arrivais sur le chantier plein de boue, ou trempé, c'est pas top. Donc c'est sûr qu'en voiture je mettais moins de temps et j'arrivais frais et dispo, mais bon là ça me coûte moins cher, mais c'est plus physique et t'as des inconvénients l'hiver ».* Mais cela ne lui coûte toutefois pas autant (psychologiquement) que la voiture sur laquelle il a littéralement tiré un trait.
S'il devait racheter un véhicule individuel, ce serait une moto. *« Donc là, prendre les transports tous les jours ça me gave, ça me gave carrément. Mais même si les transports me gavent, je ne reviendrais pas à la voiture. Si ça gave trop j'achèterais une moto, une routière ».* Toutefois, même si aller au travail en moto réduirait son temps de trajet à 20 minutes, et lui ferait donc gagner beaucoup de temps, Boris nous dit qu'il ne s'en servirait pas tous les jours : d'une part, ce type de déplacement l'abîmerait trop vite, et d'autre part, ses dépenses augmenteraient à nouveau. *« Et si j'ai une moto, je la prendrais ponctuellement quand je serais à la bourre. Mais pas tous les jours parce qu'une moto c'est pas fait pour ça, ça s'use très vite. Tu fais quatre fois moins de kilomètres avec une moto qu'avec une voiture. Et puis je reviendrais sur le même créneau de frais globalement, avec l'essence et l'entretien. Mais avoir cette possibilité de temps en temps… en moto c'est 20 minutes au lieu d'une heure ! ».*
Pour cet enquêté ce sont assurément les coûts trop importants de la voiture qui l'ont poussé à s'en débarrasser. Il importe cependant de signaler qu'il est davantage attaché affectivement à ses vélos et sa moto qu'à la voiture, ce qui a certainement facilité le renoncement.

Ainsi, un déménagement, l'influence de l'entourage, des valeurs collectives, ou bien l'image d'un usage apparemment logique de certains modes dans un certain contexte urbain, semblent favoriser, pour ces cas présentés, le passage d'un usage quotidien de la voiture à des pratiques modales alternatives. Mais finalement, à chaque fois, le changement a été provoqué concrètement par des contraintes matérielles. Dans les deux premiers cas, la desserte des transports notamment a joué un rôle important dans le processus de changement, en pratique, ainsi que les délais d'assurance. Dans le cas de Boris, se sont les coûts et les contraintes de circulation notamment qui l'ont poussé à y renoncer.
Par ailleurs, que le rapport à la voiture soit très affectif voire passionné comme pour Cyril, ou fonctionnel comme pour Daphné, et s'ils disent tout deux s'être détachés de la voiture, le renoncement s'avère plus complexe et n'est dans aucun cas définitif ni total. Et le peu d'intérêt que Boris a pour la voiture a certainement facilité le détachement en renforçant le poids des contraintes. Dans ces trois cas, même si le changement de pratique semble évident, et est vraiment intentionnel, il prend du temps.

Ainsi, pour favoriser le changement de pratiques, d'une part il semble impératif, au regard de ces cas, qu'une offre alternative existe et facilite le déplacement, ou du moins n'augmente pas la charge mentale. D'autre part, les contraintes à l'usage (aménagement et stationnement) et les coûts, semblent avoir un impact sur les comportements et incitent au changement. En effet, si dans la première partie de la thèse, les coûts ne sont pas apparus déterminants dans le choix modal, lorsque l'on observe les pratiques, ils se révèlent être un facteur important.
Il nous a semblé intéressant ensuite de décrire rapidement d'autres cas de personnes que nous n'avons pas réinterrogées mais qui étaient elles aussi dans une logique de réduction de leur usage automobile.

5.1.4 Cas de quelques personnes qui renoncent doucement à la voiture devenue trop contraignante depuis la mise en place de mesures politiques

Nous reviendrons sur la question de l'impact de l'offre alternative et des mesures contraignantes mises en place dans le chapitre sur les politiques publiques. Mais il nous semblait intéressant ici d'observer à travers quelques exemples, l'évolution de la place de la voiture et la complexité du changement en retraçant brièvement l'histoire de vie de ces individus. Notons qu'à la différence des cas présentés précédemment, ces personnes n'ont été interviewées qu'une fois. Nous présenterons trois histoires.

Benoît, 28 ans, est chargé de cours et fait parallèlement une thèse. Il vit à Paris, travaille la plupart du temps chez lui ou donne des cours dans Paris. Venant de province il a une « culture voiture ». Il nous dit clairement que là où il vivait la voiture était indispensable : son acquisition est banalisée d'une part, *« c'est la culture province, t'as 18 ans tu passes ton permis pour pouvoir sortir tout simplement, c'est dans l'ordre des choses d'avoir un véhicule » ;* et son usage est nécessaire pour se déplacer *« mes parents n'habitent pas Reims même donc pour sortir pour aller au centre ville t'as pas le choix t'es dépendant »*. Mais si à ce moment là il ne pensait pas se déplacer sans voiture, aujourd'hui il envisage de la revendre, n'en faisant plus usage à Paris. *« À l'époque j'avais vraiment la culture province donc je ne m'imaginais pas vivre sans voiture. (…) donc dès que j'ai eu l'opportunité j'en ai acheté une. (…) là je me rends compte qu'elle me sert pas à grand-chose… ça fait deux ans à peu près ! Un peu moins… quand tu paies ton assurance tu t'en rends compte, c'est cher une voiture !! Et puis pour ce que ça sert… c'est pas rentable. (…) Mais maintenant je pense à la revendre des fois mais elle ne vaudrait pas grand-chose alors bon je la garde ! »*. Mais comme ce fut le cas de Daphné, sa voiture, trop vieille, n'a pas intérêt à être vendue. Il pourrait arrêter l'assurance pour éviter des coûts importants, mais il continue à l'utiliser de temps en temps, le soir, le week-end. Sa voiture est également souvent prêtée à des amis, ou sert à déplacer plusieurs personnes. Finalement, malgré le faible usage qu'il en a, Benoît a le sentiment de tirer davantage de bénéfices a garder sa voiture qu'à la revendre.
Il la gare donc sur une place gratuite un peu plus loin en proche banlieue, mais quand il lui arrive de l'utiliser, il n'est jamais sûr de pouvoir retrouver une place au retour, et ceci devient un frein à son usage. Benoît attendra certainement que sa voiture arrive en bout de course pour s'en débarrasser définitivement.

En le recontactant deux ans après, nous apprenons qu'il a toujours sa voiture. Son usage n'a pas changé, il s'en sert toujours aussi peu. Il a par ailleurs appris, à sa grande surprise, qu'elle serait *« encore recherchée »*. Toutefois, il n'envisage pas de s'en séparer, le prix de revient n'étant pas suffisamment intéressant face à la liberté qu'il conserve en la gardant à disposition.
Nous profitons pour faire un parallèle avec un autre informateur qui nous explique aussi que l'habitude de la voiture prise en province est tellement ancrée (et d'autant plus lorsque l'on vit à la campagne) qu'il est difficilement concevable de s'imaginer vivre définitivement sans voiture ; et ce, même à Paris. Cette personne n'en fait quasiment plus usage, mais a conservé sa vieille voiture. Elle est garée la plupart du temps dans un parking privé, et est utilisée essentiellement le week-end en soirée de temps en temps. Ayant des revenus élevés, les coûts de l'assurance et du parking ne sont pas des freins pour cet informateur. Nous comprenons ici que même si le contexte urbain modifie les pratiques, la possession de la voiture demeure. Il serait probablement intéressant de relever le nombre de personnes qui possèdent (ou conservent) une voiture mais ne s'en servent pas ou très peu. L'idée selon laquelle, de l'acquisition ne dépend pas nécessairement l'usage a été implicitement évoquée jusque là, elle réapparaît à nouveau, ici.

Charles, 31 ans, travaille dans la finance, dans le centre de Paris, et vit dans le 7e arrondissement chez son amie. Il a passé son permis à ses 18 ans, et son père lui a offert une voiture pour ses 22 ans, il conduit donc régulièrement depuis presque dix ans et apprécie la voiture. D'une part les transports en commun sont trop contraignants et désagréables et en outre, ils ne correspondent pas à son mode de vie, nous explique-t-il. En effet, à travers son statut professionnel et son projet d'avoir des enfants, la voiture est porteuse de symbolique sociale.
Cependant depuis quelque temps il s'avère qu'il commence à supporter de moins en moins les embouteillages et les travaux dans Paris. De fait, il réduit de plus en plus son usage automobile et opte pour les transports en commun lorsque le trajet n'est pas trop long et comporte peu de correspondances. Donc finalement, lorsque la charge mentale n'est pas trop pesante. *« Ces derniers temps je prends de plus en plus le métro parce que les embouteillages m'emmerdent. C'est chiant de prendre ta caisse tous les jours, donc quand tu peux prendre le métro, que c'est pas trop galère ben tu le fais. A partir du moment où c'est pas trop lourd je prends le métro. Là entre chez ma copine et mon boulot il y a un changement, mais il doit y avoir dix stations, ça va. Et je mets le même temps qu'en voiture »*. La durée de trajet est un critère déterminant dans la comparaison entre les transports publics et la voiture. Si le temps en transports est moins long, leur usage peut être envisagé à la place de la voiture ou par intermittence. Le stationnement est également un critère important. En effet, ne vivant pas « officiellement » chez sa copine, il ne peut bénéficier de la carte résidentielle. De fait, cela le pousse à prendre sa voiture le matin pour éviter de payer des tickets à la journée ou des contraventions. *« La plupart du temps je prends ma voiture pour pas avoir de contraventions à cause de mon histoire de résidence »*.
Il apparait clairement que les embouteillages au quotidien commencent à pousser Charles à saturation. Mais parallèlement, ne plus avoir de voiture serait contraire à ses aspirations et son mode de vie (conditions sociales, professionnelle et situation familiale envisagée). Dès lors il jongle entre les transports en commun et la voiture pour limiter la charge mentale que pourrait lui faire subir chacun des modes. Ainsi, les mesures mises en place par les politiques publiques pour réduire l'usage de la voiture dans Paris semblent avoir un réel impact sur le comportement de mobilité de cet enquêté.

Florence, 25 ans, vit en couple, dans le Sud Est de Paris et travaille en tant qu'enseignante dans l'Essonne en zone 5 Sud. Florence vient d'une ville de province où elle utilisait la voiture de temps à autre, mais surtout les transports en commun, et notamment le tramway. En arrivant à Paris elle projetait sincèrement de revendre sa voiture, qui aurait été alors inutile selon la perception qu'elle en avait. Mais elle s'est rendu compte, en allant travailler en banlieue, que prendre les transports collectifs aurait été trop compliqué et trop long. En faisant l'expérience en transports en commun et en voiture, elle s'est aperçu des avantages de la voiture et a renoncé à s'en séparer. *« J'ai fait l'essai quand j'ai vu que je mettais qu'une demi-heure en voiture que je me garais sans problème, que ça avait tout le confort, et à côté de ça je mettais 1 heure en RER avec tous les inconvénients, le choix est vite fait ! »*. Ainsi, l'offre de transports a radicalement freiné son intention d'abandon. *« C'est vrai que quand je suis montée à Paris je pensais qu'on la garderait pas, on pensait qu'on la revendrait parce qu'à Paris c'était pas très utile et mon copain ne conduit pas, et je pensais qu'on ne pourrait pas la garer… et en fait comme c'est la première année il faut que je prépare tous mes cours donc j'ai beaucoup de travail et je ne peux pas me permettre de perdre du temps »*. Elle justifie notamment le choix de préférer la voiture en raison de sa charge de travail. Les transports en commun seraient une perte de temps. Elle est prête à dépenser plus économiquement pour avoir le confort de sa voiture : trajet direct et plus rapide.

Florence se dit sensible à l'environnement mais actuellement prendre les transports en commun plutôt que la voiture serait plus coûteux, en temps et en charge mentale. Et elle avoue par ailleurs que, finalement, elle aurait eu du mal à se défaire de sa voiture. *« On voulait soit la revendre soit la laisser chez nos parents, puis finalement on est bien content de l'avoir gardé ! Quand tu t'es habitué à la voiture… on peut aller faire nos courses… »*. Pourtant, quand elle était en province elle n'avait pas un usage réflexe de la voiture, et faisait tous ses déplacements pendulaires en transports en commun. Notons cependant que, dans cette ville, les conditions de l'offre étaient tout à fait satisfaisantes. *« À Grenoble j'utilisais jamais la voiture c'était vraiment juste pour faire des courses ou des sorties. Donc pour aller à la fac je prenais le tram c'était très pratique, et l'année dernière j'étais en premier poste dans un lycée là-bas et pareil j'avais la ligne du bus qui passait devant chez moi et devant le lycée, mais c'était vraiment des conditions exceptionnelles ! »*. L'impact de l'offre de transport semble ici évident. *A contrario*, pour se rendre sur son lieu de travail aujourd'hui, tout favorise l'usage de la voiture : place de stationnement devant chez elle, et peu chère grâce à la carte résidentielle, parking gratuit sur le lieu de travail, et horaires hors des heures de pointes ce qui lui permet d'éviter les embouteillages. *« Là je me gare dans mon lycée sans problème on a un parking réservé, (…) je pars avant les bouchons et quand j'arrive chez moi j'ai des places de parking juste en face aussi donc avec la carte résidentielle je paie pratiquement rien, et j'ai toujours une place vu les horaires que j'ai ! Donc c'est tout bénéf ! »*. Et de fait, elle explique que si le stationnement avait été problématique, elle n'aurait certainement pas gardé sa voiture. *« Ça se trouve on n'aurait pas eu de place la question ne se serait même pas posée ! »*.

Dans cet exemple, le dispositif d'offre semble avoir un effet évident sur le choix modal : une bonne offre de transports collectifs favorise son usage, et dans le même sens, des contraintes évitées en voiture facilitent son usage (stationnement facile, embouteillage évité, etc.).

Parmi ces trois cas, il apparaît que les éléments déclencheurs du processus soient liés en premier lieu à l'offre de transports en commun, elle-même comparée aux contraintes de l'usage automobile. Si l'offre apparaît satisfaisante et l'usage de la voiture de plus en plus contraignant,

alors le changement pourra être envisagé. Comme pour Daphné et Cyril, Benoît a modifié ses pratiques en emménageant à Paris, donc dans un contexte urbain dense où l'offre de transports en commun est satisfaisante. Et comme pour Boris (hormis les coûts), les contraintes à l'usage, de trafic et de stationnement notamment, dissuadent Charles d'utiliser sa voiture.
Ces exemples montrent bien que le changement de comportements est complexe et prend du temps. De plus, si l'intention est incitée par différents éléments liés au contexte, à l'influence sociale, aux valeurs collectives, le changement concrètement est, lui, provoqué par des contraintes matérielles ou à l'inverse par la qualité de l'offre alternative.

5.2 Les cas en processus d'acquisition de l'automobile, souvent contraints par la carence de l'offre des transports publics

Les exemples de cas qui vont être présentés ici mettent clairement en évidence l'impact des contraintes d'offre sur la décision de changement modal vers la voiture et impliquant donc son acquisition –lorsque celle-ci n'a pas été influencée par l'effet cycle de vie. Les deux enquêtées, Alicia et Marion, ont vécu une saturation des transports en commun qui les a conduites à percevoir la voiture comme une libération de leur « calvaire » quotidien. Mais là aussi, le changement prend du temps et tout n'est pas seulement question de volonté. Le contexte, les opportunités, ainsi que l'apprentissage de cette nouvelle pratique influencent notablement le processus.

5.2.1 Le cas d'Alicia : la voiture libératrice des transports en commun

Alicia, 29 ans au premier entretien, vit et travaille à Paris intra-muros. Elle a toujours habité dans le 18e arrondissement et a déménagé dans le 20e deux mois avant l'entretien. Elle a travaillé quelques années dans le 15e et est aujourd'hui responsable du secteur éducation à la ligue de l'enseignement de la Ville de Paris dans le 19e. Elle utilisait le métro jusqu'à ce qu'elle ait son permis de conduire à l'âge de 25 ans, donc assez tardivement au regard de la logique de l'effet cycle de vie. Finalement, elle a eu une voiture à peu près en même temps qu'elle changeait de lieu de travail. Son déménagement résidentiel était davantage lié à une opportunité qu'une volonté de se rapprocher de son lieu de travail.

5.2.1.1 Au premier entretien, l'automobile libératrice d'une offre alternative insatisfaisante

Au premier entretien, Alicia nous explique comment elle en est venue, assez tardivement, à passer son permis et à faire usage de la voiture. Elle a visiblement été écœurée des transports en commun, ce qui a accentué son usage automobile.

5.2.1.1.1 Un besoin tardif de passer le permis, opportunités professionnelles et carences de l'offre de transports

Etant parisienne d'origine, Alicia a toujours connu les transports collectifs et n'a donc pas ressenti le besoin de passer le permis à 18 ans, comme cela se fait plutôt banalement hors de Paris. Ce besoin est apparu lorsque la voiture est devenue une condition pour réaliser certaines activités professionnelles qui lui tenaient à cœur. *« Je faisais pleins de colos et il y avait pleins de choses que je ne pouvais pas faire parce que je n'avais pas le permis, donc j'ai refusé pleins de séjours itinérants alors que c'est ce qui m'intéresse le plus ! »*. De plus, se sentir dépendante des autres le soir, à la fin de service des transports en commun, devenait de plus en plus insupportable. *« Je voulais être autonome, par exemple le soir ça me soûlait d'attendre les gens pendant trois heures parce que je dépendais d'eux pour rentrer »*. Elle a utilisé un vélo pendant un temps justement pour lever cette contrainte de dépendance le soir, *« ça me permettait de rester plus tard le soir, c'était rapide, c'était plus simple qu'en métro où j'avais un changement ! »*, mais n'a pas été séduite sur le long terme, notamment parce qu'elle a toujours habité des endroits relativement pentus, donc peu favorables à la pratique du vélo.

Ainsi, Alicia a vraiment attendu de ressentir le besoin d'avoir une voiture avant de passer le permis. Mais surtout, elle a attendu d'en avoir les moyens financiers. *« J'ai passé mon permis en 2001, il n'y a pas longtemps parce que je n'avais pas les moyens de me le payer avant »*. Elle a eu sa première voiture un an après, quand elle a pu réunir les fonds nécessaires. Et finalement, toutes les conditions se sont bien combinées pour qu'elle achète une voiture. *« J'ai eu une opportunité vraiment pas chère, je l'ai payé 7000frs. Autour de mon travail c'était tout gratuit, à Paris maintenant il y a la carte de résident donc c'est pratique, je n'avais pas de problème de stationnement, et puis avec mon boulot j'ai une assurance pas chère donc tout se combinait pour que j'achète une voiture et que je garde la main »*. En effet, l'objectif après avoir passé le permis était de disposer d'une voiture et la conduire régulièrement de sorte à ne pas « perdre la main ». Cette peur de ne plus savoir conduire si elle n'utilise pas sa voiture régulièrement provient de l'expérience de sa mère et sa tante. *« Ça doit être à cause de ma mère et ma tante qui ont toutes les deux passé le permis il y a quasiment 30 ans, qui l'ont eu mais qui n'ont pas conduit derrière. Et ben le résultat, c'est que après 10 ans sans conduire elles n'ont pas eu le courage de reprendre le volant donc depuis 30 ans elles ont un permis dont elles ne se sont jamais servies et moi je voulais carrément éviter ça ! ! Surtout après avoir payé je ne sais combien et d'avoir économisé des mois et des mois pour pouvoir me le payer c'était pour m'en servir après ! »*. Son acquisition est un tel investissement qu'elle n'envisage pas de limiter son usage de la voiture.

5.2.1.1.2 Un usage devenu réflexe malgré les coûts

Depuis qu'elle a sa voiture Alicia fait quasiment tous ses trajets avec, sauf lorsqu'elle doit se déplacer dans les heures de pointes et dans certains endroits. À ce moment-là, elle prendra exceptionnellement le métro. Mais pour ses déplacements pendulaires, l'usage de la voiture est systématique. Elle a l'impression de gagner du temps et son trajet lui paraît plus simple étant donné qu'il est direct. *« Je vais au travail tous les jours avec, ça me fait gagner une demi-heure de transport. (…) Je mets 8 minutes pour y aller. C'est quasiment tout droit et il n'y a presque personne. En métro j'ai un changement donc je mettrais au moins une demi-heure ! Et avant j'habitais dans le 18e et c'était encore pire parce que je mettais un quart d'heure en voiture alors qu'en métro j'avais deux*

changements, donc ça mettait 45 minutes. Donc je gagnais une demi-heure ».
Elle avoue qu'elle pourrait vivre sans voiture, mais si elle voulait conduire pour « ne pas perdre la main », aujourd'hui elle a ancré des habitudes et a acquis un confort auquel elle ne pourra renoncer. Elle a vécu une telle captivité des transports en commun qu'elle aurait certainement du mal à y revenir. *« Re-dépendre des gens pour rentrer le soir tout ça ! Franchement j'ai trop donné et ça m'a vraiment soûlé ! ! Donc je pense que ça serait dur de faire sans voiture… mais s'il faut le faire je le ferais à Paris on a vraiment des moyens de se déplacer ! ».* Pour Alicia, la voiture est plutôt un confort et un gain de temps qu'une nécessité.
Alicia se sent concernée par les problèmes environnementaux et n'estime pas forcément « légitime » son usage de la voiture, mais elle fait passer son confort individuel avant. Nous pouvons noter que, même si cette personne semble avoir conscience des problèmes environnementaux, ceux-ci ne représentent pas un facteur déterminant dans le choix modal. Elle désapprouve par ailleurs les politiques qui imposent aux gens un choix modal en cherchant à contraindre l'usage de la voiture.
Cependant, Alicia nous dit qu'elle n'a jamais rencontré de contraintes en voiture. Elle ne se retrouve jamais coincée longtemps dans les embouteillages, et a toujours un moyen de les éviter. *« C'est vraiment une courte distance donc même si c'est un peu bouché tu perds trois minutes ça se débouche vite ! (…) même avant à Marcadet, c'était un peu plus long, mais comme je connais bien, si c'était bouché à un endroit je prenais des petites rues, je savais où dévier (…) donc non depuis que j'ai ma voiture j'ai jamais été bloquée ».* Elle ne semble pas touchée par les contraintes d'usage (circulation, stationnement) et minimise les coûts.
Cette personne a des revenus relativement bas, donc tout est pensé dans un souci de contraintes financières fortes. Mais ces contraintes ne la font pas renoncer à la possession de sa voiture, ni à son usage. Le gain de temps en voiture et la liberté dont elle dispose le soir notamment compensent largement cette dépense. Elle cherchait avant tout une voiture *« pas cher, diesel… je sais que ça pollue plus mais financièrement parlant j'ai pas les moyens de mettre beaucoup… ».* Alicia a une vieille voiture, qui date de 1989, qu'elle a pu payer en plusieurs fois et une assurance peu chère. Elle ne paie pas de stationnement sur son lieu de travail et a une carte résidentielle pour son lieu de domicile. Ses déplacements pendulaires sont très courts donc elle nous dit ne pas consommer beaucoup de carburant. De manière générale, elle ne semble pas avoir l'impression de dépenser plus depuis qu'elle se déplace en voiture qu'en transports en commun. *« Finalement, moi la voiture ça me coûte pas plus cher que le métro voire moins cher parce que je roule tous les jours avec mais je fais des petites distances…, je sais pas si c'est une question de vieille voiture, de réservoir en tout cas je paie le plein 23 € un truc comme ça, et je le fais tous les mois voire tous les deux mois quand j'ai pas fait de grandes distances. Donc souvent ça me revient à 12 € par mois, bon il y a les réparations de temps en temps qu'il faudrait répartir sur l'année voir combien ça me coûte, mais sinon point de vue essence ça me coûte vachement moins cher que la carte orange… ».* Alicia ne tient pas compte de tous les coûts fixes de sa voiture répartis sur l'année : entretiens, réparations, assurance, etc. Elle n'en a pas fait le calcul, mais constate que l'assurance pour une vielle voiture ne représente pas de frais importants. *« L'assurance pour une voiture de 89 c'est sûr déjà que je ne vais pas l'assurer tous risques, et après il y a des échelons… ça sera pas le même prix pour une Mercedes que pour une AX ! ».*
Ainsi, au premier entretien, les coûts ne s'avèrent pas être déterminants dans ses choix de mobilité.

5.2.1.2 Au deuxième entretien, un usage automobile irréductible, le choix de restreindre d'autres dépenses

Dans un deuxième entretien réalisé environ un an après, nous constatons notamment que son usage automobile ne s'est pas réduit malgré des changements de contextes liés en partie à la montée du prix des carburants et aux différentes mesures auxquelles elle a été confrontée : nombreuses contraventions dues aux contrôles plus fréquents, stationnement devenu payant sur le lieu de travail, etc. Elle nous explique également les raisons pour lesquelles elle ne renoncera pas à sa voiture.

5.2.1.2.1 Des dépenses de plus en plus importantes mais un usage qui ne réduit pas

La hausse des prix du carburant ne semble pas avoir bouleversé ses pratiques au quotidien, *« le prix de l'essence… ça m'empêche pas de la prendre pour aller au travail par contre je vais moins à la campagne »*, malgré un coût mensuel quasiment doublé. Rappelons-nous qu'au premier entretien elle payait 23 € pour un plein qui lui faisait un mois voire même deux. Et aujourd'hui, *« ça a carrément augmenté c'est au moins 35 € et là je pense que c'est même 42 €. Donc ça a doublé presque, pour un mois à peu près »*. Malgré cette hausse importante dans son budget voiture, elle ne réduira pas son usage, préférant réduire d'autres dépenses. Le confort et le plaisir que lui procure son automobile passent avant d'autres postes de dépenses telles que des sorties entre amis, voire même la nourriture. *« Ça me coûte très cher, mais je réduis d'autres choses que je pourrais avoir… je pense que si j'avais pas de voiture je dépenserais plus en bouffe, sorties… si on décide de sortir et que je sais que ça va coûter des sous, j'y vais pas ! Je me dis que c'est un choix, il y en a qui vont beaucoup dépenser en fringue, en voyage… moi non c'est dans ma voiture (…) mais je le vis pas comme une contrainte ! »*. Nous pouvons constater ici que les mesures par les coûts ne semblent pas pouvoir l'inciter à réduire son usage automobile. L'attachement et l'habitude sont tels qu'ils ne pourront être aisément freinés par ce facteur coût, qui n'est par ailleurs pas vécu comme une contrainte.
De plus, Alicia n'a dorénavant plus de stationnement gratuit sur son lieu de travail, mais cela ne l'empêche pas de continuer à s'y rendre en voiture. Elle fraude en utilisant sa carte résidentielle qui n'est plus valable pour cette zone. *« Autour de mon boulot c'était gratuit et maintenant c'est payant… donc je mets des tickets, ou j'utilise ma carte résident… en fait c'est pas tant pour le prix mais c'est surtout que tu dois revenir changer ton ticket toutes les deux heures ! Et jusqu'à présent je ne me suis jamais fait aligner ! Parce qu'en fait ma carte résident ça va jusqu'au 20e et je suis à la limite du 19-20e là où je travaille »*. Elle préfère prendre le risque d'avoir une contravention, risque semble-t-il moins coûteux, financièrement et psychologiquement, que de payer le stationnement. *« Je continue à prendre le risque avec ma carte résident parce que de toute façon le prix de l'amende c'est le même que ce que tu paies toutes les deux heures pour le ticket…ça aussi c'est con, il y a plein de gens qui se disent autant prendre le risque de pas avoir l'amende ! L'amende c'est 11 € et si tu paies 4 € toutes les deux heures ça te revient même plus cher de payer toute la journée que de payer l'amende ! »*.
Mais si l'amende devenait récurrente cela pourrait devenir problématique. Toutefois, ce n'est pas évident qu'elle réduirait son usage automobile pour autant. *« Là une amende de temps en temps ça va, mais si j'en avais tous les jours, je crois que je pourrais plus suivre financièrement, donc faudrait que je trouve une solution… »*.
En effet, malgré la répétition de contraventions coûteuses -pour n'avoir pas payé le stationnement, pour avoir emprunté une voie en sens interdit, pour le manque de visibilité de la

vignette d'assurance, etc.- Alicia ne freine pas pour autant son usage. Ne pouvant payer ces contraventions, elle envoie des réclamations, qui ne sont malheureusement pas prises en compte et ne font que les majorer davantage. *« Ils ont rénové une rue que je prenais pour aller au travail tous les matins, donc je fais plus très attention, et ils l'ont mis en sens interdit provisoirement, et là déjà ils l'ont pas signalé à l'avance, et en plus le jour même ils ont mis un panneau sens interdit et qui était caché par un camion quand je suis passée, et il n'y avait rien de plus, alors que c'est un changement important du jour au lendemain ! Des contractuelles m'ont arrêtée, et j'étais pas la seule ! Donc 175 €, plusieurs points de retrait de permis… et j'ai pas payé puisque j'ai contesté, on ne m'a pas répondu, donc j'ai reçu une majoration de 375 € (…) et juste après mon amende de 375 €, j'avais mis mes tickets toutes les deux heures de façon très assidue, et à sept heures le soir je me pointe et je vois une amende ! J'avais payé toute la journée ! Je ne comprenais pas ! Et en fait mon contrat d'assurance commençait à s'effacer, 35 € ! Donc j'ai refait une lettre en disant que j'avais fait une demande pour le changer et qu'on le voyait quand même… et pas de réponse, deux mois après majoration 75 € ! Et pareil c'est en cours aussi depuis six mois… parce que déjà je n'ai pas les sous mais même par principe quand je ne me sens pas en tort je ne veux pas payer ! ».*

Ces frais liés à la voiture sont devenus sensiblement plus élevés qu'auparavant, alors qu'elle a peu de revenus. Alicia semble s'endetter financièrement mais n'envisage pas de se séparer de sa voiture pour autant. Elle a même changé de voiture sans en avoir véritablement les moyens. *« En juillet je suis partie en Bretagne avec une amie et on s'est retrouvées dans des bouchons hallucinants, pendant au moins trois heures, et du coup elle a fait une surchauffe et elle est tombée en panne… je l'ai ramenée à Paris, et c'était l'horreur je devais mettre de l'eau tous les quarts d'heure. (…) je ne pouvais pas payer la réparation donc je continuais avec mais je pouvais tout juste faire le trajet jusqu'au bureau, je mettais de l'eau et ça tenait juste. (…) Donc j'ai fait traîner comme ça, et puis après ça devenait vraiment plus possible, donc j'ai vraiment dû changer. Il fallait que je m'arrête toutes les dix minutes pour mettre de l'eau et attendre que ça refroidisse pendant un quart d'heure ! (…) et en fait ça s'est bien goupillé, j'ai commencé à en parler autour de moi et quinze jours après j'en ai trouvé une. C'est une collègue qui avait sa grand-mère qui voulait se débarrasser de sa voiture, donc elle datait de 95 mais avec 25000km donc c'est rien, et je l'ai payé 3500 €, donc ben j'ai dû refaire un crédit sur quatre ans là… ».*

5.2.1.2.2 Des justifications pour continuer d'utiliser la voiture malgré les coûts

Les facteurs pouvant la dissuader de prendre sa voiture relèvent de la distance avec son lieu de travail et des embouteillages qui en découlent, ainsi que l'absence de stationnement. Par exemple, lorsque Alicia doit se rendre à Sèvres-Babylone pour des réunions de travail, elle sait qu'il sera impossible de se garer. Elle décide donc dans ce cas de prendre le métro. *« Sèvres-Babylone j'y vais pour le travail donc j'ai pas de temps à perdre, donc pour éviter de tourner pendant trois plombes je prends le métro, là je sais que c'est plus rapide le métro ».* D'autre part, lorsqu'il y a eu des travaux sur son itinéraire -itinéraire qui lui permettait d'éviter les grands axes et les embouteillages-, elle a dû subir ces contraintes, qui sont devenues de plus en plus pesantes. *« À chaque fois ça bloquait au même endroit, et au bout d'un moment ça m'a soûlé, ça a duré trois semaines comme ça, mais j'en avais marre, avant j'évitais justement ces axes plus encombrés ».* Nous pouvons nous demander si ces travaux auraient eu un impact sur sa mobilité s'ils avaient duré plus longtemps.

Toutefois, selon elle, ne pas se servir de sa voiture tous les jours serait un luxe, dans le sens où elle ne rentabiliserait pas son investissement. *« Tu paies ton assurance, une voiture et tout, juste pour*

t'en servir une fois tous les… là pour le coup je n'aurais pas les moyens de faire ça ! Quitte à payer autant amortir les coûts. Faut avoir les moyens pour pouvoir s'acheter une voiture pour partir en week-end toutes les trois semaines ! ». La voiture a tellement été considérée comme une libération, que toutes ces dépenses sont des coûts à payer pour en profiter. Elle nous explique par ailleurs qu'elle apprécie de rendre service à ses amis qui subissent les mêmes contraintes auxquelles elle était confrontée auparavant. Elle les comprend, et jamais ne pourrait y revenir. *« C'est cool pour tout le monde, du coup personne ne regarde sa montre pour ne pas rater le dernier métro. Et c'est une raison pour laquelle je la garde, c'est surtout pour ça. (…) J'ai trop été dépendante des autres pendant des années et des années, ou je m'obligeais à rentrer avec le dernier métro alors que je serais restée plus parce que pas forcément les sous pour prendre un taxi… donc là j'apprécie trop de dépendre de personne et ça me fait plaisir de ramener les gens, j'ai tellement galéré que je me dis que je leur rends bien service ! ».*

Le métro l'écœure et elle ne pourra apparemment jamais l'apprécier. *« Ça me répugne, les gens qui s'engueulent dès le matin, qui puent. Des fois je suis obligée de sortir du wagon ! ».* Lorsqu'elle compare les contraintes en métro et celles en voiture, elle accepte plus facilement celles en voiture. *« Et être dans les bouchons en voiture c'est pas mieux, mais pour l'instant je me les tapes pas donc c'est que du positif, sans l'argent. Parce que ça coûte cher… ».* L'indépendance que lui offre l'automobile a été tant attendue qu'aucune contrainte ne semble pouvoir la dissuader de l'utiliser aussi fréquemment.

Le vélo l'attirerait plus que le métro, mais, d'une part, le trajet pour aller au travail est pentu, ce qui suppose d'arriver essoufflée et en sueur pour commencer sa journée de travail, et d'autre part, elle n'aurait nulle part où le garer. Cette solution lui apparaît compliquée mais l'enthousiasme plus que les transports en commun[138]. Elle a essayé le bus, lorsqu'il y avait des travaux dans la rue à rénover, qui lui ont coûté une contravention, mais cela s'avérait plus compliqué et plus long que la voiture. *« J'ai pris le bus deux fois, mais ce n'est pas pratique, il faut que j'en prenne deux et c'est plus long, t'attends… franchement c'est plus long ! ».* Cette expérience n'a pas été suffisamment convaincante pour être renouvelée.

Finalement, les changements de contexte auxquels Alicia a dû faire face -parking devenu payant au travail, contraventions à répétition, augmentation des coûts de carburant entre 2005 et 2006, etc.- ne l'ont pas dissuadée à ne plus utiliser sa voiture, ni même à en réduire son usage. Nous pouvons nous demander quel genre de mesures pourrait dissuader une personne ayant ce type de comportement de mobilité à utiliser quotidiennement la voiture. Il serait intéressant de continuer à suivre cette enquêtée (mais les autres aussi) afin d'observer si ces contraintes d'usage et de coûts ne finiront pas par la dissuader de prendre systématiquement sa voiture.

[138] Il serait intéressant de réinterroger cette personne, et d'observer, non seulement si les contraintes de coûts ont finalement eu un impact sur son comportement avec le temps, mais également si l'introduction de Vélib' l'a incitée à davantage utiliser le vélo au détriment de la voiture.

5.2.2 Le cas de Marion : le passage du permis « forcé », entre influence des proches et carences de l'offre de transports en commun

Marion, 24 ans au premier entretien, professeur des écoles. Elle vit chez ses parents, en zone 3 limite zone 4 Nord, et travaille en zone 5 Nord Est. Marion a attendu un certain temps avant de passer son permis. Ce n'est pas tant qu'elle n'en éprouvait pas le besoin, mais conduire l'effrayait. Les transports publics l'ont tellement usée physiquement et psychologiquement qu'elle a fini par se laisser convaincre par sa famille.

5.2.2.1 Au premier entretien, une saturation des transports en commun qui la pousse à passer le permis de conduire

Le premier entretien a été réalisé en janvier 2005. Marion nous décrit les contraintes qu'elle subit en transports en commun, et l'usure de ce mode qui commence à lui faire envisager de passer le permis de conduire.

5.2.2.1.1 Une saturation des transports en commun qui pousse à envisager le permis de conduire

Marion s'est toujours déplacée en transports en commun, sans ressentir le besoin d'avoir une voiture, ni de passer le permis, jusqu'à ses 24 ans. Conduire lui faisait peur. *« J'avais peur de conduire, donc plus tard je le passais mieux c'était ! Voire même si je le passais pas ! »*.
Depuis qu'elle travaille, elle a plus de trois heures de transport par jour et subit sans cesse les retards et les grèves des transports collectifs. *« Ici on a les transports à côté, il y a tout à côté, même pour faire les courses j'y vais en bus ça ne me dérange pas, ça allait très bien jusque là les transports pour moi, mais là… »*. En effet tout d'abord l'offre n'est pas assez fréquente, *« ça aurait été Gonesse, ça allait parce qu'il y a plusieurs trains, là, le RER D, il y a un train sur trois qui y va parce que c'est très loin »*. De plus, les retards désorganisent son déplacement puisqu'elle ne peut avoir ses correspondances. Et le soir, elle se retrouve souvent bloquée par la fin de service des bus, *« c'est une collègue qui m'amène à la gare en voiture parce qu'il n'y a plus de bus »*. Elle est donc dépendante des autres le soir, et lorsque le RER est en grève, ce qui arrive fréquemment selon elle. Par ailleurs, son itinéraire implique d'utiliser différents moyens de locomotion : marche, deux trains, bus et à nouveau marche. Ces ruptures de charge compliquent encore son déplacement et augmentent dès lors considérablement sa charge mentale. De plus, le fait d'avoir plusieurs heures de transport par jour la fatigue énormément. *« Je me lève à 5h30 le matin, en fin de semaine je commence à être vraiment fatiguée (…) c'est hyper fatiguant, j'en ai vraiment marre, ça m'épuise complètement ! »*.
Auparavant, son trajet pour aller à l'université durait trois quarts d'heure, *« mais c'était pas pareil »*, nous dit-elle, car elle n'avait pas les mêmes contraintes à l'arrivée *« c'était les cours donc c'était moins fatiguant (…) je n'avais pas autant d'heures, je pouvais terminer à midi et rentrer donc ce n'est pas la même fatigue »*. Le trajet lui paraissait moins long et moins fatiguant *« le transport était moins contraignant, là il y a pleins de changements et toujours des problèmes »*. Elle nous dit plus loin qu'à ce moment là aussi elle avait des correspondances mais elles étaient mieux vécues car les problèmes sur la ligne de RER étaient moins fréquents. *« J'avais deux changements aussi, mais ça*

passait mieux, il y a moins de problème sur le RER A, et c'est bien connu le RER D il y a toujours des problèmes ! ». En effet la fiabilité du RER A change la perception du temps vécu du déplacement. Ainsi, les carences et les contraintes de l'offre de transport l'ont poussée à entrer dans un processus d'acquisition de la voiture, alors que la peur la freinait jusque là. Dès le début de l'entretien elle compare son temps de trajet en transports en commun à celui qu'elle aurait en voiture, puis nous fait part de son regret de ne pas avoir le permis. *« J'ai 1h30 en transports et ça ferait trois quarts d'heure en voiture ! (…) J'aurais pris la voiture si j'avais le permis ! »*.
Arrivant à épuisement après une bonne année à ce rythme -*« cette année les transports… j'aurais eu l'overdose, ça m'aura bien fatigué ! Avant ça ne m'avait jamais posé autant problème (…) J'en peux plus des transports ! »*- elle s'est décidée à passer le permis, quelque peu poussée par sa famille. *« Si je m'écoutais j'aurais pas eu la voiture tout de suite, on m'a forcé en fait. Moi je ne voulais pas conduire tout de suite, j'avais trop peur et on m'a forcée, mes parents, ma sœur... »*. Et sa sœur lui a promis son ancienne voiture pour l'inciter à se mettre à conduire. *« Ma sœur en a profité pour me la donner pour m'obliger à m'y mettre. (…) Ils m'ont poussé pour que je puisse avoir un outil si jamais j'avais besoin de la voiture, si je devais aller travailler loin… il fallait que je combatte ma peur… »*. Elle projette d'avoir un usage « réfléchi » de la voiture, et de ne pas en faire usage pour tous ses déplacements par réflexe. *« Si je mets autant de temps en voiture qu'en transports en commun autant prendre les transports en commun ! »*.
Notons par ailleurs que, ne sachant pas où, ni dans combien de temps elle sera mutée, elle n'envisage pas pour le moment de déménager pour se rapprocher de son lieu de travail.

5.2.2.1.2 Changer de mode, un apprentissage qui prend du temps

Cependant, changer de mode n'est pas si simple. L'entretien a été réalisé en janvier (2005), et elle allait commencer les leçons de conduite. Mais elle n'a pas le temps de prendre les leçons. *« Je rentre tard du coup j'ai pas le temps de faire les leçons, et je travaille le samedi matin et eux [l'école de conduite] ne travaillent pas le samedi après-midi, donc il ne me reste que le mercredi, ça fait pas beaucoup de temps »*. Etant donné le temps dont elle dispose, elle doute de pouvoir passer le permis cette année. *« Je commence les cours cette semaine donc je risque pas de l'avoir cette année ! »*.
Elle nous avoue avoir été inscrite dans une auto-école pour passer le permis quand elle avait 20 ans, mais n'avoir pas été suffisamment motivée pour suivre les cours. En effet elle n'en éprouvait pas le besoin. *« J'ai été inscrite dans une auto-école à 20 ans, et j'y suis jamais allée, je ne sentais pas l'utilité, ça ne m'intéressait pas ! »*. Même ses parents n'ont pas réussi à la convaincre de passer le permis. *« Ils m'ont dit qu'il fallait que je le passe mais comme j'avais peur de conduire ça n'a jamais marché »*. Mais finalement la contrainte des transports en commun lui a permis de dépasser ses angoisses. *« Quand je m'étais inscrite la première fois, j'avais fait un cauchemar comme quoi j'écrasais quelqu'un, donc ça m'avait refroidie ! Mais c'est de l'anxiété. Là, j'ai toujours cette peur mais j'en ai tellement marre des transports que je vais tenter ! »*.
Elle est donc inscrite dans une école de conduite et prête à passer son permis.

5.2.2.2 Au deuxième entretien, un usage devenu exclusif malgré les peurs et les contraintes

Une fois la peur du changement dépassée, Marion a commencé à avoir un usage exclusif de l'automobile. Elle aurait du mal à s'en défaire aujourd'hui, mais contrairement à Alicia, pourrait se laisser dissuader de la prendre systématiquement si l'offre de transport était satisfaisante.

5.2.2.2.1 Un long processus d'apprentissage

Au deuxième entretien, presque deux ans après, Marion a effectivement passé son permis et hérité de la voiture de sa sœur. Mais le processus fut relativement long. *« J'ai eu mon permis il y a un an… Je m'étais inscrite et après le temps d'avoir le code, de prendre les leçons de conduite et de le passer… (…) Depuis l'inscription j'ai mis un an et demi à avoir mon permis. (…) Au début j'y allais pas très souvent et j'ai passé une fois le code je l'ai pas eu et après c'était les vacances d'été donc j'y suis allée plus souvent, donc après j'ai eu le code et la conduite a suivi. (…) J'y allais le mercredi. J'ai eu 30 heures de cours de conduite »*.
Après avoir eu le permis, elle n'a pas conduit dans la foulée, sa peur de conduire étant toujours présente, et d'autant plus forte que la voiture de ses parents était encombrante. *« J'ai pas conduis tout de suite parce que j'avais peur de conduire une grosse voiture donc je ne voulais pas prendre celle de mes parents. Et après ma sœur m'a laissée sa petite voiture parce qu'elle s'en est racheté une autre »*.
Et au fur et à mesure, elle a pris l'habitude de conduire et a littéralement dépassé ses craintes. Si Marion avait peur de conduire, finalement, après en avoir fait l'expérience, ses angoisses ont été dépassées et elle s'est rendu compte des avantages qu'elle avait à utiliser la voiture plutôt que les transports en commun. *« Après, ben tu y prends goût et c'est la facilité. (…) Après c'est l'habitude, je suis allée au travail une fois et j'ai vu que c'était tellement plus simple et que j'avais tellement plus de liberté que tout de suite tu prends l'habitude. Même si on n'est pas à l'aise on prend vite l'habitude »*.

5.2.2.2.2 Le gain du changement en liberté et un usage automobile devenu réflexe

Contrairement à ce qu'elle prévoyait au premier entretien, son usage est devenu réflexe. Elle se sert de sa voiture pour beaucoup de déplacements qu'elle avait l'habitude de faire à pied ou en bus à proximité de chez elle. *« Maintenant ben pour aller au travail je prends tous les jours ma voiture, et les transports je ne les prends plus beaucoup. A Saint-Denis j'y vais en transports parce que c'est plus pratique, pour aller à Paris je n'irais pas en voiture. Mais pour les trajets ici c'est tout en voiture. (…) alors qu'avant j'y allais en bus ou à pied, mais parce que j'étais obligée ! »*. Dans son cas, l'acquisition et l'expérience ont clairement poussé à l'usage. Marion nous dit que nombre de ses trajets seraient accessibles autrement, mais elle a pris l'habitude de prendre sa voiture systématiquement. *« Là pour aller faire des courses ou autre chose, c'est la voiture. C'est une question de flemme, on prend vite l'habitude, une fois qu'on a une voiture on la prend pour des petits trucs. Par exemple pour aller au centre ville je peux y aller à pied mais si il pleut je prendrais sûr la voiture »*. Elle a donc choisi de ne plus avoir de carte de transport et de donner l'exclusivité à son budget voiture. *« Si je devais acheter une carte de transport ça reviendrait trop cher, et ça servirait à rien, quand tu paies déjà la voiture ! »*.
Finalement dans ce changement modal elle gagne en liberté et maîtrise davantage sa mobilité. Mais elle ne gagne pas forcément en temps ni en coût. Ainsi, lorsque dans le premier entretien

elle annonçait qu'à temps (quasiment) égal elle prendrait les transports collectifs, en pratique, il s'avère que ce n'est pas le cas. *« Je mets un peu moins de temps mais pas tant que ça. C'est surtout que c'est plus pratique pour trimballer des trucs, je peux partir du travail à l'heure que je veux… il y a toujours des problèmes de train, là au moins je n'ai plus ce problème, c'est moi qui décide de partir quand je veux, j'ai beaucoup plus de liberté ».* Elle gagne également en liberté vis-à-vis des autres à qui elle devait toujours demander de l'accompagner. *« T'es pas obligé de compter sur les gens, de toujours demander qu'on vienne te chercher, (…) C'est surtout ça, je suis moins tributaire des gens et je suis plus libre dans mes déplacements ».* A l'instar d'Alicia, cette dépendance vis-à-vis des autres ou des transports en commun l'a poussée à saturation, et l'a incitée à passer le permis de conduire.

Cependant cette liberté a un coût. Marion a doublé son budget transport depuis qu'elle conduit. *« Côté argent c'est pas pareil, ça me coûte beaucoup plus cher, ça n'a rien à voir. Rien que l'assurance c'est le double de la carte orange par mois. Après avec l'essence… si j'additionne essence et assurance ça multiplie par quatre le prix. Parce que la carte orange c'était 35-40 € je sais plus et là le plein c'est 40 € et ça me dure quinze jours j'ai eu quelques réparations mais pas des grosses et puis déjà j'ai pas payé la voiture ».* Non seulement elle n'a pas payé la voiture, ce qui est un coût considérable en moins[139], mais elle nous dit également que, vivant encore chez ses parents, elle n'a pas beaucoup de dépenses donc elle peut se permettre ces coûts. *« Je vis toujours chez mes parents donc j'ai pas de dépenses donc ça va, mais après il faudra faire attention parce que je la prends souvent, je sors je prends la voiture, pour aller au travail… mais pour l'instant ça me pose pas de problème… ».* Toutefois, plus loin dans l'entretien, elle nous révèle qu'elle commence à essayer de moins utiliser systématiquement sa voiture pour limiter les coûts. *« L'essence… 40 € pour quinze jours ça fait vraiment pas long… du coup j'essaie de moins la prendre. Au début j'allais à Saint-Denis en voiture, maintenant je la prends moins j'essaie de faire attention ».* Notons qu'ici, Marion ne perçoit pas l'essence comme un coût budgétaire (elle ne dit pas « 40 € c'est cher »), mais comme un potentiel de durée d'utilisation (« ça fait pas long »). Ceci démontre encore une fois qu'elle ne porte qu'une faible importance aux coûts.

5.2.2.2.3 Des projets futurs qui pourront faire évoluer ses pratiques de mobilité

Si dans le premier entretien Marion n'envisageait pas de déménager pour se rapprocher de son lieu de travail, qui était instable, au deuxième nous apprenons qu'elle a obtenu un poste dans cette même école, et prévoit donc de déménager (en zone 4 Nord). Elle prévoit de se rapprocher de son lieu de travail, tout en restant une zone d'habitation abordable pour son budget, et pas très loin de ses proches. *« Je voulais un endroit entre ici et mon boulot, et Sarcelles c'est pas trop cher… donc c'était coût du logement et proximité du travail ».*

Là où elle envisage d'aller vivre, un bus direct pourrait être utilisé pour ses trajets pendulaires. *« Je sais qu'en bus c'est assez pratique mais en train non. Donc je verrai, j'essaierai les deux, bus et voiture, pour voir ce qui est le plus pratique. Mais on verra aussi avec le coût… ».* Il aurait été intéressant de pouvoir constater dans un troisième entretien après son déménagement prévu en septembre 2007, si une bonne offre de transports en commun aurait, ainsi qu'elle le suppose, à nouveau changé ses pratiques de mobilité.

Il ressort aussi de son discours, que si elle était confrontée aux embouteillages fréquemment et

[139] Cela représente 38% sur les dépenses totales annuelles de motorisation, selon CCFA.

aux problèmes de stationnement, elle renoncerait certainement à prendre la voiture. *« Si je devais rester dans les bouchons, je pourrais pas ! Si je mets autant de temps en voiture qu'en transports en commun et que je me tape les bouchons… ça ne sert à rien ! Pour moi les bouchons c'est comme les grèves. Quand ça bouchonne, qu'il n'y a pas de stationnement, moi c'est sûr que j'irais plus vers les transports en commun »*. Ainsi, les contraintes à l'usage pourraient être dissuasives, pour cette enquêtée.

Il apparaît clairement dans cet exemple que les carences de l'offre de transport, ainsi que l'expérience de l'automobile -qui lui a permis de dépasser ses peurs et de construire de nouvelles habitudes de déplacements-, ont incité l'usage de la voiture. Si les coûts ne sont apparemment pas encore un frein pour cette personne, une bonne offre de transports en commun parallèlement à un usage automobile trop contraignant en termes de trafic et de stationnement, pourraient selon ses dires, réviser ses choix modaux.
Finalement, alors que ces deux personnes avaient pour habitude d'utiliser des modes alternatifs, elles en sont arrivées à utiliser la voiture, et de manière quasiment systématique. Les raisons invoquées pour expliquer ce changement de pratiques sont, en premier lieu, les carences de l'offre alternative (desserte et nombre de correspondances, horaire de fermeture). De fait, l'expérience de l'automobile, perçue alors comme libératrice de la « galère » des transports publics, annonce, pour ces types de cas, un usage réflexe (accentué par la force de l'habitude) qui sera difficilement réductible, et ce, malgré des coûts sensiblement plus importants.

Interroger des individus à plusieurs reprises de manière à suivre le processus de changement en temps réel a permis de mettre en avant les facteurs déclencheurs du changement mais également ceux qui l'ont freiné et/ou provoqué en fonction des différents contextes changeant et des opportunités. Cette méthodologie a également mis en exergue les éventuelles dissonances entre les intentions des individus au départ et ce qu'ils ont vraiment fait en pratique. Nous avons tenté de retracer brièvement quelques histoires individuelles pour observer le changement de comportements dans le temps. Cependant, non seulement le changement est long, mais il évolue en fonction de l'évolution des modes et rythmes de vie. Ainsi, il serait intéressant de continuer à suivre et interroger ses personnes sur une période plus longue de leur histoire de vie[140]. Nous avons vu que beaucoup d'entre elles avaient des projets qui risquaient de modifier encore leurs pratiques. De plus, les mesures des politiques publiques, dissuasives envers l'usage de la voiture, et incitatives envers les modes alternatifs, se développent, et nous pouvons imaginer qu'elles auront de plus en plus d'impact sur les comportements. Dans le même sens, selon E. Goodwin (1985), les changements de domicile, de travail, de situation familiale, de situation professionnelle motivent au moins tout autant les changements de pratiques de mobilité que la politique de transport elle-même.
Par ailleurs, nous avons vu que le changement était complexe et long. Nous avons essayé de le décrire et de saisir les différents facteurs et événements déclencheurs, mais nous comprenons bien qu'il n'est pas forcément linéaire, et souvent impossible à expliquer chronologiquement. En

[140] Notons que cette dimension biographique a été intégrée dans l'Enquête Nationale Transport de 2007 (Papon, et *al*., 2007).

effet, ainsi que l'explique D. Desjeux, « à l'échelle micro-sociale il est généralement difficile de repérer le début et la fin d'une décision, celle-ci étant encastrée dans un processus plus large de mouvement perpétuel » (2004). Il nous dit également que « le moment déclencheur du changement est donc imprévisible puisque l'initiative ou la pression en faveur du changement peut venir de n'importe où ».

Nous pouvons en conclure que le changement de comportement vers une réduction de la voiture, même volontaire demeure complexe et n'est pas forcément évident. De plus, il n'est souvent ni total ni définitif : ni total, car les individus qui utilisent les transports en commun, conservent généralement une voiture à disposition -et ceux qui utilisent la voiture, peuvent parfois faire usage des transports en commun- ; ni définitif, car souvent, renoncer à jamais à la voiture est impensable. Toutefois, pour les cas de changement vers l'acquisition de la voiture, il semble plus difficilement concevable de penser un jour renoncer à ce mode libérateur pour revenir aux transports en commun.

De plus, si l'offre de transports et les contraintes à l'usage automobile, provoquées notamment par le politique, peuvent inciter ou freiner le changement -ce que nous analyserons plus exhaustivement dans un prochain chapitre- la sensibilité environnementale peut également, dans certains cas, l'inciter et/ou déclencher l'intention. Cependant, ce facteur environnemental ne pourra, semble-t-il, véritablement provoquer le changement. Nous avons vu dans le cas de Daphné que si sa sensibilité et sa culpabilité l'ont poussé à penser à renoncer à sa voiture, ce sont les dispositifs, les offres de transports et le contexte qui l'ont amenée à changer en pratique. Ces deux paramètres, politiques publiques et sensibilité environnementale, font l'objet des deux prochains chapitres.

Dans les deux chapitres qui suivent, nous analyserons dans un premier temps le rapport à l'environnement, et la place de ce critère dans les choix modaux ; puis dans un deuxième temps, les effets des mesures de réduction de l'usage automobile effectivement mises en œuvre ainsi que les réactions des individus face à ces mesures et à leurs acteurs. Entre usages des transports et représentations des politiques publiques en matière d'environnement et de transport, il s'agit notamment de saisir les décalages qui s'opèrent entre les attentes et intentions des acteurs et leurs pratiques. Si l'objectif des pouvoirs publics de plus en plus affirmé est de modifier les comportements des individus, comment ces derniers réagissent-ils et justifient-ils leurs réactions ?

Chapitre 6 : Le rapport à l'environnement, un impact sur le changement de comportement ?

Dans ce chapitre nous analyserons le poids de la sensibilité environnementale dans les choix modaux. Les enquêtés révèlent-ils une sensibilité environnementale avérée ? Ont-ils adopté des pratiques favorables à l'environnement ? Quel impact la prise de conscience environnementale peut-elle avoir sur les pratiques de mobilité ?
Il est communément entendu aujourd'hui que la « planète va mal ». Et entre l'augmentation des gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, les comportements et les modes de vie sont visés. Cependant, les changements dans les pratiques de mobilité n'apparaissent pas flagrants. Comment les individus justifient-ils ce décalage entre les valeurs collectives auxquelles la majorité semble adhérer aujourd'hui, et leurs pratiques ?
L'analyse de cette partie se veut diachronique. Mais les changements évoluent lentement, et dépassent la durée d'une thèse. Ainsi, les résultats de l'enquête de terrain en Île-de-France présentés ici sont à considérer au moment de leur réalisation (fin 2004/fin 2006). Toutefois, cela ne nous empêche pas de soutenir l'hypothèse selon laquelle, si les individus sont de plus en plus sensibilisés aujourd'hui, ils ne sont pas prêts à changer leurs pratiques de mobilité pour autant. Sont-ils alors suffisamment informés sur ces enjeux et formés sur les pratiques à avoir ? D'une part, s'ils sont préoccupés, ils ne sont probablement pas impliqués, et d'autre part, un décalage s'opère entre ce phénomène de changement climatique à un niveau global, et les pratiques individuelles à un niveau local. C'est donc à partir de ces contradictions et décalages qu'il s'agit d'analyser les représentations des individus et leur capacité à se justifier et mobiliser des arguments pour rendre légitimes leurs pratiques.
Le lien entre la sensibilité environnementale et les pratiques de mobilité a peu été traité, ces deux dimensions faisant plus généralement l'objet de recherches segmentées. Nous pouvons cependant citer une recherche actuellement menée par des chercheurs du CRETEIL, G. Faburel et A. Ginguené, dans le cadre du programme PRIMEQUAL-PREDIT, qui s'attache précisément à étudier ce lien entre pratiques de mobilité, sensibilité environnementale et acceptabilité des politiques publiques.

Dans un premier temps nous observerons comment les enquêtés se disent sensibilisés à l'environnement. Nous constaterons que cette sensibilité se révèle être davantage un devoir citoyen qu'une réelle conviction personnelle. Nous verrons également que les individus dévoilent un fatalisme vis-à-vis du changement climatique. Non seulement ils ont le sentiment d'être impuissants face à un tel phénomène, mais ils ressentent le besoin d'avoir davantage de preuves concernant les conséquences de leurs comportements sur la planète. Finalement, loin de ce phénomène, ils auront tendance à privilégier leurs propres intérêts individuels. Dès lors, l'environnement n'apparaît pas être un critère fondamental dans le choix du mode. Les enquêtés auront donc tendance à se déculpabiliser vis-à-vis des autres pour justifier leurs pratiques. Ils mettront également en avant l'importance des coûts individuels du changement par rapport aux

gains collectifs. Notre réflexion s'orientera alors vers l'analyse des mécanismes de réduction de la dissonance cognitive (production de justifications de ces décalages), et des arguments pour ne pas avoir à se contraindre soi-même (autrement dit, une tendance au « NIMBY » : « Not In My Back Yard », « pas dans mon arrière-cour »).

6.1 Une sensibilité environnementale peu marquée…

Selon J. Bardes (2002), les préoccupations écologiques ont commencé à mobiliser une partie de l'opinion française au cours des années 1970. Si l'année 1986 marque une véritable rupture du fait de la catastrophe de Tchernobyl, apparaît ensuite une prise de conscience des pollutions dans une dimension globale. Et des notions telles que les pluies acides, le trou de la couche d'ozone, puis l'effet de serre et le changement climatique, vont alimenter le discours environnemental des médias et nourrir les enjeux politiques internationaux. Les Enquêtes Eurobaromètre relèvent toutefois que les Français accordent relativement moins d'importance aux problèmes environnementaux que leurs homologues européens (cités par 23,6% de la population Française), à l'inverse de la population Allemande par exemple qui place l'environnement au premier rang de ses préoccupations.
Toutefois, comme le montrent régulièrement les enquêtes d'opinion de l'IFEN depuis le début des années 70**,** l'environnement n'a cessé de s'affirmer comme sujet de préoccupation des Français. Depuis le début des années 90, on constate que cette sensibilité se renforce d'autant plus que les conséquences de l'action de l'homme sur l'environnement se font de plus en plus visibles : pollution de l'air et de l'eau, impacts écologiques de l'agriculture intensive, réchauffement et dérèglement climatique, catastrophes telles que tempêtes, inondations, incendies de forêt, marées noires (sources IFEN).
Il y aurait un processus de construction des problèmes écologiques de la science d'une part, mais également de la connaissance « ordinaire » de la population selon L. Guay. Certains problèmes, tel que le réchauffement climatique, sont rendus visibles par la découverte et l'expertise scientifique, alors que d'autres problèmes sont rendus visibles par l'expérience « ordinaire », telle que la gène physique causée par la pollution locale. « Un bon nombre des problèmes de la biosphère échappe à notre expérience sensible de tous les jours. (…) En revanche, plusieurs problèmes écologiques locaux sont identifiés par l'observation et la prise de conscience ordinaire. Les êtres humains peuvent se rendre compte par eux-mêmes d'une dégradation de leur environnement lorsque l'eau, l'air, la terre qui les entourent changent de nature ou de qualité et produisent une sensation d'inconfort » (Guay, 1999). Plus que de l'inconfort, la pollution locale provoque des troubles, des maladies, voire des décès.

Nous allons voir d'une part, que peu d'enquêtés ressentent une gêne physique liée à la pollution, qu'ils soient automobilistes ou non. Et d'autre part, leurs préoccupations environnementales apparaissent relever davantage d'un devoir (civique ou moral) qu'une réelle prise de conscience individuelle. Dans l'ensemble, en s'exprimant librement, les personnes interrogées ont montré, dans leur discours, un faible intérêt à l'environnement et à la pollution générée par l'automobile.

6.1.1 Un sentiment de gêne physique lié à la pollution ?

Ce sentiment de gêne ressort davantage dans les discours qui concernent la pratique du vélo ou les enfants en bas âge. Les Alternatifs semblent davantage touchés physiquement, mais dans l'ensemble, qu'ils soient Alternatifs ou automobilistes, les individus disent s'être habitué à vivre dans une atmosphère polluée et apparaissent visiblement peu préoccupés.

Certaines personnes ont évoqué une gêne physique liée à la pollution, concernant la pratique du vélo notamment. Le vélo semble être perçu comme dangereux pour la santé du fait de la pollution émise par le trafic automobile. *« Le vélo c'est agréable, mais en faire à Paris, pas vraiment ! Pédaler avec un masque… Entre le danger des voitures et la pollution ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). C'est également ce que souligne Corinne, *« c'est bien mais tu te prends les pots d'échappement dans la figure… c'est pas super rigolo »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Si quelques-uns sont freinés à l'idée de faire du vélo en partie à cause de la pollution, d'autres se fient notamment à l'expérience de l'entourage ou à ce qui en est dit. Anne n'est pas convaincue par le vélo, du fait du témoignage d'une connaissance et de ce qu'elle entend dire à droite à gauche. *« J'ai une voisine qui faisait beaucoup de vélo et qui a eu de gros problèmes aux poumons, elle avait respiré trop de gaz carbonique, donc ça m'a dissuadée un peu, (…) et puis ce n'est pas agréable t'as l'impression d'être dans les pots d'échappement. On dit le sport c'est bien, mais dans Paris c'est peut-être pas très recommandé, il y a des gens qui disent qu'il ne faut pas faire de jogging dans la rue parce que tu respires encore plus de gaz d'échappement, vaut mieux marcher déjà… enfin il parait ! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). A noter que le « il y a des gens qui disent que… » tient lieu de connaissance sur le sujet, il n'y a pas d'information objective sur ces questions. Mais si cette gêne freine l'usage du vélo, elle ne sera pas directement liée à l'usage de la voiture. Sylvie paraît touchée par la pollution, mais si cela l'a dissuadé de faire du vélo, elle ne remet pas en cause l'usage qu'elle fait de sa voiture pour autant. *« En ville me balader dans un endroit qui est moche où on respire les pots d'échappement, c'est pas du tout agréable. Je préfère être au chaud, bien assise dans ma voiture avec ma musique… (…) j'ai une collègue dont je suis terriblement admirative, elle prend tous les jours son vélo! …Mais je suis bien mieux dans ma voiture ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Elle ne se rend pas compte d'une part qu'elle génère cette pollution, et d'autre part qu'elle n'est pas à l'abri de la pollution dans l'habitacle de la voiture. Cela témoigne visiblement d' un manque de connaissance. Certes, la pollution dégagée par les pots d'échappement n'est pas agréable pour les cyclistes, mais ils ne sont, eux, pas vraiment convaincus de ses effets négatifs sur la santé. *« Tu respires des sales trucs. J'ai lu ça et j'ai été surpris, je ne pense pas que ce soit spécialement bon. J'en sais rien j'ai juste lu ça. Mais on ne devrait pas s'inquiéter tant que ça pour la pollution, on doit en respirer juste un peu plus que n'importe qui d'autre, pas beaucoup plus, et au moins quand on fait du vélo on fait du sport ! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).

Outre la pratique du vélo, les personnes interrogées qui ont des enfants semblent davantage préoccupées par la pollution. Mais si elles constatent clairement que leurs enfants sont directement à hauteur des pots d'échappement, elles paraissaient souvent désemparées. *« La voiture ça veut dire pollution pour mon bébé, la poussette est juste au niveau du sol, donc elle prend plus de fumée des pots d'échappement »* (Franck). Alfred n'en pense pas moins : *« quand je me balade avec mon fils, il est en poussette, il m'arrive de lui remettre son bonnet, on est bien à la hauteur des pots d'échappement… mais j'ai pas le choix, je suis concerné, ça me touche, je vois que c'est pas très sain »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Il pourrait être intéressant de vérifier cette

hypothèse dans une enquête quantitative, à savoir si les individus avec enfants sont plus sensibilisés aux problèmes environnementaux que des personnes sans enfants.
Certains ont plus spontanément évoqué la pollution des bus en termes d'odeurs que celle émise par les voitures. *« Quand un bus démarre, c'est épouvantable !! Alors il parait qu'il y a des pots catalytiques mais quand ils démarrent c'est pareil t'en prends plein la figure ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).
Des Alternatifs sont très gênés physiquement par ces problèmes de pollution et de fait, particulièrement sensibilisés. Anne par exemple ressent un sentiment d'étouffement lié à la pollution mais aussi à l'espace envahi par les voitures. *« J'ai l'impression de ne pas vraiment respirer… il y a des rues, le samedi à 4h de l'après-midi, c'est irrespirable, je trouve ça étouffant des fois. Et c'est dommage parce que du coup tu ne profites pas autant de l'espace ! Paris déjà t'as l'impression que les rues sont étroites et quand en plus tu rajoutes des voitures ça devient vraiment trop dense »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Alexandre est également préoccupé par la pollution de l'air et s'oppose à la voiture. *« J'aime pas la voiture parce que premièrement ça pollue énormément et je trouve ça bien de prendre les transports en commun pour ça ».* Ceci peut s'expliquer par ses problèmes de santé causés, selon lui, par la pollution, *« ça me gêne parce que je fais pas mal d'allergies, et de toute façon c'est pas bon pour la santé »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi).

Si ces personnes sont sensibilisées car gênées physiquement, d'autres, qui pourtant ressentent cette pollution, ne semblent pas plus préoccupés que ça. *« Une des choses qui m'a frappée le plus quand j'ai commencé à marcher dans Paris c'est les odeurs des pots d'échappement ! Je me suis dit que je respirais vraiment de la merde. C'est pas plus gênant que ça mais j'ai senti »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Certains sont opposés à la voiture en ville car elle prend trop de place et pollue, mais ils ne se sentent pas physiquement touchés pour autant. *« Je connais pleins de gens à Paris qui sont terriblement gênés, qui sentent la pollution, la voient, moi je la vois pas, je la sens pas, j'ai pas de gêne respiratoire ou alors c'est plus lié à la cigarette qu'à la pollution je pense. Pour l'instant j'en souffre pas. Enfin quand je sors de chez moi avec tous les bus, je sens le diesel. Donc si ça sentait pas je préférerais mais ça ne me gêne pas plus que ça ! »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Cela ne semble pas poser problème aux automobilistes exclusifs notamment, ou du moins ils en tempèrent les conséquences. *« Je le sens surtout quand je reviens de la montagne et j'y vais assez régulièrement, j'ai le nez bouché, j'ai la peau moins belle, elle se salit très vite, le soir elle est plus noire… et puis je le sais que c'est pollué et que je respire pleins de conneries toute la journée, mais bon s'il y avait que ça ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Françoise par exemple explique qu'elle s'est habituée à vivre dans cette pollution. *« Quand je rentre de la montagne et que j'arrive à Paris, on sent les gaz des pots d'échappement… et quand j'ouvre ma fenêtre je sens les gaz d'échappement. (…) Mais au bout de dix minutes ça y est on est déjà habitué, on s'en aperçoit pas beaucoup quand on est plongé dedans ! C'est sûr que si j'avais pas une voiture qui passait devant ça réduirait les gaz toxiques... »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Ces automobilistes semblent ne se rendre compte de la pollution qu'après avoir profité quelques temps d'un air plus pur, comme à la montagne, entre autres. Au quotidien ils s'y sont habitués. Marion, qui n'est pas encore automobiliste à ce moment là, nous dit aussi qu'elle s'est habituée à vivre dans cette atmosphère polluée. *« Je suis dedans donc je ne fais plus attention ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).

Tout se passe comme si ces individus ne faisaient pas le lien entre la pollution et la voiture, ni avec la santé. Françoise, en tant que médecin, a observé une augmentation de maladies allergènes, mais n'en déduit pas nécessairement des causes liées à la pollution. *« Je ne sais pas si c'est à cause de la pollution, mais c'est vrai que par rapport à y a 15 ans il y a beaucoup plus d'asthme, de rhinite, sinusite… ça agit quand même sur le corps humain, parce que quand il y a un pic de pollution, on demande aux gens les plus sensibles de pas sortir, par rapport à la respiration »* (Françoise).

Ainsi, la pollution ne semble pas toucher physiquement toutes les personnes interrogées. Des cyclistes, personnes avec enfants et Alternatifs restent toutefois les plus sensibles. Quant aux automobilistes, ils tempèreraient davantage les effets. Notons que même informés, les individus s'arrêtent à ce qu'ils voient, ce qui n' est sans doute pas le plus néfaste de la pollution. Le CO2 n'est pas en soi une émission directement nocive pour la santé, c'est un problème de l'effet de serre, alors que le discours des gens sur la pollution parle d'odeurs, de fumées d'échappement, de toux, etc. Leur préoccupation tient plus à ce qui est vu et ressenti qu'à l'information. Mais si quelques personnes ont démontré une forte sensibilité aux questions environnementales, plus souvent, elles se disent concernées, tel un devoir moral, sans en être profondément convaincues, ce que nous allons voir à présent.

6.1.2 La sensibilisation à l'environnement, entre devoir et conviction

Très peu des personnes interrogées ont réellement pris conscience des problèmes environnementaux, et elles ne font pas toujours le lien avec l'automobile. Ou du moins, cette prise de conscience ne semble pas avoir d'effet sur les pratiques de mobilité. Cela tient davantage d'un devoir que d'une intime conviction.

Certains enquêtés se sentent concernés parce qu'ils ont le sentiment de devoir l'être, mais ne semblent pas profondément convaincus. *« Préoccupé par l'environnement… mouais… j'ai pas le choix je suis concerné mais je fais rien pour »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). En effet, ils se disent être concernés « comme tout le monde », comme si cela était une norme à laquelle il fallait adhérer. *« Concerné par l'environnement… Comme tout le monde mais pas particulièrement »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Ces deux exemples montrent à l'évidence le peu de conviction en termes de valeurs environnementales, ou du moins le manque de volonté d'agir en conséquence. Tout se passe comme si aujourd'hui la norme était de se sentir concerné et préoccupé par l'environnement, en théorie, mais finalement ceci n'incite pas forcément à adopter une pratique en adéquation. Il semblerait que l'on se doive d'être sensible à l'environnement, parce qu'on en entend parler et que ne pas y penser serait « mal vu ». Mais finalement, les individus ne laissent pas transparaître une véritable préoccupation.

Mais d'un autre côté, des individus n'hésitent pas à tenir des discours alarmistes et pessimistes concernant non plus la pollution locale, mais les questions d'effet de serre et de réchauffement climatique. *« Plus les jours passent, plus on va dans le mur, on nous dit à la télé attention la planète se réchauffe, dans 100 ans se sera horrible ! Mais pour moi c'est dans 10 ans voire dans 5 ans. Le phénomène « el niño », quand j'avais 6 ans, ça existait et j'en ai entendu parler la première fois quand j'avais 13 ans. C'est quelque chose qui se produisait mais pas à cette ampleur là, il y a de plus en plus de catastrophes, la canicule… pour moi ça va être de pire en pire ! Pour moi au niveau écologique on*

est en train de se planter grave, et c'est pas dans 50 ans qu'il faudra faire quelque chose, je sais même pas si dans 50 ans on pourra vivre, je suis super pessimiste ». (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Chacun se laisse séduire et convaincre par différentes sources d'informations. Stéphanie parle, elle, de la raréfaction des ressources *« On est en train de tirer de partout sur les capacités et les richesses de la terre. Sinsemilia dit 'si ces 2000 ans de progrès étaient une erreur', je pense que plutôt que produire encore, voir déjà tout ce qu'on a fait en trop, le gaspillage… et mieux répartir les choses pour retrouver un équilibre. J'ai l'impression qu'on pompe et le jour où il y aura plus rien, on n'aura plus que nos yeux pour pleurer »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Si certaines personnes sensibilisées tiennent un discours très engagé, posant le problème à une échelle planétaire, ou bien sociétale en évoquant la « décroissance », d'autres clament le besoin d'agir à un niveau individuel par des petits gestes quotidiens à portée de tous. *« Je suis un peu inquiet parce que si ça continue comme ça, les riches vont continuer à tout détruire et il ne restera plus rien! Donc si toi et moi on ne change pas, on court à la catastrophe. Je ne suis pas en train de parler de tous les gens, mais toi et moi, je veux dire que c'est une décision individuelle d'être plus sensibilisé »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).

Mais il nous semble que si les individus adhèrent dans leurs discours à la nécessité de changer les comportements, cela tient davantage d'un devoir moral que d'une conviction personnelle. Il y aurait sans doute une distinction à faire entre la conscience environnementale et la sensibilité environnementale. Selon L. Draetta (2003), la conscience environnementale serait à la base des attitudes, des opinions à l'égard de l'environnement. Elle ferait référence à la connaissance ou la reconnaissance du problème et aux jugements de valeurs morales (devoir moral). La sensibilité, elle, influencerait plutôt les comportements du fait qu'elle renvoie au ressenti des choses (conviction).

En effet, lorsque les individus tiennent ces discours alarmistes, certains n'agissent pas pour autant dans ce sens, et font preuve de fatalisme quant aux actions à mener pour se défendre de ce phénomène, ainsi que nous allons le constater.

6.2 Entre fatalisme et scepticisme

Qu'ils soient préoccupés ou pas par les enjeux environnementaux actuels, les individus en ont tous entendu parler. Toutefois, ils font preuve de fatalisme et de scepticisme vis-à-vis des ces enjeux. Lorsque des enquêtés dévoilent un sentiment d'impuissance et de fatalisme face à un tel phénomène pour justifier leur apathie, d'autres ont besoin de preuves alarmantes pour se rendre compte de l'urgence du problème.

6.2.1 Fatalisme et sentiment d'impuissance face à un phénomène planétaire : l'effet « goutte d'eau dans l'océan »

Nombreux sont les individus qui se sentent désemparés, ne sachant pas comment agir ou ayant le sentiment que leur modeste contribution ferait l'effet d'une « goutte d'eau dans l'océan ». Ils témoignent d'un fatalisme vis-à-vis des questions environnementales, justifié par leur faible pouvoir d'action. Plus encore, c'est le lien entre comportement individuel et phénomène global

qui n'est pas établi. Nombre d'acteurs expliquent ainsi à quel point leur propre comportement n'a pas de lien et pas d'effet sur le phénomène collectif. Si certains ont l'impression de ne pas avoir de poids dans le changement global, d'autres ont le sentiment qu'il est déjà trop tard pour agir. Selon les Données de l'environnement publiées par l'IFEN chaque année, les Français considèrent que c'est à l'Etat de veiller à l'environnement et notamment à la qualité de l'air, sans penser qu'ils y contribuent également (2002). « Nombreux sont les individus qui pensent ne pas pouvoir agir efficacement à leur niveau pour lutter contre certains phénomènes, dont l'échelle et les enjeux économiques et politiques leur semblent hors de portée. À cet égard, les attentes vis-à-vis de l'État n'en sont que plus élevées, aussi bien en termes d'information que de capacité à agir concrètement » (sources IFEN, 2002, Cevipof[141]). Nous reviendrons sur la part de responsabilité des politiques dans le prochain chapitre.

En effet, pour plusieurs personnes ce phénomène de réchauffement climatique ne pourra être évité. *« Je me demande si les gens ne sont pas blasés, à se dire c'est foutu maintenant on ne peut pas revenir en arrière »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Vanessa par exemple laisse deviner un pessimisme face à ce phénomène planétaire. *« J'ai l'impression que maintenant c'est trop tard pour faire quelque chose. Faudrait changer les mentalités, c'est des choses beaucoup trop profondes pour pouvoir être changées. Pour moi le réchauffement de la planète c'est comme ça et on ne peut pas faire grand-chose ! C'est sûr que si tout le monde faisait… mais il y a tellement de monde qui ne fait rien ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Certains ajoutent le manque de cohésion entre les comportements tant au niveau local qu'au niveau global. Il faudrait que tout le monde agisse dans le même sens pour envisager un changement efficace. *« Au point ou on en est il n'y a plus rien à faire… t'as qu'à voir les accords de Kyoto ! Les Etats-Unis, ils ne veulent pas signer ! ! (…) Tu dis à un endroit faut pas déposer d'ordures, tu le dis à tout le monde, si c'est pour trois quarts de la population ça sert à rien ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). De même, Etienne ne semble pas très optimiste du fait que tous les pays ne suivent pas la même logique de comportement. *« Je suis défaitiste. Quelles que soient les choses qu'on fera ça n'arrangera pas les choses. (…) les Américains sont les premiers pollueurs et ils s'en foutent. Ils s'en foutent complètement et c'est officiel. Donc même si nous on réduit notre taux de pollution à 0, eux ils vont continuer donc ça ne changera rien. Je veux pas dire quitte à être pollué autant polluer, c'est pas ça ! Ce que je veux dire c'est qu'il faudrait que tout le monde s'y mette. (…) si les premiers pollueurs du monde ne veulent pas signer, c'est démoralisant, qu'est ce que tu veux faire ! ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Non seulement les individus attendent un minimum de cohérence et de consensus au niveau planétaire en termes de politiques unifiées, mais ceci vaut également à un niveau plus local. *« Si toi dans ta maison tu fais tout ce qu'il faut pour que ce soit super clean, et que ton voisin te dis qu'il en a rien à foutre ça sert à rien ! Enfin, il faut surtout que lui aussi le fasse ! »* (Etienne). Tant que ces personnes auront le sentiment d'être isolées, elles ne pourront croire à l'effet de leurs actions.
Quelques-uns ont l'impression que leurs efforts ne changeront rien ainsi que l'explique Benoît *« Ils ont l'impression que l'effort qu'ils vont faire ne sert à rien parce que les autres ne le font pas alors qu'un océan c'est un ensemble de gouttes d'eau »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Même si Franck essaie de se responsabiliser vis-à-vis de l'environnement, il doute fort de l'efficacité de

[141] Centre de Recherches Politiques de Science Po.

ses efforts. Il essaie par exemple de faire le tri[142] de manière assidue. *« J'essaie, le plus que je peux. On en a deux... une pour le verre, une autre pour les déchets de base et une autre pour le papier et le plastique. Je sais ce qu'on pourrait faire d'autre... utiliser le vélo au lieu de la voiture, ce que je fais, mais je me demande quand ça va changer quelque chose ! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Comme beaucoup, il semble sceptique par rapport à la visibilité de l'efficacité des efforts de chacun. Stéphanie par exemple (qui, rappelons-nous, tenait un discours alarmiste) renonce à faire des efforts, perçus comme inutiles à son niveau individuel. *« Je ne suis pas obnubilée par ça, de toute façon je vis dedans et comme dit chacun, de toute façon je peux rien faire, c'est sûr que tout seul de son côté on peut rien faire ! »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante).

En effet, quelques-uns ne font rien et ne s'en soucient que modérément tellement ils se sentent démunis face à ce phénomène. Tout se passe comme si, dès lors, les individus se mettaient dans une position passive, et la justifiaient en disant ne pas savoir comment participer au changement. Ce sentiment d'impuissance les pousse alors à tenir un discours fataliste. *« De toute façon je fume et je pollue… je me sens pas spécialement concernée… C'est dur d'entendre ça de la part d'un médecin ! Je suis pas concernée par la pollution… c'est pas parce qu'il y aura 50000 voitures en moins dans Paris qu'il y aura moins de pollution. (…) je vois pas ce qu'on peut faire »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Alfred se sent plus concerné pour son enfant, mais semble désemparé. *« Je sens bien que c'est très pollué, c'est pas la même qualité d'air, il n'y a pas la même odeur, c'est chargé. (…) Mais je fais rien, enfin je fais quelque chose quand je décide de rester chez moi pour bosser et pas me transporter, mais je vais quand même partir en vacances en avion ! Donc l'environnement je sais que c'est un problème, mais je ne vois pas tellement comment je pourrais participer »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Marion non plus ne perçoit pas en quoi elle pourrait participer à limiter les conséquences. *« Je ne vois pas ce qu'on pourrait faire ! En tout cas moi je ne vois pas ce que je peux faire ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).

Visiblement les individus ne semblent pas conscients du poids de leurs actions à un niveau individuel. Dans une étude sur les résistances psychologiques à la réduction de l'usage privée de la voiture, G. Tertoolen (1998) démontre que l'information sur l'environnement amène l'individu à accroître sa prise de conscience du phénomène global, mais pas de sa part individuelle dans la pollution. Il nous dit que les individus ne font pas le lien, et ceci même s'il leur a été spécifiquement expliqué en face à face[143]. Par ailleurs, certains chercheurs comme P. Radanne montrent que la prise de conscience ne conduit pas à l'action, mais plus sûrement à la panique et au fait de se sentir désemparé.

Il semblerait que pour que les individus se sentent davantage concernés par ces questions environnementales, des preuves soient nécessaires quant aux conséquences annoncées du réchauffement climatique, et que les effets des pratiques individuelles soient visibles ; même si cela parait insensé puisqu'il sera alors sans doute trop tard pour agir.

[142] Le parallèle avec le tri sélectif, premier effort individuel qui a été demandé au nom de l'environnement, est très instructif, nous y reviendrons souvent.

[143] En effet, G. Tertoolen (1998) a mené une étude sur la dimension psychologique des freins à changer de comportements au nom d'un phénomène global et qui plus est, futur. La recherche portait globalement sur les comportements des Allemands face aux mesures mises en place par le gouvernement.

6.2.2 De la nécessité de voir les conséquences des pratiques individuelles

Une des justifications employées par les individus pour se décharger de leur faible préoccupation des enjeux environnementaux, consiste à ne pas se sentir concernés personnellement. Si la sensibilité environnementale des personnes interrogées en Île-de-France, est peu marquée, les acteurs ne construisent pas de lien causal entre les nuisances automobiles et les enjeux environnementaux, du fait de l'absence de visibilité du phénomène et de ses effets directs.

Tant que les individus ne voient pas les effets directs, qu'ils n'ont pas de preuves sous les yeux, leur préoccupation sera moindre. *« On en entend un peu parler, mais les effets à court terme on les voit pas. Donc je me sens pas concerné plus que ça »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Il en va de même pour Marion, *« faut qu'on voit des effets, mais je ne pense pas que nous on verra les résultats ! Et puis on se dit on verra bien, moi non plus je pense que j'en ai pas vraiment conscience. Moi j'entends dire des gens je sais je sais, mais c'est pas pour ça qu'ils vont faire quelque chose »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Tout se passe comme s'il fallait qu'une catastrophe naturelle en lien avec le réchauffement de la planète survienne pour que les préoccupations s'intensifient. Mais en même temps, ces préoccupations risquent d'être ponctuelles et de disparaître aussitôt. Pour Sylvain, les gens n'agissent qu'en période de crise, dans l'urgence. *« J'ai l'impression qu'on réagit qu'en période de crise. Il n'y a jamais une réflexion autrement en amont… »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Anthony relève également qu'une condition pour réellement prendre conscience du phénomène et y être sensibilisé, serait de vivre les catastrophes. *« Ils ne prendront pas conscience tant qu'il n'y aura pas de canicule puissance 10, tant qu'il n'y aura pas un raz-de-marée sur Bordeaux, de la sécheresse dans le sud pendant trois ans, les gens en France en ont rien à foutre et aux US c'est pareil, tant que New York sera pas sous l'eau comme dans le film, ils feront rien, tant qu'ils sont pas touchés directement ils font rien. Et en même temps le jour où ça touchera les gens directement ce sera trop tard ! »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

La question du changement climatique semble n'être vécue qu'au travers de discours médiatiques mais ne fait pas l'objet d'effets réellement ressentis. Et de fait, même si les individus en ont conscience, tant qu'ils ne se sentent pas touchés personnellement, ils ne feront pas le lien avec leurs propres pratiques[144].

Vanessa montre clairement que tant qu'elle ne sera pas touchée directement, elle ne se sentira pas concernée. *« L'environnement je me sens pas concernée plus que ça, ça ne me touche pas directement »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). De même, tant que Marion ne voit pas les effets, elle ne pourra totalement faire confiance à tout ce qui est raconté sur les conséquences du changement climatique. *« Je pense que j'ai pas forcément confiance. Pour l'instant ça me fait pas peur, je ne vois pas l'impact que ça fait vraiment, pour moi c'est que des mots, peut-être des gens qui fabulent un peu… si je voyais les conséquences peut-être que je ferais plus attention »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Pour Alfred ce problème est abstrait, « intellectuel », il n'en mesure pas les conséquences concrètes. *« L'environnement c'est*

[144] Dans la même mouvance, il apparaît au regard des études réalisées par P. Delhomme (et *al*. 2000, 2003) que si les automobilistes ont pris conscience du risque d'accident et de la vitesse excessive, celle-ci « reste pratiquée sans percevoir pour soi-même les conséquences en termes de risque d'accident ou de sanction ».

un problème intellectuel. Mais au quotidien ça va très bien, le trou sur la couche d'ozone tout ça on le voit pas nous, t'imagines pas tout ce que ça fait. Donc c'est le syndrome qu'on a souvent dans les boîtes, c'est qu'on agit quand on a le dos au mur, quand t'as pas le choix » (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). En d'autres mots, quand il est trop tard.

Selon W. Kempton (1993), la difficulté des individus à s'engager dans des modifications de comportements proviendrait en partie du fait que l'augmentation des gaz à effet de serre est un problème à long terme, les effets sont peu perceptibles, les discours scientifiques sont trop compliqués et les effets trop distants des causes. N. Golovtchenko et M-C. Zelem notent aussi que les effets de la pollution (globale) sont perçus lointains et invisibles, et finalement, en dehors de quelques initiés, la perception des externalités négatives de l'automobile dépend de la proximité que l'individu entretient avec ces conséquences. « Plus la menace se rapproche, plus on tend à s'intéresser au problème et plus facilement on peut s'engager dans des changements de comportements » (2003, p187). Mais ainsi que le souligne J-P. Orfeuil dans un rapport sur *Les transports, l'effet de serre et le changement climatique*, l'administration de la preuve est particulièrement difficile puisqu'il faut prévoir à long terme l'évolution du système. Il faut donc accepter beaucoup d'incertitudes, puisque « attendre de constater les choses pour agir est un pari risqué. (…) Une action plus précoce permet de combiner des stratégies de prévention et des stratégies d'adaptation » (Orfeuil, 2004).

Nous rejoignons ici certains arguments relevés par S. Rabourdin (2002) pour expliquer le manque de réaction des individus, dans les pratiques, face au phénomène : le doute sur les conséquences du changement climatique, ou encore la difficulté à apprécier les risques et conséquences potentielles des changements climatiques. L'auteur relève aussi le fait que l'individu a besoin de ne pas se sentir seul à défendre une cause et compte sur la collectivité pour résoudre le problème. Nous pouvons supposer, que le coût du changement de pratiques serait perçu par les individus comme trop important au niveau individuel par rapport à l'incertitude quant à l'efficacité de leur geste sur l'environnement global et la planète. Et, « comme réduire les pollutions réclame des efforts mais que les efforts individuels n'ont pas d'effet directement observable, l'investissement consenti ne présente pas un intérêt direct, immédiat et individuel » (Golovtchenko, Zelem, 2003, p186)[145].

Partant de là, une solution serait de mettre en place des mesures qui touchent directement les individus dans leur quotidien. Christian nous donne l'exemple de la tarification. *« Je pense que les problèmes d'environnement tu peux les faire prendre conscience aux gens que sur un point de vue financier, parce que se déplacer en voiture ça coûte de l'argent, directement avec les dépenses, et indirectement avec les pneus, les freins… je pense qu'essayer de sensibiliser les gens à la nature… tant qu'il n'y aura pas d'impact réel dans leur vie… pour eux c'est de la littérature ! Maintenant tu vas parler de développement durable et d'écologie à tout l'océan indien, là les mecs vont t'écouter, eux, ça*

[145] Cela nous renvoie à l'analyse que fait R. Boudon du vote : suivant le modèle de l'homo *oeconomicus*, on ne peut pas comprendre pourquoi les gens votent, « puisque mon vote n'a qu'une chance pratiquement nulle d'influencer le résultat d'une consultation populaire » (2004, p38). Mais face à un risque jugé menaçant, les personnes croiront en leur pouvoir d'action. Nous pouvons supposer que plus le risque du changement climatique sera perçu menaçant, plus les personnes auront un comportement réactif dans leurs pratiques (et le coût en serait même peut-être atténué). En prenant l'exemple de l'assurance incendie, R. Boudon montre que le coût du risque est faible par rapport à l'importance de l'enjeu, et les « regrets intenses, si l'assurance n'a pas été contractée et si l'accident survient ». En reprenant l'exemple du vote, il explique : « si mon vote a fort peu de chance d'être décisif, j'aurais des regrets si grands s'il s'avérait l'être, que je vote par précaution, d'autant plus facilement que les coûts du vote sont faibles » (Boudon, 2004).

leur parle ! Avec ce qu'ils ont vécu avec le Tsunami ! Tu vas dire ça à des gens en région parisienne ils s'en tapent le cul ! Il ne leur est rien arrivé ! » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Par ailleurs, le poids des préoccupations semble davantage relever de la santé que de l'environnement global de la planète. *« Ce qui me dérangerait c'est de tomber malade à cause de ça ! Mais je n'ai pas vu de différence pour le moment… »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). De même, Florence explique que seul un impact sur la santé pourra la toucher. *« Peut-être faire plus le lien avec la santé, moi je sais que ça me touche »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). La santé pourrait donc être un levier pour toucher et sensibiliser la population. M. Dobré note également que seul le souci pour la santé est susceptible d'éveiller l'intérêt immédiat des individus (2002, p45).

D'autre part, pour certains, l'information avec des campagnes « choc » pourrait être un moyen de faire prendre conscience aux individus des effets réels et de les sensibiliser. Cependant, l'information n'est pas toujours efficace et peut, par moments avoir un effet inverse : « Trop d'information tue l'information… ». Il est par ailleurs apparu, au moment de la réalisation de ces entretiens, un manque d'information et de connaissances quant aux dangers du réchauffement climatique et à la nécessité de changer nos comportements, ce qui va être décrit par la suite.

6.2.3 Manque d'information et effet pervers de la profusion d'informations

Certaines personnes interrogées ne semblent pas disposer d'informations quant aux problèmes environnementaux actuels. Les conséquences du changement climatique paraissent parfois peu connues, et de fait les individus interrogés n'en sont pas inquiétés. *« Pour l'instant c'est pas urgent. (…) On a le temps, il n'y a pas d'urgence ! »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant)[146]. Par ailleurs, selon une enquête de l'ADEME, 10% seulement des Français en 2001 pouvaient décrire le phénomène des gaz à effet de serre[147]. Or, ainsi que l'ont montré N. Fransson et *al.* (1999), le manque de connaissances spécifiques (connaissance de l'existence du problème et des comportements à adopter) pourrait expliquer la faiblesse des comportements responsables vis-à-vis de l'environnement. B-J. Flamm (2007) a réalisé une étude portant sur les connaissances et attitudes environnementales et l'impact sur l'acquisition et l'usage de la voiture. Il apparaît que la connaissance et les attitudes ont un effet sur l'usage, cependant, ce que les individus ont « dans le cœur » a plus d'effet sur le comportement que ce qu'ils ont « dans la tête »[148].

[146] Notons que cet enquêté est le plus jeune de notre échantillon, et le seul encore lycéen.

[147] Il serait intéressant dans une recherche future de mieux étudier le niveau de connaissance des individus sur les questions environnementales, et d'observer si interaction il y a entre la connaissance et la sensibilité. Ceci a fait l'objet de quelques recherches à l'étranger, peu en France. Voir les travaux de D. Boy, CEVIPOF, pour l'ADEME, sur les représentations sociales de l'effet de serre.

[148] "The results suggest that what is in people's hearts –their environmental attitudes- has a larger effect on their behavior than does what is in their heads, that is, what they know about environmental impacts of vehicle ownership and use".

6.2.3.1 Un manque d'information ou une information peu efficace

De ce manque d'information (et de formation), soit nos interviewés s'en plaignent, soit avouent ne pas la rechercher. Sylvie nous explique qu'il est difficile de tout savoir. L'information n'est pas donnée à tous et bien souvent il faut aller la chercher, ce qui suppose d'y être préalablement déjà intéressé. *« Mais déjà les principes écologiques je ne les connais pas. Déjà il faut chercher à les connaître, mis à part le recyclage… et encore il y a pleins de trucs que je ne sais pas et que les gens ne savent pas, comme par exemple il ne faut pas mettre les bouteilles d'huile avec le plastique, ça il y en a pas beaucoup qui le font ! Et il y a plein de gens qui ne font même pas le tri ! Donc déjà c'est pas donné, c'est pas accessible, quand on veut agir écologiquement il faut aller chercher »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

Florence se plaint du manque d'informations qui atteindraient directement les individus, comme les effets sur la santé par exemple. Mais paradoxalement elle nous montre que même « alertée », elle donne priorité à son confort. *« C'est vrai qu'on n'a pas beaucoup d'info quand même. Je trouve qu'on en entend parler de temps en temps, c'est peut être pas assez récurrent, c'est pas une éducation de fond ! À mon avis c'est un peu comme tout, c'est devant la catastrophe qu'on va réagir ! La preuve c'est que même moi alertée je fais quand même passer mon confort avant. Je sais qu'il y a une multiplication de l'asthme, des allergies… Mais il faut le dire partout ! »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Des informations « choc » pourraient davantage sensibiliser. *« Je pense qu'il faut un électrochoc, qu'on explique bien aux gens que dans 10 ans Bordeaux c'est sous la flotte ! À mon avis ça choquera plus les gens »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Vanessa suggère également de faire des campagnes de sensibilisation comme il a été fait pour le tabac, l'alcool ou la sécurité routière. *« Faudrait faire des campagnes comme ce qu'ils ont fait avec le tabac. Faire des pubs choc, et montrer ce que ça fait, le résultat. Il n'y a pas un manque d'information parce qu'on sait qu'il y a des problèmes avec la pollution, l'environnement… mais on ne connaît pas les effets donc on se rend pas compte de l'ampleur que ça prend. Le réchauffement dans 50 ans, oui d'accord mais dans 50 ans je serais vieille, je m'en fous ! Je voudrais voir ce que ça fait maintenant, parce que je pense qu'il y en a là des effets ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).

Seulement, pour certains, l'information agite les consciences ponctuellement mais elle est ensuite vite oubliée. Anne ne croit pas en la possibilité réelle de limiter l'usage de la voiture par ce moyen-là. *« J'ai l'impression qu'à chaque fois qu'il y a un pic de pollution tout le monde s'agite et puis après hop on n'en parle plus et on recommence comme avant !! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Il en va de même pour Cyril : *« c'est un peu ce qu'on observe avec le Tsunami*[149]*, les gens voient les choses à la télé et ils réagissent dans l'immédiat, et après ça va retomber, comme tout. Comme l'expo qu'il y a eu à la Villette, « Climax », bon je l'ai pas vu, mais je ne suis pas sûr que tous ceux qui l'ont vu change leurs façons de fonctionner ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). L'information serait trop intense pendant un temps donné, ce qui pourrait dans certain cas en limiter les effets, puis absente le reste du temps. Partant de là, nous pouvons donc supposer qu'une information continue et pas surabondante serait plus efficace.

[149] Notons que le Tsunami n'est pas directement lié au réchauffement global, et est un phénomène naturel inévitable et imprévisible.

6.2.3.2 Mais une augmentation visible des campagnes de sensibilisation pour ceux qui la cherchent

Plusieurs personnes relèvent cependant une montée des actions de sensibilisation aux problèmes d'environnement : dans les médias (journaux, publicités, programmes télévisés, etc.), dans les écoles ou bien encore au quotidien comme des incitations à faire le tri sélectif, à ne pas prendre de sac plastique au supermarché, etc. *« Par rapport à quelques années avant, là on commence à voir des spots publicitaires pour l'environnement… et de façon quotidienne, dans les supermarchés, il y a des choses qui sont faites pour les sacs plastiques, il y a le tri des ordures aussi… donc je pense qu'on sensibilise plus à l'environnement. (…) Dans les écoles ça se fait de plus en plus aussi. Par exemple un problème comme les déchets, faire prendre conscience aux enfants que les papiers qu'on met à la poubelle ça disparaît pas, ça va quelque part… (…) j'ai une collègue qui avait fait une sensibilisation auprès des enfants sur la voiture comment conduire pour consommer moins d'essence et polluer moins »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Quelques-uns particulièrement intéressés partent donc à la recherche de l'information et essaient d'adopter des comportements favorables, tandis que d'autres ne sont pas prêts à changer leurs pratiques, malgré l'augmentation des campagnes de sensibilisation.

Sylvain par exemple semble très intéressé et sensibilisé, et de fait, cherche l'information en se documentant. Il tient un discours informé. Selon lui on ne donne pas assez les moyens aux gens de se renseigner et de développer des connaissances sur la question. C'est bien de formation dont il s'agit. *« On ne motive pas les gens pour aller vers des trucs moins polluants ! (…) Il faudrait des grosses politiques d'incitation, dire que dans 50 ans ça va être des catastrophes à n'en plus finir, et c'est déjà trop tard, je pense qu'on va droit dans le mur ! Mais quand je vois qu'il faut 10 ans pour ratifier le protocole de Kyoto, que les Américains sont toujours pas prêts à le faire, je crois qu'ils souhaitent réduire de 8% les émissions de gaz carbonique, ce qui est quand même pas terrible, et j'ai lu un rapport de l'ONU qui disait que si on ne réduit pas de 35% d'ici 2050, on a de la flotte jusqu'au genou un peu partout ! Mais les lobbies pétroliers et tout ça, feront qu'il n'y aura rien de fait de toute façon ! Et c'est catastrophique »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). John cherche aussi l'information, mais cet intérêt a été suscité en partie par son travail de publicitaire. *« En lisant des dossiers dans la presse, en lisant des choses pour les industriels, dans l'agroalimentaire, dans l'industrie des biens de consommation, (…) c'est mon travail qui m'a mis le nez dans tout ça. Et dans la presse il y a pas mal de choses alarmistes, et on a plus de détails sur ces choses là en travaillant avec des industriels »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).

Pour Martin, on entend parler de plus en plus des problèmes environnementaux et notamment à travers les phénomènes catastrophes, donc les gens commencent à prendre conscience des enjeux. *« C'est tout le battage qu'on fait autour du réchauffement de la planète, de la pollution, de la fonte des glaces, les marées noires tout ça, la conscience environnementale elle a pris son essor il y a 10 ans en tout cas pour moi, même si elle a dû commencer avant. Et ça va avec le fait que les verts étaient à 2% et qu'aujourd'hui ils atteignent 7-8%. Donc les gens y pensent. Je pense que ça vient de l'extérieur, c'est pas une prise de conscience automatique faite de chacun qui tout d'un coup s'intéresse à l'environnement, c'est quelque chose qui est provoqué »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Patrick a été sensibilisé en partie par les médias et essaie d'agir en fonction des informations qu'il a reçues en utilisant le moins possible sa voiture. *« On est assez sensibilisé par les médias, sur l'effet de serre toutes ces choses-là, et apparemment les voitures individuelles y participent pas mal. Donc c'est notre modeste contribution. C'est pas grand-chose, si tout le monde faisait ça ! »* (Patrick,

48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Toutefois, ainsi que le note Grégory, même s'il y a de plus en plus d'actions de sensibilisation, cela n'incite pas les gens à changer pour autant. *« Il y a beaucoup beaucoup de pollution sur Paris, c'est tout le temps gris autour de toi ! Et puis on voit bien les problèmes de maladies augmentent… les médias en parlent beaucoup ! Il y a des campagnes. Mais les gens ils préfèrent être tous seuls dans leurs voitures, quitte à polluer mais au moins ils sont tranquilles »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Dans ce cadre, une (trop) grande quantité d'information pourrait au final ne pas avoir d'effets du tout sur les comportements. Nous allons voir en effet que trop d'informations peut paraître contre-productif.

6.2.3.3 Une profusion d'informations qui tue l'information

Si certains ont l'impression de ne pas avoir été suffisamment informés -*« il n'y a pas eu suffisamment de matraquage là-dessus »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude)-, pour d'autres, au contraire, le « matraquage » est tel qu'il ne fait plus effet, puisqu'ils n'y font même plus attention. *« On entend toujours la même chose donc ça n'a plus vraiment de résonance »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). En effet, quelques-uns ont noté une profusion d'informations qui, perversement, banalise le problème et atténue par là-même les effets souhaités d'une campagne d'informations alarmiste sur les mentalités. *« J'ai un côté où je sens que la nature faut faire attention, on peut rapidement tout dégrader, mais faut pas que ça tombe dans la démagogie et faut pas raconter des cracks. Plus t'en racontes et moins t'es sensible à l'écologie. Moi c'est ce que ça me fait. J'y crois plus en tout ce qu'ils font, je vois toujours un côté démago, et du coup je suis moins sensible »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Ainsi, entre les individus qui n'ont pas l'information, ne la cherchent pas, ceux qui n'y sont pas ou plus sensibles ou encore ceux qui le sont mais qui ne sont pas incités pour autant, l'information comme levier du changement serait à questionner. Ce levier est probablement insuffisant : au-delà d'être informés, les individus devraient être formés à l'environnement. Faisant l'hypothèse que ce levier reste indispensable à la prise de conscience, comme élément incitateur du changement, il n'est peut-être pas suffisamment puissant pour provoquer le changement des comportements dans les pratiques.

M. Finger (1994) s'appuie sur le rôle de l'expérience pour comprendre les comportements environnementaux. Les expériences avec l'environnement, comme l'exposition à une catastrophe naturelle par exemple, en rendant les effets visibles seraient un indicateur pour saisir ces comportements. Ceci nous montre encore une fois l'importance de voir les effets directs et d'en faire l'expérience pour changer les comportements. Toutefois, ainsi qu'il le note, dans ce domaine, l'expérience directe est quasiment impossible. Il se rabat alors sur l'éducation, l'information et la communication comme levier des freins au changement.

G. Tertoolen (1998) fait, lui, référence à des études menées par E.M. Rogers et J.D. Storey (1987) ou encore L.M. Wallack (1981), qui ont démontré que les effets des campagnes d'information sur la réduction de l'usage automobile étaient très limités, voire inexistants. L'auteur souligne que l'information sur l'environnement pourra provoquer un changement de comportement uniquement si ce changement n'est pas désavantageux pour l'individu, si ces informations sont soutenues par la norme sociale, et enfin s'il y a suffisamment d'opportunités de prouver que ce comportement existe et est possible. Selon G. Tertoolen, sans ces conditions,

l'information ne poussera pas au changement de comportements, et ce, même si elle favorise l'acceptation des politiques en matière d'environnement. Il ajoute que, même si les mesures de protection de l'environnement sont comprises, les individus ne feront pas forcément de lien direct avec leurs propres comportements. En effet, certains chercheurs s'accordent à penser que les connaissances en matière d'environnement, et même une attitude favorable, ne se traduisent pas forcément dans les comportements. Et ce, d'autant moins lorsque les contraintes que cela implique sont importantes. Les avantages immédiats que les individus retirent de l'usage de la voiture ne contrebalancent pas les inconvénients futurs et collectifs, qui leur paraissent alors limités et lointains. En effet, selon l'étude menée par G. Tertoolen sur les résistances au changement, après avoir pris connaissance, par le biais d'un protocole expérimental, des conséquences environnementales et financières de leurs comportements d'usage de la voiture, il apparaît que les individus ne changent pas leurs comportements automobiles. (Tertoolen, 1998). En effet, l'information ne suffit pas réduire la résistance au changement. Si le coût du changement est trop important, les individus n'envisageront pas de contraindre leurs habitudes au quotidien pour la cause environnementale. Et ceci fait l'objet de notre prochain point.

6.3 Le critère Environnement face aux intérêts individuels dans le choix du mode

Au regard de notre enquête réalisée en Île-de-France, il est apparu que l'environnement n'était pas un critère de choix modal. Si ce facteur peut prendre part au choix, il ne sera pas un critère déterminant, dans nombreux cas. En effet, les individus semblent faire passer leurs intérêts individuels et leur confort immédiat en premier lieu.
Nous avons vu en présentant le cas de Daphné que la sensibilisation aux problèmes environnementaux avait en partie incité son intention de changement de pratiques modales au détriment de l'automobile. Mais si Daphné est une des personnes interrogées les plus impliquées et sensibilisées, nous avons constaté parallèlement que cette prise de conscience n'a fait qu'inciter l'intention mais n'a pas provoqué le changement en pratiques. Nous verrons en effet que les individus sont prêts à changer tant que cela ne leur coûte pas (mentalement, physiquement et économiquement). Dans ce sens, ils accepteront tout changement tant que cela ne les touche pas directement, ce qui nous renvoie au phénomène NIMBY.

6.3.1 La place de l'environnement dans le choix modal

Parmi les critères de choix du mode et les représentations associées, nous avons vu que les questions écologiques n'intervenaient quasiment jamais. L'individu choisira plutôt son mode en fonction de son aspect fonctionnel, pratique et rapide, ou financier. Quand elle a acheté une voiture, Magda n'a pas cherché une voiture peu polluante. *« Les trois critères c'était plus grande, consomme moins, et un bon moteur pour pouvoir doubler tranquillement en sécurité. Qu'elle soit plutôt bien pour l'environnement ce n'était pas un critère de sélection »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Une vieille voiture sera par exemple préférée pour son moindre coût, sans préoccupation pour ses émissions polluantes. De même, l'automobile sera plutôt choisie

parce que plus confortable et plus simple que les transports en commun. *« Moi c'est sûr que je privilégierais la facilité ! Si j'avais une voiture je n'hésiterais pas ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Le confort personnel passera avant les problèmes d'environnement. Et maintenant que Marion a une voiture, elle nous le confirme : *« Avant je polluais pas donc là forcément je pollue plus, mais je suis dans mon confort »* (Marion). Quand Daphné se déplaçait en voiture elle ne pensait pas à autre chose que son confort. *« Je regardais plus le côté utilitaire que les conséquences que ça pouvait avoir sur l'environnement. Mais je pense que les gens ils sont pris là-dedans, ils ont leur transport quotidien et ils ne réfléchissent pas à ce que ça peut faire sur du long terme, et même sur du court terme »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Florence paraît culpabiliser, mais privilégie également son confort. *« Je suis très sensible je ne suis pas fière de participer à toute cette foule de gens qui prennent la voiture… mais là pour moi… c'est trop contraignant de prendre les transports, ça me fait perdre trop de temps »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante). Elle ajoute plus loin que même si la climatisation augmente la pollution, puisqu'elle fait surconsommer, elle ne s'en priverait pas. *« La clim c'est pas bon pour l'environnement, je crois que ça rejette un air qui est pas bon. Mais je pense que c'est facile à dire, par contre si je devais la prendre tous les jours, en été je dis pas… le confort quand même… »* (Florence).
Cela est confirmé par l'ADEME, des études démontrent en effet que le critère environnemental pèse encore très peu dans le choix d'une voiture. Les Français feraient des choix de plus en plus écologiques, mais il est difficile de dire que l'achat est motivé par l'impact environnemental. Il semblerait plutôt que ces voitures soient choisies parce qu'elles consomment moins donc pour des raisons financières. Selon l'enquête du CREDOC de 1990, les Français étaient conscients des problèmes environnementaux mais « étaient davantage mobilisés par les problèmes de société directement liés à leur vie personnelle » (Duflos, 1990). Aujourd'hui, les Français semblent davantage sensibilisés, mais ils n'agissent pas pour autant dans ce sens. De même, dans l'enquête réalisée par C. Espinasse et P. Buhagiar (2001), le problème de la pollution générée par l'automobile n'est qu'effleuré par les femmes « pro-voitures » interviewées, et ne les culpabilise pas.

Des personnes relèvent le côté positif de leur choix modal pour l'environnement, mais avouent parallèlement que ce n'était pas recherché en premier lieu. Cela s'avère être un avantage en plus qui profite dès lors à tout le monde. Si Cyril a décidé de revendre sa voiture, son choix dépend avant tout de la perception qu'il a de ce mode, inutile dans Paris. *« Ça va être mieux pour l'environnement. Mais je ne l'ai pas fait pour l'environnement. J'y avais pas pensé, je l'ai fait parce que ça va être plus simple »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Patrick montre l'avantage d'avoir une voiture qui consomme peu car moins chère à l'usage et du même coup, moins coûteuse pour l'environnement. *« Gazole, d'abord pour le coût financier de l'entretien, et puis moins on consomme moins on pollue aussi ! Donc c'est tout à gagner. Mais pour nous ça passe après la place pour les personnes et les bagages. »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Rappelons-nous d'Anthony qui avait un discours très alarmiste, il nous avoue plus loin que son choix porte davantage sur le plaisir ressenti que sur la pollution. *« C'est un peu hypocrite de dire que je pense à la pollution quand je prends ma moto parce que je prends d'abord la moto parce que c'est un plaisir, maintenant il se trouve que ça tombe bien parce que ça consomme pas beaucoup. Maintenant si ça avait été plus polluant que la voiture, j'aurais sûrement quand même pris la moto »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Certains notent l'aspect positif du covoiturage pour l'environnement, mais là encore, ce n'est pas le critère premier. *« Dans l'école où je vais plus souvent, il y en a beaucoup qui s'organisent pour faire du covoiturage, mais je ne pense pas que ce soit par conscience environnementale ! »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Ce n'est effectivement pas le cas de Linda, qui y voit plutôt un soulagement dans son organisation quotidienne avec les enfants. *« Ça m'est arrivée plusieurs fois qu'on se dépanne, qu'on fasse du covoiturage pour les enfants (…) c'était plutôt pour dépanner ou soulager les parents. Pas pour un souci écologique ou économique »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). Nous pouvons noter que les changements de comportements ne seront pas forcément fait pour l'environnement, mais certaines pratiques le favorisent incidemment, et ce sont ces pratiques qu'il faudrait sans doute développer.

John possède une voiture mais se déplace essentiellement à moto, et envisage par ailleurs d'acheter une voiture hybride. Mais comme pour ses voitures précédentes, le jeu du statut social reste prédominant, la voiture hybride semble davantage choisie pour mettre en avant l'image de soi que pour ses atouts écologiques.

Nous aurions pu imaginer que les utilisateurs de vélo choisiraient ce mode pour des raisons écologiques, or il apparaît, au vu des cyclistes interviewés, que ce critère n'est souvent pas plus déterminant pour ce type d'usagers. Ce mode sera davantage préféré pour des questions relatives au coût, au désir d'indépendance, et aux critères de rapidité et de praticité, même si pour certains les valeurs écologiques ont pu influencer leur choix. Par exemple Patrick est très sensible aux questions environnementales, et par principe évite de prendre sa voiture en ville. Mais il circule à vélo avant tout parce que ce mode lui parait être le plus pratique et le plus rapide pour faire la plupart de ses déplacements. Ces résultats sont confirmés par l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements de Paris fin 2005. 55% des cyclistes interrogés mettent en avant la rapidité, 49% le côté pratique, 27% le côté sportif, et seulement 16% le côté écologique du vélo.

Ceci nous amène donc aussi à penser que les individus ont tendance à privilégier leurs propres intérêts au détriment des intérêts collectifs. En effet, certains individus sont prêts à adhérer aux valeurs environnementales tant que cela ne leur coûte pas (mentalement et physiquement).

6.3.2 Une tendance à privilégier ses propres intérêts

Cette question du coût du changement (ou de la charge mentale) est primordiale. Nous avons vu que l'environnement n'apparaissait pas être un facteur déterminant dans le choix modal et le changement de pratiques de mobilité. Toutefois, tout se passe comme si les individus étaient prêts à accepter le changement tant que cela n'augmentait pas la charge mentale. Le changement a un coût, et adopter des pratiques plus favorables à l'environnement a un coût. Dès lors, à quel prix les individus seraient-ils prêts à changer ? *« Je veux bien respecter l'environnement mais il ne faut pas que ça me coûte (…) Mais aujourd'hui prendre le train au lieu de la voiture ça me fait perdre 1h30, et vu les journées que je fais, c'est soit je le prends sur mon travail, soit sur mon sommeil, donc dans tous les cas ça sera contre-productif pour mon travail. Donc l'environnement oui mais à quel prix ! »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Cette interviewée nous montre explicitement que ne pas prendre sa voiture serait trop coûteux pour son rythme de vie.

Quelques personnes écartent ainsi le problème de la pollution, mettant en avant le coût qu'elles auraient à ne pas prendre leur voiture. *« La voiture de toute façon moi j'en ai besoin je ne pourrais pas m'en passer pour aller travailler. Donc je changerai pas »*. (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). Françoise va même encore plus loin, *« ça ne me gêne pas que ma voiture pollue et que ce ne soit pas bon, j'ai besoin de ma voiture c'est tout »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin).
Sylvain semble scandalisé par l'égoïsme des gens vis-à-vis des valeurs écologiques, et qui de surcroît, ne mettent en avant que l'aspect économique. *« Je trouve que tout le monde dit : c'est la catastrophe, et en même temps ils vont prendre leur bagnole pour aller chercher leur baguette et ça va pas leur poser problème ! Même les économies d'énergie ils en ont rien à foutre, je vois au bureau, il y a des gens qui laissent leur bureau allumé le soir et qui éteignent pas leur ordi, alors je leur dis de faire un peu attention, mais ils me disent qu'ils en ont rien à foutre ce n'est pas eux qui paient ! C'est bassement matériel et c'est indécrassable, il n'y a aucune prise de conscience ! »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Sylvie témoigne de cet égoïsme sans scrupule *« j'ai des amies qui sont assez écolo et elles me disent : chaque chose que tu fais c'est une pierre à l'édifice… c'est vrai. Et je sais que par exemple je vais jeter une feuille dès que le premier mot sera mal écrit, c'est gâcher, je pourrais contribuer à, je pourrais faire des efforts pour mes enfants, petits-enfants et arrières petits-enfants. (…) je suis égoïste, c'est moi d'abord ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Magda avait jadis des pratiques de mobilité plus favorables à l'écologie qu'aujourd'hui *« avant je prenais le train ! »*, et depuis qu'elle a sa voiture, elle nous dit : *« effectivement là c'est l'égoïsme qui a pris le dessus… »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).

Ainsi, ces enquêtés privilégient avant tout leurs propres intérêts et se disent prêts à adhérer aux changements tant que cela ne leur « coûte pas », et n'atteint pas leurs pratiques. Ce qui nous renvoie quelque peu au phénomène NIMBY.

6.3.3 « Où vous voudrez mais pas chez moi » : le phénomène NIMBY

Au regard de nos enquêtés, tout se passe comme s'ils étaient prêts à accepter le changement tant que cela ne les concerne pas directement et que cela ne les contraint pas personnellement. Finalement, tant qu'ils ne sont pas visés. *« Il n'y a pas que ma voiture, il y aurait plein de choses à enlever (…) je pense que ça réduira pas forcément la pollution et c'est moi qui vais en subir les conséquences »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Alicia dit, par ailleurs, être d'accord pour développer les aménagements des bus. Mais si elle accepte ces aménagements, c'est d'une part, parce qu'elle ne ressent pas de contrainte à utiliser sa voiture, et d'autre part, parce qu'elle en tire des avantages quand elle prend le bus exceptionnellement. *« Je trouve ça bien, il en faut pour tout le monde ! Moi tant qu'on ne m'empêche pas de prendre ma voiture, si on fait des choses pour les autres, je comprends très bien, en plus ça m'arrive de prendre le bus… »* (Alicia). Cet exemple met clairement en évidence le phénomène NIMBY (« *not in my backyard* » : ce qui signifie : où vous voudrez mais pas dans mon jardin[150]). Nous appliquons ce principe à nos

[150] NIMBY est un acronyme provenant des Etats-Unis pour « Not In My Back Yard » : pas dans mon arrière-cour. Il désigne de façon péjorative le combat d'associations de riverains créées pour défendre leur environnement local, sans tenir compte de l'intérêt général (Dear, 1991). Par extension, ces associations elles-mêmes sont nommées NIMBY. Le terme a traversé l'Atlantique pour se retrouver dans la littérature sociologique francophone. Le terme

exemples de cas à un niveau individuel, mais cette expression s'applique habituellement à des associations qui s'opposent à des projets d'infrastructure par exemple. J-P. Orfeuil (1994) note également que les individus sont très conscients des nuisances que provoque la voiture, mais souhaitent par ailleurs que les éventuelles mesures qui seraient prises pour les éviter ne les touchent pas directement. Le chercheur donne notamment l'exemple du besoin réclamé par les individus, de nouvelles infrastructures, « dont on espère qu'elles se feront chez le voisin plutôt que chez nous » (Orfeuil, 1994). L'individu aura alors tendance à suivre le mouvement général, « si personne ne change pourquoi changer ». En effet, il s'agirait de suivre une norme, une tendance générale. Mais ceci fonctionne dans les deux sens : « si personne ne change pourquoi changer », mais il est bien plus fort de dire « j'accepte le sacrifice si les autres le font aussi ». Ainsi que le souligne G. Dupuy « les attitudes négatives sont rapportées au comportement dominant : on n'accepte de sacrifier son propre intérêt au bénéfice des autres que dans la mesure où les autres font de même » (2006).

Le phénomène NIMBY est souvent connoté négativement. Il serait le signe d'un égoïsme individuel (ou des collectivités locales), visant à protéger ses intérêts particuliers au détriment des intérêts des autres ou à défaut d'assurer un bienfait commun, dont la dynamique profite, finalement, à l'ensemble de la communauté. Et en effet, les enquêtés ont tendance à privilégier leurs propres intérêts individuels au détriment des intérêts pour la collectivité. Or, si la voiture fournit un certain nombre d'avantages immédiats au conducteur, elle crée cependant de sérieux inconvénients collectifs (Tertoolen, 1998).

Selon P.C. Stern et T. Dietz (1994), les attitudes vis-à-vis de l'environnement reposeraient sur trois types de valeurs. *La valeur égoïste* : l'individu a tendance à protéger ce qui l'affecte personnellement, et s'opposer à la protection de l'environnement si cela représente un coût important. *La valeur altruiste* : elle est supposée être la base du « pacte écologique ». Les individus ont une vision des coûts et bénéfices à l'échelle du groupe. Cette valeur est moins pragmatique-matérialiste, et beaucoup plus civique voire morale. Enfin, *la valeur biosphérique* : les individus se soucient avant tout de l'écosystème. Mais finalement, il apparaît au regard des discours recueillis que la valeur égoïste a plus souvent été rencontrée dans notre enquête (ainsi que nous avons pu l'observer). En effet, les individus ont largement tendance à privilégier leurs propres intérêts au détriment des valeurs collectives. Dans ce sens, G. Faburel et *al.* (2004) montrent que, si l'automobile était portée de valeurs collectives fortes (statut social, croissance, etc.), aujourd'hui, les justifications sont davantage liées à un intérêt individuel (et au vécu quotidien) que collectif. La difficulté du changement proviendrait justement en partie du fait que les valeurs sont aujourd'hui plus individuelles que collectives, alors que le changement dont nous parlons implique une reconnaissance de ces valeurs collectives. De même, reprenant R.M. Dawes (1980) et la notion de « social *dilemma* », G. Tertoolen (1998) montre la nécessité de coopérer pour résoudre ce problème collectif.

Selon P.W. Schultz (2001), la préoccupation des individus pour les problèmes

NIMBY s'applique à une association ou une mobilisation qui s'élève contre un projet d'infrastructure, ou contre une infrastructure existante dégradant la qualité de vie d'un quartier, sans nier l'utilité intrinsèque de celle-ci, mais en contestant son implantation et les troubles qu'elle crée ou créera dans le voisinage. Selon la définition qu'en donne D. Trom, « l'effet ou le syndrome NIMBY s'emploie quand l'implantation d'équipements collectifs se heurte à l'opposition des populations locales concernées pour cause de nuisances diverses, attestées, plausibles, ou simplement craintes, inacceptables pour elles, mais parfaitement acceptables (selon elles) partout ailleurs où ces mêmes nuisances ne pourraient les toucher directement » (1999).

environnementaux est directement liée à leur degré d'implication ; autrement dit à la façon dont ces problèmes sont intégrés dans les représentations que les individus ont d'eux-mêmes. Partant de là, il est intéressant de comprendre la perception qu'ils ont de leur propre contribution au phénomène de réchauffement climatique et à la pollution. Nous allons voir à présent que, loin d'assumer leur responsabilité, les individus vont se justifier en tempérant les conséquences de leur comportement individuel face à des comportements collectifs similaires ou en mettant en avant des pratiques plus néfastes que les leurs.

6.4 Se déculpabiliser vis-à-vis des autres, de sa culture ou de sa génération

Les enquêtés auront tendance à produire des arguments justifiant leurs pratiques afin de se déculpabiliser vis-à-vis des autres. Loin de se sentir responsables des problèmes environnementaux, soit ils assument leur égoïsme, ainsi que nous venons de le voir, soit ils justifient par des caractéristiques culturelles ou générationnelles, ou encore se déculpabilisent vis-à-vis de comportements pires que les leurs : ils trouveront toujours plus pollueur qu'eux, ou plus polluant que l'automobile.

6.4.1 « Ma culture, ma génération est comme ça »

Si certains assument leur égoïsme, tel que décrit précédemment, d'autres tentent de le justifier en prétextant une norme de comportement liée à leur culture ou leur génération.
En effet, pour des individus, les caractéristiques de leur culture expliqueraient leur comportement qui serait alors justifié car normalisé. Les Français seraient ainsi décrits par ces enquêtés comme ne respectant pas les règles, et ayant un comportement individualiste. *« On n'est pas des Anglo-saxons ou des Allemands, on n'est pas éduqué vers le bien communautaire, nous c'est chacun pour soi, c'est très latin ça ! On est comme ça ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Les individus se cachent derrière des effets de culture et remettent en cause leur éducation civique. Lorsque Christian prend sa vieille Safrane qui consomme du 20 litres aux 100, il justifie son comportement qui consiste à privilégier son plaisir, par les caractéristiques de sa culture. *« J'y pense pas parce que c'est un plaisir personnel ! C'est clair que quand j'utilise ma voiture je fais partie des gros pollueurs ! Mais disons que je range tout pour pas que ça m'embête ! Les Français sont comme ça et je suis le premier à faire passer mon plaisir personnel avant tout ! »* (Christian). Il justifie son attitude en l'assimilant à une caractéristique nationale.
D'autres s'appuient sur leur génération qui comporterait également ce type de caractéristiques. *« C'est le vice de nos générations, on a toujours été pourris gâtés, on a toujours tout ce qu'on veut, (…) donc on pense qu'à nous, on est égoïstes, les générations de nos parents et grands-parents étaient beaucoup plus respectueuses et solidaires »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Ainsi, les individus amoindrissent les effets de leurs comportements et le justifient même, en le resituant dans un contexte global, et en le désindividualisant. Certains vont aussi se déculpabiliser vis-à-vis d'autres usagers, qu'ils jugent plus pollueurs.

6.4.2 « Il y a toujours plus pollueur que soi »

Plusieurs automobilistes n'ont pas le sentiment de polluer en voiture, ou du moins pas plus que les autres. Julie l'a très bien noté, *« mon grand-père me dit que sa voiture ne pollue pas ! Tout ça parce que c'est une diesel et qu'il y a un filtre à particules. On leur fait croire qu'ils ne polluent pas et finalement les gens sont convaincus qu'ils ne polluent pas donc comment tu veux leur faire prendre conscience »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).

Jean-Michel par exemple, passionné par les voitures sportives, a un véhicule qui consomme entre 15 et 20 litres aux 100. Il estime pourtant ne représenter qu'une faible part de la population « pollueuse », car prise dans la globalité sa pratique est jugée minime. *« Ça me préoccupe pas parce qu'en terme de pollution, je sais que je suis un cas particulier, je suis une toute petite tranche des conducteurs, mais si c'était généralisé que tout le monde faisait comme moi ça me ferait peut-être plus réagir, c'est peut-être ce qui me permet de me donner bonne conscience, c'est le côté égoïste je me dis qu'il y a très peu de gens qui font comme moi »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Faire partie d'une minorité soulage sa conscience, il n'a pas l'impression de polluer plus que la majorité des automobilistes. Il fait le parallèle avec les conducteurs de 4x4, également minoritaires, qui ne pollueraient finalement pas plus. Le niveau de pollution de cette minorité rapporté à celui de la globalité des automobilistes n'aurait pas grande incidence. *« C'est comme s'acharner sur le peu de personnes qui ont des 4x4 vraiment ça sert à rien, ce n'est pas la priorité ! Par contre par rapport à l'opinion publique c'est des mesures fortes, mais qui n'ont aucun effet sur l'écologie ! Je sais pas combien de voitures circulent dans Paris mais par rapport aux 3000 4x4 ce n'est pas comparable. Donc ça me donne bonne conscience »* (Jean-Michel). Johan, qui a lui-même un Rav4, justifie l'usage de 4x4 d'une autre manière : s'il s'accorde à dire que son véhicule pollue, selon lui il ne pollue pas plus qu'une grosse berline ou un monospace. Il en donne une démonstration technique. *« Pour un moteur équivalent ce type de voitures consomme plus parce qu'elles sont hautes, donc il y a plus de résistance au vent donc t'es obligé de développer plus d'énergie pour avoir la même vitesse, elles ont les quatre roues motrices donc ça aussi ça freine, donc t'es encore une fois obligé de développer de l'énergie. Il y a un coefficient de pénétration dans l'air à peu près équivalent à un char d'assaut. Donc ça pollue davantage à moteur équivalent. (…) Mais si on compare au monospace ça revient au même, parce que le monospace à une surface frontale de pénétration dans l'air qui est énorme, donc ça consomme tout autant. Et moi je consomme en ville dans les 13 litres aux 100, ce qui est une consommation importante déjà. Mais ça doit être équivalent à la plupart des berlines allemandes qui consomment sans doute davantage ou alors une vieille voiture, type 205, mal réglée ça consomme autant ! »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).

Christian a une voiture qui pollue énormément mais il ne s'en sert pas quotidiennement. Ainsi, il se conforte en décalant le problème sur les autres « qui font pire que lui », justifiant ainsi la non gravité de sa pratique, et la rendant même exemplaire : *« si les gens faisaient comme moi, utilisaient leur voiture une fois de temps en temps pour faire des grands trajets au lieu de l'utiliser tous les jours, parce que j'en vois tous les jours des voitures qui consomment autant ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Les individus ont ainsi tendance à justifier leur usage de la voiture en remettant la faute sur autrui, comme leur voisin qui ne fait pas le tri ou qui roule en 4×4, pour légitimer leur pratique qui devient alors positive. *« En région parisienne t'as des familles qui ont plein de voitures ! Eux ils polluent beaucoup plus ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).

Les utilisateurs de deux-roues motorisés s'emploient également à démontrer qu'ils polluent moins que les voitures. *« Je pollue un peu mais tellement moins qu'une bagnole à essence, je pense que si on remplaçait toutes les bagnoles par des scooters ou tous les mecs qui sont seuls dans leur bagnole par des mecs seuls en scooter, on y gagnerait énormément en pollution ! (…) c'est beaucoup moins polluant ! Moi je consomme, 2 litres, allez 3 litres aux 100 et c'est du sans plomb 95, alors qu'une voiture dans Paris, ça fait du 10-15 litres aux 100 ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Anthony aussi se déculpabilise vis-à-vis des automobilistes et a sincèrement le sentiment de moins polluer. *« Pour moi la consommation des deux roues me parait pas excessive donc je n'ai pas trop de scrupule à prendre un deux roues. (…) Déjà la mobylette c'est limité à 40km/h et j'ai vu la consommation d'une mobylette c'est pas énorme et puis en mob t'accélères jamais, à partir du moment où tu démarres moi après à aucun moment ou presque pas j'avais à freiner, je pense qu'en moto tu peux plus facilement avoir une conduite fluide sans accélération et freinage contrairement à la voiture où tu fais que ça. J'ai vraiment l'impression de ne pas consommer beaucoup d'essence. (…) Surtout en plus quand les gens sont tous seuls dans leur voiture. Je ne pense pas me tromper quand je dis que c'est un moyen de locomotion économique et peu polluant »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Une autre personne, également utilisatrice de la moto évoque aussi le style de conduite en y ajoutant la taille du moteur. *« T'as vu la taille du moteur d'une moto par rapport à celui d'une voiture ? Déjà ça consomme beaucoup moins. Je consomme du 6 litres aux 100, une voiture en consomme autant et elle monte à 10 voire 12. Mon cylindre c'est pas du 2,5 litres, c'est 1 litre et des poussières… (…) Et ça dépend comment tu roules, si tu roules d'une façon nerveuse, c'est évident que tu pollues plus ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). En effet, il est établi que les émissions de substances nocives des modes motorisés sont globalement liées à la vitesse pratiquée et au style de conduite (Delhomme, 2003). Mais si le deux-roues motorisé favorise la conduite fluide, celle-ci n'est pas sans freinages et accélérations fréquents voire brutaux[151]. « On enregistre de plus grandes augmentations de ces substances nocives et de la consommation de carburant (essence, diesel) avec des accélérations brutales, intempestives suivies de freinages brusques » (Delhomme, 2003). Selon les chiffres de l'ADEME, ce genre de comportement de conduite accroît la consommation de 20% sur route et de 40% en ville.

Si ces personnes se déculpabilisent vis-à-vis des comportements des autres ou des niveaux d'émission des autres véhicules, certains enquêtés amoindrissent les émissions de la voiture par rapport à d'autres facteurs de pollution, que nous allons décrire maintenant.

6.4.3 « Il n'y a pas que la voiture qui pollue ! »

Certains se déculpabilisent de leur usage automobile quotidien dont ils ne peuvent se passer, mettant en avant d'autres pratiques favorables à l'environnement, qui compenseraient la pollution qu'ils émettent avec leur véhicule. Alicia par exemple se justifie en s'appuyant sur un test dit scientifique de sa consommation d'énergie. *« La voiture je peux plus m'en passer j'aime trop*

[151] Selon les sources INRETS, d'après R. Joumard et J. Lambert (1991) et les Enquêtes Nationales Transports INSEE-INRETS de 1981-82 et 1993-94, les deux-roues motorisés ont une consommation largement inférieure aux véhicules particuliers et des émissions en grammes/voyageur/kilomètre sensiblement inférieures. Voir également le rapport INRETS de C. Gallez et J-P. Orfeuil, « Bilan énergétique pollution de la mobilité urbaine en France » (1996).

mais j'essaie de faire attention avec d'autres choses, je compense en faisant attention aux papiers, etc. et une fois j'avais fait un test dans une expo pour dire ton niveau de pollution par rapport à ton mode de vie… j'ai fait ça avec ma copine qui va en transports en commun et qui n'a pas de voiture… et elle consommait deux fois plus que moi, alors que je prends tout le temps ma voiture ! Ils comptaient le nombre de fois où on prend l'avion, si on mange des fruits de saison… tout tout tout ! Ils demandaient aussi le type de voiture, donc moi c'est une des plus petites qui existent mais comme elle est vieille elle pollue un peu quand même mais ma copine polluait bien plus que moi ! (…) J'ai l'impression de polluer nettement moins que d'autres qui n'ont pas spécialement de voiture mais qui font gaffent à rien » (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Le lien causal entre les nuisances automobiles et les enjeux environnementaux est affaibli ou du moins minoré, au regard d'autres phénomènes plus vastes. Quelques-uns en effet vont minimiser la pollution automobile comparativement à d'autres types de pollutions, notamment industrielles. Lorsque nous évoquons le terme de pollution, Martine évoque l'industrie et exclut l'automobile. *« Les usines, quand on arrive sur Paris y a les deux grosses cheminées, et à chaque fois mon fils me demande ce que c'est, je dis une usine, la pollution. C'est pour ça que Paris c'est tout gris, et qu'il est tout le temps malade, parce qu'il est asthmatique. (…) maintenant il y a des pots catalytiques, donc on a plus ou moins résolu ce problème là, c'est vraiment les usines maintenant qui polluent ! »* (Martine, 33, E, zone7-S/zone4-E, 2 enfants, secrétaire). Alicia s'avoue elle-même pollueuse, mais en minimise les conséquences face à toutes les autres choses qui polluent tout autant si ce n'est plus. *« Je fais partie des pollueurs, mais bon, s'il y avait que la voiture qui polluait ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). En effet, beaucoup noient les externalités négatives de l'automobile en termes de pollution, dans une masse de produits et de pratiques de consommations polluants ou néfastes pour la santé. *« Je le sais que c'est pollué et que je respire plein de cochonneries toute la journée, mais bon s'il y avait que ça ! Dans la bouffe il y a que de la merde, je fume… donc sinon on arrêterait de vivre ! (…) Il y aurait plein de choses à enlever, il n'y a pas que ma voiture à enlever, pas que nos voitures ! Il y a beaucoup de choses à s'occuper donc occupons-nous du reste aussi ! (…) tout le nucléaire… la pollution dans l'air, dans les produits, dans ce qu'on bouffe, il y a plein de trucs qui sont nocifs, faudrait remettre en cause plein de choses ! »* (Alicia).

Finalement, il y aura toujours matière à trouver plus polluant que ses propres pratiques, ou plus pollueur que soi. D'après les données de l'ADEME et du CREDOC en 1997, « le rapport coût/bénéfice que chaque individu calcule dans ses actions lui font préférer l'automobile. Dès lors, la pollution est perçue comme un mal nécessaire et les usagers considèrent que le pollueur… c'est l'autre » (Dufour, Loisel, 2003, p186).

Dès lors, lorsque l'on demande aux enquêtés de nous parler de leurs pratiques écologiques, s'ils évoquent rarement leur choix modal, ils vont mettre en avant d'autres pratiques dont le tri sélectif, qui apparaît quasiment banalisé.

6.5 Les petits gestes du quotidien : rôle de l'éducation et poids du dispositif matériel

Nous ferons un parallèle avec le tri sélectif, qui semble être une pratique écologique assez répandue, pour ne pas dire banalisée. Les individus adoptent certaines pratiques écologiques, tant qu'elles ne leur coûtent pas mentalement, physiquement et économiquement. Ainsi, s'ils valorisent les pratiques environnementales, à quel prix et à quelles conditions sont-ils prêts à

changer leurs pratiques ? Nous verrons que, d'une part, certaines pratiques ont été prises tôt et sont directement liées à l'éducation. Ainsi, nous pouvons supposer, à l'instar de nos enquêtés, qu'une éducation citoyenne dès l'enfance, favoriserait la prise de conscience dès le plus jeune âge ; et cette prise de conscience alors intégrée dans les mentalités influencerait les pratiques quotidiennes. D'autre part, si les individus adoptent certaines pratiques, c'est avant tout dans la mesure où ils ont les moyens de le faire sans que cela leur pèse trop. Nous évoquerons alors ici le poids du dispositif qui organise et facilite la pratique.

6.5.1 Quelles pratiques écologiques ? Les petits gestes du quotidien

Certains s'investissent beaucoup et adoptent des pratiques écologiques de manière réfléchie et très assidue. Ces pratiques concernent essentiellement le tri sélectif, mais elles peuvent aussi parfois apparaître dans le choix du mode, ou le style de conduite.

Agir pour l'environnement reviendrait à faire des petits gestes au quotidien. Alexandre renonce à espérer un mouvement général, mais se dit agir dans le sens de ses convictions. *« C'est juste que je dois agir en tant que citoyen et je pense que chacun doit agir, c'est pas moi qui vais changer les mentalités mais si je peux déjà le faire au niveau personnel, je le fais. De toute façon, si les autres ne le font pas personne ne le fait donc je ne veux pas rentrer dans cette logique-là. Mais je pense que c'est important, parce que c'est contribuer à, c'est montrer que chacun joue une petite partie sur l'Environnement avec un grand E. (…) et je pense que c'est du ressort individuel à faire ce petit effort et c'est en le faisant chacun tous un peu qu'on arrive à faire quelque chose ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi).

Cet enquêté fait particulièrement attention à la manière dont il fait le tri. *« Je pense, par exemple au tri sélectif où je sépare le verre, le carton, les boîtes de conserves… je fais très attention. (…) Depuis que ça a été instauré dans Paris, tout de suite je m'y suis mis parce que je trouve que c'est quelque chose d'important, et c'est dingue la société de consommation dans laquelle on vit, avec tous les emballages, les sacs plastiques… »* (Alexandre). Magda aussi s'attache à respecter le tri des déchets très minutieusement. *« Je fais le tri de papiers, de bouteilles, plastiques, métaux, de piles… j'ai deux sacs poubelles normaux, des sacs plastiques pour les bouteilles en plastique, un énorme sac pour les bouteilles en verre, et dans le bureau j'ai deux cartons de papiers, en général on charge la voiture avec tout ça le week-end et on va jeter ça ! »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). John a également des pratiques écologiques très poussées, notamment en ce qui concerne le tri, mais fait globalement attention à sa consommation d'énergie. *« On trie, ça, ça fonctionne bien. Je prends les escaliers et pas l'ascenseur, pour ne pas utiliser l'énergie de monter et descendre d'un ascenseur… et pour la forme physique. C'est se donner cette rigueur d'esprit, de pouvoir, quand c'est pas nécessaire, éviter de consommer de l'énergie. (…) Ma copine est pire que moi. Elle trie encore plus. Moi je triais juste papiers et verre… là on va plus loin, on trie les bouchons de bouteille, le métal, le carton, le plastique… ça fait plein de petites poubelles dans la cuisine, on en a cinq, et ensuite faut pas se planter ! »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Si John avait déjà adopté ces différentes pratiques écologiques, force est de constater que sa femme l'a particulièrement poussé à aller plus loin que ce qu'il faisait déjà. Ainsi, cet enquêté (et probablement surtout sa femme) a des pratiques très poussées, que ce soit le tri des déchets, la consommation d'électricité ou même l'usage de la voiture. *« On est très à cheval dessus, on essaie de pas laisser les lumières allumées, de recycler… d'utiliser le moins possible la voiture »* (John). Notons toutefois,

que John se déplace exclusivement à moto et en voiture. Mais là encore, s'il n'envisage pas d'utiliser des modes alternatifs, il fait attention à son style de conduite. *« Là, quand je roule, j'essaie de ne pas conduire comme un fou, de pas accélérer, j'essaie de rouler de manière fluide, comme en moto un peu, et d'économiser un maximum d'essence, et j'essaie de prendre la voiture quand ça roule bien, donc on consomme moins »* (John). Par ailleurs, il projette d'acheter une voiture hybride. *« Si je change de voiture je pense que je prendrais une voiture hybride, électrique/essence chez Toyota, mais le problème, c'est que ça coûte très cher… mais bon ça vaut le coût d'avoir ce genre de voiture »* (John). Toutefois, le changement est complexe et ces petits gestes au quotidien se construisent avec le temps et l'habitude.

6.5.2 Une habitude qui vient avec le temps et qui réduit le coût de l'effort

En effet, John souligne bien la complexité du changement alors même qu'il est sensibilisé et convaincu. *« Pour changer complètement de mode de vie c'est pas évident, mais ça se fait progressivement. Peut-être que nos enfants le feront mieux, ils seront vraiment au cœur de ce problème là »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). En effet, pour le moment, si John participe activement à la protection de l'environnement à travers ces petits gestes écologiques au quotidien, renoncer à l'usage de sa voiture ou sa moto serait trop coûteux. Les pratiques écologiques qu'il a adoptées ne lui coûtent pas autant que changer de mode. Il trouve un gain à ne pas prendre l'ascenseur, son amie a installé tout le système de tri à la maison, il n'a donc plus qu'à choisir la bonne poubelle, etc.

De même, si Daphné est sensibilisée aux problèmes environnementaux, elle montre également que le changement n'est pas si évident. Elle s'est consciencieusement demandé comment elle pouvait apporter sa pierre à l'édifice. *« Je me suis demandé comment je pouvais faire au quotidien pour mieux gérer tout ce que je fais et que ce soit un peu plus profitable… donc je peux commencer par ne plus utiliser ma voiture. Mais il faudrait gérer toutes tes consommations »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Changer de pratique ne dépend pas seulement d'une prise de conscience, dans les faits, cela est plus coûteux. *« Les problèmes de l'environnement je les ai intégrés mais j'ai pas encore la volonté d'arrêter complètement d'utiliser la voiture parce que ça peut servir de temps en temps. J'ai du mal à me dire que je fais une croix sur la voiture »* (Daphné).

Ces gestes au quotidien ont été adoptés et intégrés dans les pratiques de ces individus à force d'habitudes. Dès lors, l'effort s'est avéré moins douloureux. Pour ces personnes, l'idée ou la nécessité de changer de mode est récente, et n'ayant pas encore pris cette nouvelle habitude, cela leur semble insurmontable[152].

En effet, ainsi que le note Magda, une fois habituée à la pratique du tri, l'effort demandé est moins coûteux. *« Là ça me coûte un peu, parce que faire le tri ça me coûte de la place, ça me coûte de l'énergie, parce que je découpe quand même les enveloppes pour mettre le papier avec le papier et le plastique avec le plastique… mais je le fais et finalement maintenant ça me coûte pas tant que ça »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH). Alors que pour le moment, moins utiliser sa voiture lui demande un effort jugé encore trop important. Ceci rejoint l'idée déjà relevée dans la première partie sur les pratiques de mobilité et le choix modal, selon laquelle l'habitude fabriquerait des automatismes qui réduiraient considérablement l'effort cognitif. Alexandre le

[152] C'est aussi une question d'organisation, d'optimisation et de planification des déplacements.

confirme : *« au début il faut prendre les bonnes habitudes, on ne sait pas trop quels papiers faut mettre ensemble, les journaux, les magazines, les boîtes de conserves… mais pas les plastiques qui ont contenu de l'huile… ce genre de petits détails… et après c'est juste un réflexe à avoir ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Dès lors, le changement serait perçu comme un coût, mais une fois que l'habitude commence à être prise, le coût diminue. Cela nous amène alors à penser le changement à travers la question de l'éducation.

6.5.3 L'environnement, une question d'éducation et de norme ?

Partant du constat que l'habitude réduit le coût de l'effort, alors, pris le plus tôt possible, ces petits gestes quotidiens deviendraient des réflexes.

Et force est de constater que les pratiques écologiques font parties d'une éducation. Par exemple, Daphné nous explique que chez ses parents ils faisaient déjà attention à certaines choses : *« fallait pas laisser couler l'eau pour rien, on faisait le tri. Après j'étais en colocation, on faisait le tri aussi »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Ainsi, l'habitude prise relativement tôt se garderait plus facilement. Il en va de même pour Marion, *« c'est une question d'éducation, si on ne voit pas l'importance dès le départ je ne vois pas comment on peut faire prendre conscience aux gens »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Pour que les pratiques écologiques soient intégrées dans les mentalités, elles semblent devoir être normalisées. Pour Florence, faire le tri des déchets lui apparaît être un geste « normal », basique depuis son enfance. *« Mes parents triaient le verre aussi avant. C'est une question d'éducation mais ça me parait être un geste minimum. Je ne comprends même pas qu'il y ait des gens qui ne le fassent pas ! »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

L'éducation à l'environnement s'intégrerait dans une chaîne de diffusion où les enfants, eux-mêmes éduqués à ces questions (par l'école, etc.), éduqueraient à leur tour leurs parents. *« Je pense qu'il faudrait éduquer les gens à l'écologie aussi ! Dès l'école faudrait faire des choses avec les enfants, que ça rentre dans le programme, parce qu'après une fois que les parents le font, les enfants le font aussi. Et puis c'est les enfants aussi qui vont raconter les choses à leurs parents donc c'est eux qui peuvent leur faire prendre conscience des choses aussi ! »* (Florence). L'éducation passe aussi dans les messages de l'entourage : *« je commençais à être un peu plus concernée, mais c'est aussi parce que ça prenait une grande place dans les discussions avec mon entourage »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Mais finalement, outre les discours, montrer l'exemple en pratique aurait davantage de pouvoir d'incitation : *« Le fait de voir des gens autour de moi qui se bougent qui sont vraiment investis, ils y arrivent donc pourquoi moi je ne pourrais pas faire attention à ce que je fais »* (Daphné).

Toutefois, cela ne marche pas à chaque fois. John a été habitué par ses parents à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, mais aujourd'hui, ses pratiques de mobilité s'orientent largement vers les modes motorisés. Selon lui, plus qu'une habitude à prendre, il faudrait qu'elle soit réfléchie, informée, prise en connaissance de cause. Ces pratiques écologiques s'apprendraient notamment en montrant aux individus les répercutions de leurs propres comportements sur l'environnement. *« C'est une éducation avant tout. Même si pour certains ça a raté, comme moi par exemple mes parents n'ont pas réussi à me mettre aux transports en commun. C'est une éducation, un esprit civique, tout ça, ça s'apprend… Moi je fais des choses mais je ne vois pas les répercutions que ça peut avoir dans un ensemble »* (John, 32, E, P/zone2, en couple,

chef de pub). Pour Julie, la sensibilisation à l'environnement n'est pas innée, c'est quelque chose qui se construit. *« Je ne sais pas s'il faut culpabiliser les gens, les rendre plus responsables ou tout simplement les éveiller, les sensibiliser dès la naissance. Ce n'est pas parce que tu nais Allemand que t'es écolo, ça se fabrique ! »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).
John parle d'esprit civique. De même, pour Sylvain ces pratiques écologiques sont avant tout des gestes citoyens, qui sont à la portée de tous. *« Je ne vote pas écolo, je ne fais pas partie d'association…Greenpeace… pour moi c'est plus dans les petits gestes de la vie quotidienne, des gestes que tu fais tous les jours et simplement ! Et il suffirait que tout le monde s'y mette, que ce soit une histoire d'éducation et faire prendre conscience aux gens ! (…) Je ne pense pas que ce soit un enjeu politique, je pense que c'est une démarche citoyenne il faut que tout le monde s'y mette… »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Plus qu'un enjeu politique, pour cet enquêté, le changement passerait d'abord par des gestes de civisme donc par l'éducation. Mais faire adopter une démarche citoyenne n'est-ce pas un enjeu politique ?
Finalement, adopter des pratiques écologiques serait perçu par ces enquêtés comme un acte citoyen, une éducation morale, où chacun en bonne conscience, devrait agir de manière responsable. Nous verrons dans le prochain chapitre, qu'à l'inverse, pour d'autres, tout est enjeu politique. Des changements devraient avoir lieu à un niveau méso-social avant de contraindre les pratiques micro-individuelles.

Mais lorsque les habitudes n'ont pas été prises dans l'enfance, le changement reste coûteux. Cependant, les individus seraient prêts à adopter des pratiques sous conditions, conditions de moindre coût économique et de réduction de la charge mentale et physique. Dans ce cadre, un système qui organiserait et faciliterait la pratique pourrait inciter au changement.

6.5.4 Les conditions d'adoption de pratiques écologiques : le poids du dispositif « facilitateur » de la pratique

Nous avons vu des personnes plutôt sensibles aux enjeux environnementaux et actives, mais souvent, les pratiques sont davantage effectuées pour des questions de praticité que pensées dans ce registre écologique. L'exemple du tri sélectif, pratique écologique la plus courante, démontre clairement l'importance du dispositif matériel dans l'incitation à la pratique. Nous y ferons donc particulièrement référence.
Pour Christian, faire le tri représente un coût mental et physique important, et dissuasif. Il accepterait d'adopter des pratiques de tri par exemple, tant que cela ne représenterait pas une charge, un effort trop important. *« Je jette le verre dans un autre endroit parce que le verre c'est simple mais je ne vais pas jeter mes piles à pétaouchnoc ! Je ne peux pas les jeter à côté. Je dirais que si on voulait recréer un développement durable… il faudrait repenser les structures des bâtiments et faire des vide-ordures… là faut que j'aille jeter le verre à l'autre bout du parking, faut que je jette les piles à 500m, faut que j'aille mettre les papiers je ne sais pas où, faut que je trie le plastique c'est chiant ! Et encore ici on peut le trier le plastique, il y a des bacs pour. Mais si dans un bâtiment, il y avait la structure pour tout jeter au même endroit, ce serait tellement plus simple ! Je pense qu'on le ferait ! Si tu mets cinq vide-ordures au même endroit, les gens le feront parce que c'est facile à faire ! Mais de devoir se déplacer en cinq points différents pour tout jeter les gens ne le feront pas ! Quand tu regardes au point verre qu'est ce qui le fait, c'est les vieux, parce qu'ils ont que ça à faire ! Quand t'as une semaine*

chargée, tu ne vas pas te faire chier à faire ça ! Et puis là je te parle du tri sélectif de base, mais normalement faut que tu tries les magazines, le papier glacé, l'huile… normalement c'est hyper pointu, les gens n'ont pas envie de se faire chier comme ça ! » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Selon cet enquêté, il faudrait mettre en place des dispositifs qui organiseraient et faciliteraient les pratiques. Anne, par exemple, fait le tri notamment parce que cela facilite la gestion de ses poubelles. Plus qu'une conviction, c'est un dispositif matériel qui l'a incitée. *« Pour des raisons pratiques déjà parce que ça remplissait la poubelle de la cuisine, donc il fallait la descendre tout le temps, quand tu mets les emballages dedans ça prend de la place et puis je me disais s'il y a des poubelles de recyclage en bas c'est bête de pas le faire ! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Dès lors, un dispositif qui organise et facilite la pratique semble pouvoir influencer le comportement de certains.

Ainsi que le souligne J. Bardes (2002), si un développement des pratiques effectuées en faveur de la protection de l'environnement s'observe dans la population française, ces pratiques ne doivent pas s'interpréter comme le seul reflet de la volonté individuelle, elles sont à rapporter aux infrastructures disponibles dans le pays ainsi qu'à la législation nationale, encourageant, voire rendant impérative l'adoption de certains comportements. Dans notre échantillon, certains font le tri parce qu'un dispositif accessible réduit les contraintes. Tant que la charge mentale reste faible, ils adopteront ces pratiques presque naturellement. John par exemple nous explique la simplicité qu'il y a à faire le tri dans son immeuble. *« Il y a plein de poubelles et on n'est pas obligé de sortir il y a tout dans les parties communes, c'est très pratique, donc on vide ces petites poubelles une ou deux fois par semaine »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Si Sylvie a le sentiment que rien n'est fait pour favoriser le report modal de la voiture vers des solutions alternatives, elle fait par ailleurs le tri parce qu'elle en a les moyens. *« Je fais le tri sélectif, mais c'est parce qu'on a mis à ma disposition ce dispositif pour, j'ai une poubelle jaune, une poubelle verte… c'est en bas de chez moi, et tout est mis à mon service, à ma disposition il n'y a pas de raison que je ne le respecte pas ! Le tri on a fait en sorte que je puisse le faire donc je le fais »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Cet exemple montre clairement qu'il suffit qu'un dispositif favorise la pratique, et réciproquement en défavorise d'autres, pour qu'elle soit adoptée. Les parents de Marion ont commencé à faire le tri seulement quand le dispositif a été installé en bas de chez eux. Tant que cela leur demandait un effort trop coûteux, ils ne le faisaient pas. *« Ils font le tri parce qu'il y a eu les poubelles en bas de la maison, parce que quand il n'y avait rien, ils faisaient rien. Après il y a eu des bennes un peu plus loin mais on le faisait pas non plus, c'est vraiment quand ils les ont mis en bas de la maison ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). De même, Françoise s'y est mise une fois que le dispositif des poubelles de tri a été mis en place dans son immeuble.

Et *vice-versa*, quand le dispositif est inexistant, le tri n'est pas fait. En effet, dans certains cas, même s'ils en avaient l'intention, des individus n'auraient pas les moyens de le faire, le dispositif n'ayant pas été mis en place près de chez eux. *« Le jour où il y aura le tri, je le ferai. On ne me donne pas la possibilité de le faire… mais il y a le verre, et puis j'ai un carton dans lequel je mets les papiers, les magazines, plutôt que de les mettre avec le reste. Donc le jour où il y aura ça, je trierai, ça sera un peu contraignant parce que ça demande de l'espace, faut avoir trois ou quatre poubelles »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Dans ce cadre, le dispositif doit non seulement permettre de réaliser les pratiques, mais également de les faciliter en limitant l'effort cognitif et physique.

Si le dispositif des différentes poubelles facilite la pratique de tri à proximité des habitations, il

ne va pas jusque dans les logements, et ne résout donc pas le problème de place et de complexité à trier convenablement chez soi. *« Le tri, je le fais, depuis qu'on l'a mis dans l'immeuble. J'ai une poubelle sous l'évier, mais j'ai tendance à tout jeter au même endroit… en bas les poubelles c'est pratique, c'est clair, mais chez moi, c'est compliqué, bon le verre je sais, les bouchons, j'ai un sac comme ça, faut que j'aille les apporter, j'ai des adresses, mais de temps en temps quand c'est des papiers j'ai la flemme de les trier… »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Arthur aimerait faire le tri plus finement, mais le manque de place dans son logement le contraint à limiter sa pratique. *« Le problème du tri, je trie le verre, mais… ça me semble important et ça m'énerve de pas le faire. Les intérieurs sont trop petits en fait, faudrait trois poubelles, faudrait que ce soit facile. Par exemple il n'y a pas de poubelles à trois compartiments, ça n'existe pas, j'en ai vu une fois dans un magasin de design mais ça coûtait 80 €. Donc l'idée était bien, ça devrait être fait ça. Les intérieurs sont trop petits à Paris. Par exemple à Berlin, les gens trient tout le temps, mais les appartements sont plus grand, les cuisines plus grandes et les gens peuvent se permettre d'avoir trois poubelles »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Ainsi, même avec toute la volonté du monde, certains individus ne peuvent pas toujours agir en accord avec leurs convictions lorsqu'il n'existe pas de dispositif matériel permettant de faciliter les pratiques.

En effet, pour revenir à notre sujet, les moyens matériels et les offres alternatives de transports sont souvent jugés absents ou trop complexes, ce qui constitue un puissant argument pour justifier l'impossibilité de changer de comportements. Pour Cyril, l'offre de transport n'étant pas satisfaisante en grande banlieue, il a le sentiment d'être forcé d'utiliser sa voiture, *« On n'a pas le choix sur beaucoup de choses. Au lieu d'aller sur Paris moi on m'avait proposé un poste en Essonne, j'ai refusé parce que j'avais pas envie de me taper les trajets, mais si j'avais accepté je n'aurais pas pris les transports en commun, par la force des choses j'aurais du prendre ma voiture. Et j'aurais été obligé de polluer parce que je n'aurais pas eu d'autres choix »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Les individus accusent le manque de dispositifs adaptés qui, en réduisant sensiblement la charge mentale et physique, pourraient les inciter à changer.

Arthur soulève un autre frein, celui des coûts financiers. Adopter des pratiques saines pour l'environnement supposerait de pouvoir en avoir le budget. Que ce soit la voiture électrique, des poubelles à trois compartiments intégrés, ou même les produits de consommation biologiques, l'environnement a un coût.

Si, comme nous l'avons vu, certains enquêtés ne voient pas l'utilité de changer de pratiques de mobilité, car cela, à leur niveau, n'aurait, selon eux, qu'un impact mineur sur les émissions globales, concernant le tri, certains désapprouvent aussi l'efficacité du système, et se refusent à faire cet effort jugé inutile car non garanti tout au long de la chaîne de gestion des déchets. *« Je ne trie pas mes ordures. J'ai lu des choses là-dessus et je ne suis pas très convaincu de l'utilité de la chose ! J'ai déjà lu des rapports de commissions européennes où il y avait des débats disant que souvent les poubelles triées se retrouvaient dans la même décharge au final, des trucs comme ça ! »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier). Le manque de confiance envers le dispositif freine la pratique du tri de certaines personnes. *« Tous les discours et les campagnes pour l'environnement ne sont tellement pas en adéquation avec ce qui se pratique… il y a un bon paquet d'arrondissements de Paris qui font le tri des déchets, il y a eu des campagnes, mais il y a que 20% des déchets qu'on trie qui sont exploités à l'arrivée en tant que déchets triés. Le reste c'est re-mélangé et retraité comme avant. Donc il aurait fallu que ça suive ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

L'exemple du tri démontre bien l'importance d'un dispositif adapté, pertinent et crédible qui

fonctionnerait sur toute la chaîne : de la gestion des déchets chez soi, dans les immeubles, les zones d'habitation, et ce jusqu'à la collecte et le traitement des déchets. Cela vaut également pour les pratiques de déplacements : les individus seraient prêts à changer tant qu'ils ont un dispositif accessible près de chez eux, et que cela leur permet d'effectuer leurs programmes d'activités sans augmenter la charge mentale[153]. Mais pour prolonger la chaîne, il s'agirait également que cet effort de changement soit perçu utile, que les effets positifs de ces changements de comportement soient visibles[154].

Finalement, il apparaît que tant qu'il n'y a pas de dispositif, pas de mesures pour rendre les (ou même apporter) des solutions alternatives attractives (c'est à dire qui n'augmentent pas la charge mentale du déplacement), et tant que le changement apparaît trop coûteux (mentalement, physiquement, et économiquement), les individus ne changeront pas d'eux-mêmes. Ainsi, des enquêtés font le tri sélectif tant que cela ne leur coûte pas en place et en énergie, mais surtout, parce que le dispositif mis en place facilite la pratique et la rend même « normale ». Pour recadrer l'exemple du tri avec l'objet qui nous importe, rappelons que les individus choisissent le mode de transport qui leur paraît le plus simple, celui qu'ils maîtrisent le plus. Et dans de nombreux cas, la voiture est utilisée car perçue moins coûteuse qu'un autre mode, alors rarement voire jamais utilisé. Les individus font ce qui leur semble réduire le plus leur charge mentale. Partant de là, nous pourrions supposer qu'en rendant l'usage de la voiture compliqué donc en augmentant la charge mentale (en contraignant fortement son usage en termes de praticité, de fiabilité, etc.), et en diminuant à l'inverse la charge mentale pour les autres modes (par le biais de dispositifs « facilitateurs » par exemple), les individus s'orienteraient naturellement vers le plus simple. Ceci supposerait à la fois des mesures incitatives et des mesures coercitives. Nous reviendrons sur cette question dans le chapitre suivant.

Au regard de ces quelques résultats[155], il apparaît que, d'une part les individus ne sont pas tous conscients des problèmes environnementaux actuels, et ne font pas toujours le lien avec l'automobile. Et d'autre part, s'ils se disent l'être, cela ressemble davantage à un devoir (moral ou éthique) qu'à une conviction (assise sur des vérités établies par des scientifiques). Même si les individus paraissent sensibles aux questions écologiques, ils ne seront pas prêts pour autant à changer leurs pratiques de mobilité. L'adhésion aux valeurs environnementales ne suffit pas à provoquer le changement, les individus font passer leurs intérêts individuels en premier. De fait,

[153] En ce sens, il faudrait réfléchir à nos façons de modifier et d'optimiser nos programmes d'activités qui génèrent des déplacements. Voir à ce propos par exemple les travaux de M. Lee-Gosselin puis B. Faivre d'Arcier, qui, par jeux de simulations, on fait réfléchir des ménages, à ce qu'ils changeraient progressivement dans leurs comportements habituels s'ils devaient progressivement se limiter en cas de pénurie, et de grave crise de l'énergie.

[154] Il serait intéressant dans une recherche future d'observer l'impact de la mise en place d'un libre service de vélos, tel que Vélib', sur les pratiques de déplacement. En effet, les individus bénéficient d'un moyen de se déplacer *a priori* facile d'accès, à proximité de chez eux, peu coûteux économiquement et facile d'usage. Dans le cadre de notre réflexion, la mise en place d'un tel dispositif réduirait les coûts du changement.

[155] Une étude suisse menée par S. Stoll-Kleemann (2001) à partir de « focus groupes » a mis en avant différentes explications à la difficulté de changer de comportement. Ces explications se retrouvent également dans nos travaux : (1) la prise de conscience insuffisante par rapport à la gravité annoncée du phénomène, (2) le refus d'abandonner des habitudes bien ancrées et un style de vie, (3) le sentiment que les coûts pour soi-même sont plus importants que les avantages pour les autres, (4) et enfin « le passager clandestin », concept de la théorie des jeux, qui définit le comportement d'un individu qui a tout intérêt à ne pas participer à une action collective car si elle réussit, il en tire des bénéfices, et si elle échoue, il n'aura rien perdu.

pour protéger leurs intérêts individuels, ils semblent dotés d'une puissante capacité à produire des arguments pour justifier leurs pratiques : le manque de visibilité des effets, le sentiment d'impuissance et le fatalisme, la déculpabilisation vis-à-vis d'autrui, de leur culture ou de leur génération, et le manque de moyens matériels et cognitifs pour changer, etc.
Il s'agit maintenant d'analyser de plus près ces décalages (ou dissonances) qui s'opèrent entre les discours -qui vont vers une adhésion aux valeurs environnementales, et les pratiques -qui privilégient les intérêts individuels.

6.6 Dissonances cognitives et mécanismes de justification

Nous avons vu que face à ces décalages[156] entre le collectif (valeurs environnementales) et l'individuel (intérêts personnels) d'une part, et entre le sens (les discours moralisateurs, alarmistes, etc.) et le pratique (les usages) d'autre part, les individus produisaient toutes sortes d'arguments pour justifier leurs comportements[157]. En analysant davantage ici ces décalages, nous pourrons apporter d'autres éclairages à la compréhension des freins au changement de comportements. Nous pensons en effet que ces décalages, voire ces contradictions, peuvent freiner le changement, puisque les individus s'emploient à produire des arguments pour les justifier.

6.6.1 Des tentatives d'explication des décalages entre discours et pratiques, entre valeurs environnementales et intérêts individuels

Parmi les personnes interrogées, il apparaît un décalage important entre les discours, la prise de conscience environnementale déclarée, et les pratiques. T. Gärling et *al*. (2003) montrent que malgré une opinion publique de plus en plus favorable, ainsi que des déclarations d'intention, les pratiques de mobilité ne sont pas plus pro-environnementales pour autant.
Des enquêtes préexistantes réalisées en France, au Royaume-Uni et au Canada sur les représentations sociales de l'effet de serre, dont C. Philipps-Bertin (2004) fait la synthèse, mettent également en avant ces décalages. Les préoccupations, pourtant existantes, vis-à-vis de la préservation de l'environnement en général et du problème de changement climatique en particulier, ne s'intègrent pas dans les choix modaux. En effet, d'un côté des individus adhèrent aux objectifs de changement pour les bienfaits de l'environnement, mais de l'autre, ils ne modifient pas pour autant leur comportement. Plusieurs recherches ont montré qu'il n'y avait

[156] Notons que là où nous identifions des « évidentes » contradictions, les enquêtés nous font comprendre qu'ils n'établissent pas forcément de lien entre leur souci de l'environnement et leurs pratiques de mobilité. Quand les questions de l'entretien portaient sur l'environnement, les transports n'étaient que très rarement mentionnés contrairement au tri sélectif notamment.
[157] D'un point de vue méthodologique, les questions de l'entretien ne visaient pas à mettre l'interviewé face à ses contradictions et encore moins à le faire culpabiliser. Les individus faisaient inévitablement le lien entre la première partie de l'entretien qui portait sur leurs pratiques de mobilité et la deuxième plutôt axée sur les enjeux environnementaux, et se justifiaient d'eux-mêmes. Le déroulement de l'entretien introduit donc un biais, difficilement évitable, d'autojustification dans les discours.

pas forcément de lien entre les attitudes[158] environnementales et l'usage de la voiture[159]. G. Tertoolen (1998) constate que, même si les individus ont conscience de la détérioration de l'environnement, le comportement et les attitudes actuelles sont souvent contradictoires. F-G. Kaiser et *al.* (1999) concluent également que les individus se comportent de manière contradictoire, s'ils se disent favorables à l'écologie, ils n'auront pas nécessairement un comportement allant dans ce sens. De même, selon N. Golovchenko et M-C. Zelem, même si les automobilistes déclarent avoir conscience des problèmes de pollution, ils ne se montrent pas actifs dans la pratique. « Au contraire, toutes les tendances actuelles dénotent des comportements qui négligent la dimension environnementale : le goût prononcé pour le phénomène de montée en gamme, l'attrait pour les options polluantes (climatisation), le peu de report modal… » (2003).

D. Desjeux (2004) propose une source d'explication de ces dissonances. Selon lui, ce phénomène tiendrait aux effets de situation. Si les valeurs, les modèles culturels, les habitus ou les visions du monde structurent en partie nos comportements, les contraintes matérielles, sociales et symboliques peuvent expliquer l'écart entre ce que l'on dit, ce que l'on pense et ce que l'on fait. Nos résultats ont montré que, même si l'individu avait de bonnes intentions de changer, en pratique, le changement était plus complexe, et réclamait nécessairement un effort par rapport à un équilibre habituel. Le contexte, les opportunités, les contraintes interfèrent sur les intentions de changement.

La question environnementale se partage ici entre des valeurs collectives et des intérêts individuels. L'environnement se caractérise par une prise de conscience d'un ensemble de valeurs socialement partagées mais il comporte peu d'implications utilitaires à un niveau strictement individuel. L. Draetta observe également ce décalage entre les attitudes et le comportement. Elle nous dit : « d'un côté on retrouve la reconnaissance d'un problème, les déclarations de valeurs, l'expression d'une sensibilité et le désir d'agir en faveur de la protection environnementale, de l'autre on retrouve le vécu au quotidien, qui ne reconnaît pas toujours, sur le plan pratique, la préoccupation pour l'environnement » (2003, p80). Finalement, les déclarations de valeurs iraient dans le sens d'une préoccupation partagée tandis que les comportements relèveraient plutôt d'une attitude individualiste, qui exprimerait « une quête de confort, de non-implication, de maintien des pratiques habituelles » (Draetta, 2003, p80). Selon l'auteur, une explication de ce décalage proviendrait de l'ambivalence entre conscience environnementale et sensibilité environnementale[160]. En d'autres termes, lorsqu'il s'agit

[158] Ce terme est couramment utilisé par les psychologues de l'environnement. L'attitude serait définie par la disposition mentale. Elle peut exercer une influence sur la conduite de l'individu.

[159] Toutefois, I. Ajzen a montré un lien direct entre attitude et comportement. Il émet l'hypothèse que la plupart des comportements sont sous le contrôle volontaire des individus. Le comportement est raisonné dans le sens où l'individu soupèse les avantages et les inconvénients. Partant de là, il a construit le modèle de l'action raisonnée, visant à prédire un comportement à partir de trois facteurs : l'attitude, la norme subjective (pressions sociales perçues) et l'intention comportementale. Le modèle de l'action raisonnée représente un cadre théorique dominant dans la littérature sur la relation attitude/comportement. Ajzen a élargi le champ d'application de ce modèle aux comportements qui ne dépendent pas entièrement de la volonté de l'individu en créant le modèle du comportement planifié (Ajzen et *al.*, 1977, Ajzen, 1985). Pour N. Nilsson et R. Kuller (2000), la connaissance de l'environnement est moins déterminante que l'attitude dans le choix des comportements pro-environnementaux. Les pratiques de mobilité sont plus liées à la sensibilité environnementale qu'à la connaissance des atteintes à l'environnement. Mais cela est plus complexe, ainsi que nous l'avons vu, d'autres critères interviennent dans les choix : le sentiment de contrôle, d'efficacité, les représentations sociales, le confort, etc.

[160] La conscience environnementale représenterait le produit de l'expérience d'apprentissage de la préoccupation

d'exprimer une opinion ou de faire référence à l'environnement de manière abstraite, les individus montreraient une adhésion, cette valeur étant « valorisée dans leur champ culturel ». Mais « lorsqu'il s'agit de se situer à un niveau concret de vécu quotidien et de conduites, les priorités immédiates sont privilégiées ». L. Draetta en conclut que la reconnaissance du problème (donc la conscience environnementale) existe, mais la valeur environnementale qui « détermine » les conduites (donc la sensibilité) ne semble pas suffisamment acquise pour que les individus orientent leurs comportements en fonction de cette valeur (p86-87). Elle ajoute que les comportements au quotidien ne s'alignent pas aux attitudes car « la conscience du problème n'est pas suffisante à elle seule pour agir de façon significative au niveau de l'acquisition de valeurs et donc de la détermination de conduites » (2003, p88).

Au-delà de ces valeurs acquises qui détermineraient les conduites, nous pensons que l'individu doit se sentir concrètement impliqué, responsable, et directement touché, pour que ces valeurs déterminent ses pratiques. Pour M. Nilsson et R. Küller (2000), seule l'expérience personnelle détermine de manière significative les pratiques. P.W. Schultz (2001) montre notamment que la préoccupation des individus pour les problèmes environnementaux est directement liée à leur degré d'implication. I. Lorenzoni et I-H. Langford (2001), en mettant en évidence la dissonance entre l'obligation morale d'agir (ce que nous avons appelé précédemment « devoir moral ») et les difficultés à agir effectivement, intègrent à cette réflexion la question de la responsabilité, qui déterminerait davantage les conduites que la prise de conscience. Les auteurs proposent comme explication que les attitudes vis-à-vis des enjeux environnementaux sont en relation avec une norme sociale alors que le comportement se limiterait à une responsabilité individuelle. Selon F-G. Kaiser et T-A. Shimoda (1999), le sentiment de responsabilité joue un rôle important dans le comportement adopté. Ce sentiment peut être combiné à un sentiment de culpabilité, ou bien reposer sur des normes ou attentes sociales. F-G. Kaiser et *al*. (1999) font l'hypothèse que la manière dont une personne se sent responsable pourrait prédire son comportement écologique[161]. Dans la même mouvance, G. Faburel et A. Ginguené (2004) placent au cœur de leur analyse sur les décalages entre conscience environnementale et pratiques de mobilité, la question de la responsabilité individuelle. Ils dégagent deux types de responsabilité qui définissent la manière dont l'individu se représente son rôle dans la société: (1) la « responsabilité implicante », c'est à dire la volonté d'agir pour le devenir collectif, en terme de pratique ; (2) La « responsabilité délégative », c'est-à-dire la conscience que l'individu a des conséquences de son comportement, en terme d'attitude.

Cette recherche très intéressante a fait l'objet d'une enquête qualitative exploratoire, puis d'une enquête quantitative, ainsi que des entretiens de groupes. Cinq types d'usagers ont été identifiés en termes d'articulation entre attitude environnementale et comportement[162]. Il s'avère que si le

environnementale. Elle désigne la reconnaissance du problème. La sensibilité environnementale est le résultat de valeurs, attitudes et représentations acquises en tant que disposition durable (qui, dans un contexte structuraliste, fait référence au concept d'habitus de P. Bourdieu). La sensibilité environnementale exprime la présence de valeurs environnementales dans le système global de valeurs. Elle est de fait à la base des comportements et des actions environnementales (L. Draetta, 2003).

[161] Selon la théorie de V. Schwartz, « the norm activation theory », la conscience des conséquences de l'automobile est supposé « activer » la responsabilité, qui elle-même est censée en retour « activer » l'obligation moral pour réduire l'usage de la voiture (1970).

[162] Les pro-automobiles insensibles à l'environnement (groupe 1), les automobilistes modérés et hédonistes, peu sensibles à l'environnement (groupe 2), les multimodaux par commodité, sensibles à l'environnement (groupe 3), les automobilistes exclusifs, sensibles à l'environnement (groupe 4), et enfin les multimodaux écologistes et

groupe 5 des *Multimodaux écologistes et engagés* montre un lien évident entre la sensibilité environnementale et un comportement respectueux de l'environnement, le groupe 4, les *Automobilistes exclusifs, sensibles à l'environnement,* le contredit. Conscients des atteintes à l'environnement et sensibles, ses membres ont pourtant un usage exclusif de la voiture. Il est alors apparu que la question de la responsabilité pouvait permettre de comprendre le décalage entre ces deux groupes. G. Faburel en conclut qu'on adoptera plus facilement des pratiques environnementales si l'on a la volonté d'agir pour le devenir collectif. Il ressort notamment de ses résultats que la responsabilité et la sensibilité des différents groupes se positionne différemment sur une échelle spatiale et temporelle. L'échelle partirait de ce qui relève de la micro-individualité, c'est-à-dire la proximité locale (du quartier, de la maison par exemple), le temps (intérêt immédiat de l'individu) ; pour aller vers du « macro », considérant les conséquences futures sur la planète et les générations futures. Au regard des résultats de cette étude, les groupes 1 *(Les pro-automobiles insensibles à l'environnement)* et 2 *(les automobilistes modérés et hédonistes, peu sensibles à l'environnement)*, seraient plus dans la micro-individualité et ne se sentiraient pas responsables, tandis que les groupes 4 et 5 auraient tous deux une sensibilité projetée aux conséquences futurs et un sentiment de responsabilité environnementale assumé. En outre, la représentation de la responsabilité individuelle ferait bel et bien le lien entre ces deux groupes.

Ainsi, ces décalages entre les discours et les faits, tiendraient de ce qui relève du collectif d'une part, et de l'individuel d'autre part ; de ce qui relève de la morale, de la norme et donc du sens, d'une part, et de ce qui relève des pratiques et des contraintes matérielles d'autre part ; de ce qui relève du global, et de ce qui relève du local. Dans ce sens, G. Faburel et *al*. (2004) ont mis en exergue trois tensions dans le rapport à l'environnement : (1) une tension sociale : entre l'individuel et le collectif ; (2), une tension temporelle : entre le court terme et le long terme - autrement dit ce qui relève de l'écart entre les effets futurs du changement climatique d'une part, pour lequel les individus ne voient pas les effets, et les intérêts individuels au quotidien, d'autre part. (3) Une tension spatiale : entre le local et le global, c'est-à-dire la pollution locale par exemple, ce qui est touche l'individu, et le réchauffement climatique qui n'est pas directement perceptible.
Mais face à leurs contradictions, les individus s'emploient à produire de la justification pour réduire ces écarts, ce qui renvoie à la théorie de la réduction de la dissonance cognitive.

6.6.2 La réduction de la dissonance cognitive

Ces contradictions font référence à la théorie de la dissonance cognitive investie par L. Festinger (1957). Selon cette théorie, l'individu serait en présence de cognitions (connaissances, opinions ou croyances sur l'environnement, sur soi-même ou sur son propre comportement) incompatibles entre elles (contradiction entre des attitudes, ou entre des attitudes et le comportement). Si la personne croit que la préservation de l'environnement est souhaitable, mais en même temps continue de conduire sa voiture, elle sera alors engagée dans une attitude

engagés (groupe 5).

divergente de son comportement (Tertoolen, 1998). Elle ressent dès lors un état de tension psychologique désagréable motivant la réduction de cette dissonance.
On parle de modes de réduction de la dissonance cognitive pour désigner les stratégies de restauration d'un équilibre cognitif. G. Tertoolen fait l'hypothèse que la dissonance, devenant psychologiquement inconfortable poussera la personne soit à essayer de la réduire en limitant son usage automobile (changement de comportement), soit en modifiant son discours ou son attitude concernant les effets néfastes de la voiture de sorte à être moins négatifs (changement d'attitude). Donc il y aurait deux chemins de réduction contradictoires : l'un faisant évoluer le comportement, l'autre l'ancrant dans l'autojustification (et donc risquant au contraire de le pérenniser). Dans le même sens, C. Philipps-Bertin explique que « la conscience d'une contradiction entre une attitude et un comportement (état de dissonance) conduit à la réduire par le changement d'attitude ou de comportement afin que l'attitude corresponde au comportement (état de consonance) » (2004, p21).
Dans son expérience pour comprendre les résistances psychologiques au changement, G. Tertoolen constate que les répondants, relativement conscients des problèmes environnementaux avant l'enquête et qui s'avèrent finalement utiliser leur voiture plus souvent que ce qu'ils avaient prédit, ont tendance à réduire leur attitude (c'est-à-dire à changer leur discours concernant l'environnement). En d'autres mots, quand la divergence entre l'attitude (le discours environnemental) et le comportement (l'usage de la voiture) est mis en avant, alors apparemment les individus vont plutôt modifier leur attitude que leur comportement et tendent à justifier leur comportement. L'auteur met ici en exergue la force de la contrainte face aux valeurs. En effet, changer son comportement est plus contraignant que changer son discours. Ceci a également été avancé par les tenants de la théorie de la dissonance cognitive : si les attitudes et les comportements ne sont pas en harmonie, alors les attitudes changeront plus probablement.

Les individus interrogés s'emploient en effet à réduire cette dissonance cognitive, en mettant en avant des arguments de justification. Le changement apparaît alors difficile et complexe du fait de la puissante capacité des individus à produire de la justification et légitimer leurs arguments pour expliquer le décalage entre leur discours et leur comportement. Nous avons vu jusque-là que ces justifications relevaient d'un sentiment d'impuissance ou de la faiblesse du pouvoir d'action à leur niveau individuel sur ces enjeux environnementaux ; de l'absence de lien (et de formation-information sur la réalité de ce lien) entre les nuisances automobiles et les enjeux environnementaux ; du manque de visibilité des effets ; du manque d'information ; de la déculpabilisation vis-à-vis d'autrui et du refus de responsabilisation ; ou encore du coût du changement et du manque de moyens mis à disposition (en termes d'alternatives et de dispositifs facilitant la pratique) pour changer. Loin de tout jugement de valeurs, une telle approche inspirée des travaux de L. Boltanski et L. Thevenot (1987) notamment, considère comme central le travail de justification des individus et leur capacité à mettre en preuve leur comportement. Les auteurs font l'hypothèse que les acteurs ne peuvent pas se contenter d'arguments particuliers, mais doivent mobiliser des argumentations générales qui dépassent leur personne et la situation singulière où ils se trouvent. Nous ne reprenons pas ici la modélisation des auteurs par les

« cités »[163], qui nous semble aller au-delà du discours de nos enquêtés. En effet, plus que de chercher à monter en généralité, et à parler au nom d'un intérêt général, nos enquêtés tentaient plutôt de minorer les conséquences de leurs pratiques, et certains défendaient ouvertement leurs intérêts individuels. Une hypothèse serait que les argumentations générales seraient trop éloignées des personnes et pas assez appropriées pour les mettre en pratique.

Finalement, nous l'avons compris, le changement, et, de manière générale le thème de la mobilité, est complexe et porté de contradictions. Comme nous avons tenté de le démontrer ici, des décalages s'opèrent entre des intérêts individuels, collectifs, entre des valeurs, des normes et des pratiques, etc. Ainsi que l'ont très bien relevé D. Desjeux et M. Bonnet (2000), mais aussi L. Guay (1999), la mobilité forme système et, est, dès lors, portée de contradictions et de paradoxes. « La mobilité urbaine devrait être pensée en terme de système d'organisation à optimiser entre une multitude d'acteurs aux intérêts et aux mobilités contradictoires » (Desjeux, Bonnet, 2000, p19). En effet, la réponse aux problèmes écologiques est complexe, d'une part elle met en présence des acteurs aux valeurs et ressources différentes. Et d'autre part, cela suppose une appropriation personnelle et collective. F. Ascher ajoute dans ce sens que ces conflits s'expriment à différentes échelles (2000, p211).

A une échelle individuelle : un conflit apparaît, comme nous l'avons particulièrement vu ici, entre intérêts individuels et intérêts collectifs. F. Ascher prend l'exemple du citadin qui souhaite se déplacer comme il veut en ville, mais en tant que riverain préfère habiter à l'abri des nuisances sonores et pollution, tout en ne souhaitant pas voir ses impôts augmenter pour le financement d'alternatives plus propres (NIMBY). F. Héran (2000) relève également les contradictions de la « maman-taxi » qui veut plus de sécurité pour ses enfants mais qui les accompagne en voiture pour les protéger du danger de la route. Ce comportement se retrouve également chez les personnes qui roulent en 4x4, symbole de sécurité pour les enfants, mais qui inversement, de part la taille et la surélévation du véhicule, réduit la visibilité à hauteur d'enfant.

A une autre échelle, un conflit se joue entre les systèmes de valeurs. La mobilité n'apparaît plus aujourd'hui comme un système de valeurs consensuel, nous dit M. Bonnet, « mais comme le support de discours contrastés, souvent contradictoires, comme si différentes visions de l'avenir s'affrontaient à son propos » (2000, p197). M. Bonnet ainsi que F. Ascher (2000) notent que la mobilité serait passée d'une valeur de progrès économique et social, et moyen de développement économique, à une source de dysfonctionnement, de déséquilibre social et de nuisance, danger, coût et menace pour l'environnement.

Une autre incohérence concerne l'étalement urbain, ainsi que le note P. Veltz. Il est aujourd'hui établi que les villes étalées de par les distances-kilomètres qu'elles engendrent, augmentent considérablement les émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins il apparaît que « pendant que l'on préconise l'usage des transports en commun et la compacité des aménagements urbains,

[163] Boltanski et Thevenot ont dégagé six modes de justifications publiques qui correspondent à différentes « cités » (ou monde) : civique, industrielle, domestique, par l'opinion, marchande et inspirée. Une « cité » correspond à une logique de justification basée sur une conception du bien commun, perçu comme un principe supérieur. En ce sens, nous pourrions imaginer une septième « cité », celle de l'environnement, avec comme principe le développement durable et la qualité de vie. Dans une recherche sur les conflits dans l'aménagement de la nature, C. Lafaye et L. Thevenot (1993) montrent comment les groupes de pressions utilisent les références à l'environnement pour passer du personnel au commun, du particulier au général. On va se dire porte-parole d'une cause, comme les générations futures, le patrimoine commun, les animaux, etc. Dans cette lignée D. Trom (1999) démontre comment des militants, soupçonnés de ne défendre que des intérêts égoïstes, sont contraints de réfuter cette accusation en convertissant la cause qu'ils défendent en un bien commun.

toute la mécanique du marché foncier, du marché du logement et de ses financements pousse à la dispersion » (Veltz, 2006).
Toutes ces contradictions et ces conflits sont autant de dissonances qui freinent le changement pour une mobilité plus durable.

Nous avons vu dans ce chapitre que les problèmes environnementaux et le relatif consensus pour une réduction des émissions ne suffisent pas à sensibiliser les individus pour adopter un comportement responsable. L'environnement n'apparaît pas être un levier déterminant pour changer les pratiques dans les faits. Ce critère peut cependant être un moyen de faciliter l'acceptabilité du changement et des mesures coercitives, puisqu'il donne *a priori* raison aux individus. Le chapitre suivant s'attache à analyser l'impact des politiques publiques sur les comportements, ainsi que les réactions et perceptions des individus vis-à-vis des mesures de régulation de la mobilité et des acteurs qui les mettent en œuvre.

Chapitre 7 : Le poids du politique dans le changement des comportements

Si aujourd'hui un consensus semble apparaître concernant le changement de nos modes de vie en vue d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, les avis divergent quant aux moyens d'y parvenir (Orfeuil, 2004). Les experts ont préconisé de multiples orientations susceptibles de maîtriser les émissions de CO2 des transports routiers, et réduire la mobilité automobile en milieu urbain. Les principales sont le développement des nouvelles technologies (par l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et l'usage partiel ou total de carburants alternatifs ou d'électricité), la communication (par la mobilité virtuelle : télétravail, etc.), la planification urbaine, l'amélioration des alternatives (modes moins consommateurs, amélioration des taux d'occupation des véhicules), la tarification, etc. (Gallez et *al.*, 2002). Cependant, malgré la connaissance de ces solutions, un sentiment d'impuissance persiste (Brög et *al.*, 1996, Kaufmann, 1997). Et les politiques mises en œuvre en Île-de-France pour pallier les conséquences d'un accroissement de l'automobile non maîtrisé semblent relativement peu efficaces (Kaufmann, 2001a).

W. Brög (1996) fait notamment l'hypothèse qu'une des explications de ce relatif échec relèverait de l'écart entre les intentions annoncées et la réalisation active des mesures. En d'autres termes, cela proviendrait de l'incohérence des politiques et de l'ambition limitée des acteurs concernés (Kaufmann, 1997, 2001a). Les acteurs ne seraient peut-être eux-mêmes pas convaincus des chances de réussites de leurs actions. Nous avons également pu vérifier cette hypothèse dans les résultats de notre enquête en Île-de-France. J-P. Orfeuil (2004) relève par ailleurs le manque de cohérence et de consensus entre les acteurs décideurs. En effet, les politiques ne sont pas toujours sur la même longueur d'onde : les Etats-Unis et la Russie en particulier ne se sentent pas engagés dans le protocole de Kyoto. Il ajoute que les acteurs politiques se sont beaucoup opposés sur les moyens d'action en oubliant un peu les fins. De plus, les décideurs et les scientifiques ne partagent pas toujours les mêmes objectifs. Nous verrons que nos enquêtés ressentent ce manque de cohérence et de consensus au niveau national et international, ce qui peut être néfaste à l'acceptabilité des mesures mises en place ou même des objectifs visés. Une autre hypothèse relevée par V. Kaufmann concerne les solutions mises en œuvre : elles seraient inadéquates. Les solutions préconisées semblent plutôt idéologiques et probablement peu adaptées aux logiques d'action individuelles. Nous avons pu constater dans la première partie de cette recherche que les critères de choix modaux ne relevaient pas simplement du temps ou des coûts financiers, l'attachement à l'objet, le confort, les habitudes, les représentations sociales, les contraintes familiales, professionnelles, etc. sont des critères tout autant si ce n'est plus déterminants pour comprendre les freins au changement de comportements de mobilité. Selon V. Kaufmann, « cette hypothèse revient à considérer que les experts proposent des solutions sans avoir véritablement compris les phénomènes sociaux qui sont sous-jacents » (2001a). Nous allons en rendre compte ici à partir du discours des personnes que nous avons interviewées en Île-de-France. En effet, si les politiques actuelles visent à

transformer la ville et la mobilité urbaine, en cherchant non seulement à rendre les transports collectifs plus attractifs mais également à contraindre et restreindre l'usage automobile (Andan, Faivre d'Arcier, Lee Gosselin, 1998), comment ces changements sont-ils envisagés, acceptés par les individus ? Comment réagissent-ils face aux mesures mises en place par les pouvoirs publics ? Quelles sont les réticences ?

Il s'agit dans ce chapitre de revenir dans un premier temps sur l'impact éventuel des mesures de réduction de l'usage automobile mises en œuvre, sur les comportements de mobilité. Les effets peuvent être provoqués par des contraintes dissuasives vécues par les usagers ou inversement par des mesures incitatives, bien que celles-ci soient encore faibles. Dans un deuxième temps, seront mises en exergue les perceptions et réactions des individus à propos de ces actions politiques et de leurs acteurs. Ces deux paramètres nous permettront de mieux cerner ce qui freine l'usage automobile au niveau des politiques publiques d'une part, et l'acceptabilité de ces orientations politiques d'autre part.

7.1 Contraintes à l'usage, des mesures de limitation de la voiture efficaces ?

Nous avons pu d'ores et déjà évoquer un bon nombre de contraintes liées à l'usage de la voiture. Les contraintes favorisant son usage concernent les carences des infrastructures et du système de transport, ou à l'accès en situation de mobilité réduite. Et les contraintes défavorisant son usage sont notamment de l'ordre des difficultés de stationnement et de circulation, ainsi que du coût. Il convient ici de se centrer sur ces freins directement liés aux actions politiques. Les politiques publiques semblent avoir un rôle fondamental dans le changement de comportements. Tout d'abord, comme nous l'avons vu précédemment en faisant le lien avec le tri sélectif, le dispositif influencerait fortement les pratiques, ce qui sous-entend que des mesures orientant l'individu vers des modes alternatifs à la voiture en simplifiant leur usage, et parallèlement des mesures contraignant l'usage automobile, pourraient faire évoluer les comportements dans ce sens. Ainsi, quels impacts les mesures restrictives et les mesures incitatives peuvent-elles avoir sur les personnes enquêtées ?

7.1.1 L'impact sensible des mesures coercitives

Les difficultés de stationnement et de circulation deviennent de réelles contraintes pour certains, et peuvent parfois influencer le choix du mode. En analysant les stratégies à l'usage (partie I) nous avons vu que ces contraintes pouvaient être levées, acceptées, compensées ou bien au contraire, que quelques automobilistes optaient pour un autre mode de transport lorsque cette contrainte était connue et non maîtrisable ou dépassait un seuil d'acceptabilité.
Pour ces enquêtés, les mesures contraignant l'usage de la voiture en ville ont une certaine incidence sur les comportements : prendre sa voiture devient une telle charge mentale que certains en sont dissuadés. Observons ces contraintes qui commencent à dissuader certains de l'usage de la voiture : les coûts, les embouteillages et le stationnement.

7.1.1.1 L'impact des coûts économiques

Des enquêtés, Multimodaux, ne prennent pas systématiquement leur voiture, son usage étant souvent trop contraignant. Par exemple Corinne évite de prendre sa voiture à chaque déplacement dans le but de limiter les contraventions : *« parce que économiquement me prendre des PV tout le temps c'est pas possible, et puis pour se garer… ça marche quelque part leur truc puisque je la prends pas ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4.S, étudiante). Henri évite de faire des trop longues distances pour limiter le coût de l'essence, *« si mon temps de transport en voiture dépassait une heure, ce ne serait plus rentable de prendre la voiture, parce que ça serait plus coûteux en essence »* (Henri, 23, E, zone 5, étudiant). Boris a plus radicalement choisi de renoncer à la voiture pour limiter son budget transport. Faisant un calcul entre le coût de sa voiture et celui des transports en commun, il en convient que prendre le RER lui coûte neuf fois moins cher. *« Quand tu vas au boulot en transports en commun la moitié de tes frais sont remboursés. (…) Et ça me coûte neuf fois moins cher »* (Boris, 28, M-A, P/zone6, chef de chantier). Le remboursement de la carte orange pour cet enquêté est un avantage non négligeable.

Cependant, pour d'autres, l'augmentation des coûts n'aura pas de conséquence sur leurs pratiques de mobilité, nous l'avons relevé dans le premier chapitre de cette partie avec l'exemple d'Alicia notamment. Malgré une conscience des coûts élevés de sa voiture, elle continuera à en faire usage tout autant. Elle a doublé le coût de sa consommation d'essence, à laquelle s'ajoute une multiplication de contraventions. Et malgré tous ces frais supplémentaires, elle n'a pas réduit son usage automobile. Le confort et l'indépendance qu'elle a acquis à travers cet objet de mobilité compensent largement tous ces coûts, qui la font par ailleurs s'endetter d'autant plus. Et malgré cette charge financière importante qu'elle ne peut assumer, elle n'aura aucune intention de réduire son usage pour réduire ses frais. Elle préfèrera réduire d'autres dépenses. Toutefois, elle souligne que si la sanction et les contrôles étaient plus fréquents et récurrents, cela pourrait devenir problématique *« là une amende de temps en temps ça va, mais si j'en avais tous les jours, je crois que je pourrais plus suivre financièrement, donc il faudrait que je trouve une solution… »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). En effet, des sanctions de plus en plus récurrentes et strictes semblent avoir un effet sur le comportement de certaines personnes. Cyril nous montre l'efficacité des mesures et surtout de la sanction, en nous faisant part de son expérience de mobilité après le retrait de son permis de conduire. Vivre en banlieue sans voiture a été un vrai cauchemar pour cet enquêté. *« Je lève le pied maintenant, ça a été une très bonne leçon. Donc maintenant je m'accroche à mon permis ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Par ailleurs, l'installation de radars a notamment eu un impact important sur les comportements de conduite. « *Les radars tout ça je pense que ça a marché, les gens roulent moins vite dans l'ensemble* » (Cyril). Marion relève aussi l'effet des radars et donc l'efficacité des sanctions pour faire respecter les règles de conduite. *« C'est depuis que y a des radars et là où y en a que les gens font attention »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Outre la multiplication des contrôles, les campagnes de prévention avec leurs images « choc » ont également eu des effets sur les comportements de mobilité de certains. *« La prévention routière marche bien ! On a vu des pubs toutes les deux minutes à la télé, la radio, il y avait des flics à chaque coin de rue… et les gens ont roulé moins vite, en tout cas ça a eu de l'effet sur moi, et les chiffres le montrent. Je roule beaucoup moins, je ne bois pas du tout quand je conduis… J'ai plus de chance de me*

faire prendre, ça coûte plus cher et surtout j'ai pris conscience que ça pouvait être dangereux » (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).
Ainsi, le risque de la contravention s'avère de plus en plus coûteux et les coûts économiques de ces sanctions sont, dès lors, plus importants.

Parallèlement à ces contrôles qui deviennent de plus en plus systématiques, nous pouvons nous demander si la montée des prix du carburant a un impact sur les comportements de mobilité de nos enquêtés. Au regard des statistiques, il semblerait que le taux de motorisation ait baissé, et que la hausse des prix du carburant ait eu un impact même mineur sur les comportements. Selon les travaux de L. Hivert, l'épisode de forte hausse du prix du carburant en 2000 s'est traduit par une inflexion sensible du kilométrage. Quand le prix de l'essence a augmenté de 15% et le diesel de 21%, le kilométrage moyen a baissé de 3.4% pour l'essence et 4.4% pour le diesel (Hivert et *al.,* 2005). En outre, il note que ce sont les habitants de zones périphériques et rurales ainsi que les plus pauvres qui subissent le plus cette hausse des prix, faute d'alternatives. Toutefois globalement, il s'avère que « la hausse des prix des carburants diminue la demande de transport (plus ou moins selon l'horizon et le mode) et réduit les vitesses routières en rase campagne : il y a donc en plus des réductions du kilométrage, des effets sur les nuisances comme le bruit, la production de gaz à effet de serre, de polluants et d'accident de la route » (2005). Du point de vue de ces résultats L. Hivert et *al.* (2005) suggèrent donc aux pouvoirs publics « d'orienter les comportements de long terme via la fiscalité ». Toutefois, l'impact concernant la hausse des prix du carburant entre 2001 et 2006 serait moindre que dans les années 1970. D'une part, pour certains économistes les automobilistes feront des sacrifices sur des dépenses liées au logement, ou d'autres dépenses, ainsi que nous l'avons vu avec l'exemple d'Alicia ; et d'autre part, augmenter significativement le prix des carburants fera décroître la population et l'emploi dans les régions dépendantes de l'automobile[164]. Au regard des enquêtés que nous avons pu réinterroger pendant toute la durée de la recherche[165], il apparaît que cette hausse n'a pas un impact significatif sur les usages urbains. Même si ce facteur a pu avoir un effet sur quelques personnes, qui sont davantage attentifs à leurs usages (réduction du kilométrage ou des déplacements en voiture), d'autres n'ont pas été perturbés dans leurs intentions d'utiliser leur voiture, préférant réduire d'autres dépenses. Mais il conviendrait encore une fois, de saisir les effets sur le long terme : soit les individus peuvent mettre un certain temps avant de ressentir les effets sur leurs budgets, soit au contraire, ils vont réagir spontanément, mais finiront par s'habituer à ces prix qui n'auront alors plus le même impact.

Ainsi, il semblerait que, pour certaines personnes, les mesures de réduction de l'usage automobile par les coûts ne soient pas efficaces. Mais ceci devrait être observé sur du long terme : nous pouvons supposer que la hausse des prix des carburants, ainsi que les divers coûts liés à la voiture pourront probablement amener les comportements à changer sur le long terme, mais au vu de la durée de notre travail de recherche, ce facteur ne paraît pas véritablement probant. Cependant, des sanctions de plus en plus élevées et systématiques affectent certaines personnes et semblent avoir un impact sur leur comportement.
Le stationnement, par son coût économique, mais surtout par le coût psychologique et physique

[164] Sources: TMIP Listserv Technical Synthesis.
[165] La période 2004-2006 étant quasiment une période continue de hausse du prix du carburant.

qu'il représente, du fait de la difficulté qu'il y a à trouver une place, semble freiner davantage le choix de l'automobile, dans certaines circonstances.

7.1.1.2 Les contraintes de stationnement

Le stationnement est un facteur souvent déterminant pour choisir de prendre sa voiture ou non. *« C'est tellement dur pour se garer qu'on essaie de la prendre le moins possible ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). En effet, pour beaucoup, prendre la voiture à Paris serait de la folie. *« Quand je vois la complexité pour trouver une place pour se garer (…) On fait tout pour éviter que les gens prennent leur voiture ! Sur Paris prendre la voiture c'est de la folie ! »* (Cyril). Si les Multimodaux ne prennent pas leur voiture au quotidien, dans nombreux cas, c'est en partie en raison des contraintes de stationnement et de circulation. Frank possède une voiture mais s'en sert rarement, *« ça me rend fou de tourner dans un quartier pendant 40 minutes avant de trouver une place ! »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Les problèmes de stationnement peuvent être décisifs dans le choix du mode, l'automobile perdant dès lors ses attributs de rapidité et de simplicité et devenant source d'énervement.

Certains, comme Charles, ne peuvent pas disposer du stationnement résidentiel. Ils sont donc forcés de reprendre la voiture le lendemain afin d'éviter les amendes. Vivant chez son amie, Charles ne bénéficie pas de la carte résidentielle, et à l'inverse il a un parking gratuit à disposition sur son lieu de travail. Dès lors, il préférera prendre sa voiture le matin, et la laisser la journée sur son lieu de travail plutôt que risquer une amende en la laissant sur son lieu de résidence. *« Des fois c'est vrai la voiture c'est chiant, et moi j'ai un problème avec le stationnement résidentiel donc je suis un peu obligé de la prendre si je veux pas me prendre trop de contraventions. Là, ça me soûle un peu de devoir payer 30 € à chaque fois »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). En effet, la possibilité de stationnement sur le lieu de domicile peut inciter à ne pas prendre sa voiture, et d'autant plus lorsque l'on possède une carte de stationnement résidentiel (mais nous verrons qu'elle n'a pas toujours un impact sur le choix). Et au contraire, posséder une place de stationnement sur le lieu de travail incite à prendre sa voiture. Une politique d'entreprise limitant le stationnement et remboursant parallèlement la moitié de la carte orange semble avoir un impact non négligeable sur les comportements de mobilité. Ainsi, l'offre de stationnement est un déterminant majeur du choix modal ainsi que l'ont aussi souligné plusieurs chercheurs (Orfeuil, 1994 ; Bonnel, 2003 ; Massot, Orfeuil, 1991 ; Kaufmann, Guidez, 1998, etc.). M-H. Massot et J-P. Orfeuil, par exemple, après les travaux de L. Hivert et J-P. Orfeuil (1986, 1989), ont montré que les individus disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail utilisaient deux fois moins les transports en commun pour se rendre au travail que ceux qui n'en disposaient pas.

Nous revenons ici au poids du dispositif qui facilite ou contraint la pratique. L'automobiliste choisira, ou non, la voiture selon qu'il dispose, ou non, d'un parking sur le lieu d'origine ou de destination. Marion nous explique que les mesures prises à Saint-Denis pour limiter le stationnement ont un impact sur son comportement : elle ne prend plus la voiture pour y aller *« Ça marche, parce que par exemple à Saint-Denis, ils font de plus en plus de zones piétonnes, il n'y a pas de parking et du coup je ne prends plus la voiture pour y aller. A Paris c'est pareil. C'est sûr que ça contraint les gens. (…) Mais par exemple ici à Epinay je ne vois pas vraiment de contraintes… »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).

Quand les mesures ont été suffisamment draconiennes pour qu'il soit devenu impossible de se garer dans certains quartiers de Paris, Alicia choisira exceptionnellement de ne pas prendre sa voiture. Si, comme nous l'avons vu les frais d'essence ou les contraventions ne la freinent pas, le problème de stationnement a, à l'inverse, plus d'impact sur ses choix. *« Il y a des endroits à Paris où on ne peut pas se garer, dans le centre de Paris c'est bien connu, et sinon il y a un endroit où je me rends régulièrement pour le boulot, et je sais que c'est impossible de se garer, ou alors c'est 20 € le parking pour la journée, donc là je laisse la voiture chez moi »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). *A contrario*, à l'université, John utilisait systématiquement sa voiture seulement quand il était sûr de pouvoir se garer gratuitement. *« J'ai commencé à y aller tout le temps en voiture, parce qu'il y avait le parking gratuit. (…) En revanche quand un cours commençait en milieu de matinée c'était fini parce que tout le monde avait pris les places, donc je venais en transports »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).
Certains vont réfléchir en pensant au problème de stationnement à l'origine plutôt qu'à la destination. En effet vivre dans un quartier où les places sont rares peut également restreindre l'envie de libérer cette place. *« On a plus de mal à se garer là où on habite donc on y réfléchit à deux fois avant de prendre la voiture, parce qu'on se dit qu'on n'aura pas forcément de place en rentrant »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice).

Ainsi, les contraintes de stationnement semblent influencer le choix modal de certains, et limiter le choix trop systématique de la voiture. Ces contraintes peuvent même parfois avoir plus d'impact sur les choix que les contraintes de coût. Les embouteillages sont, dans le même sens, une contrainte souvent difficilement acceptable, et peuvent dans certains cas pousser à renoncer à l'usage de la voiture.

7.1.1.3 Les contraintes d'embouteillages

Certains nous disent que s'ils étaient amenés à subir régulièrement les contraintes d'embouteillages, cela limiterait leur choix de la voiture. D'autres comparent notamment leur temps en transports en commun et en voiture, justifiant que si le temps était plus long en voiture, ils n'auraient pas de raison de ne pas prendre les transports collectifs. *« Déjà s'il y avait des embouteillages qui duraient des heures, et que mon temps était allongé, je ne prendrais pas la voiture »* (Henri, 23, E, zone 5, étudiant). Ainsi que nous l'avons déjà évoqué, une certaine durée de trajet en voiture supérieure à celle en transports en commun serait acceptable, mais dépassée, elle pourrait provoquer le transfert de la voiture vers les transports.
Charles, par exemple, sature de plus en plus de la voiture et allège sa charge mentale en prenant les transports publics de temps en temps, lorsque ceux-ci ne dépassent pas une certaine durée et n'impliquent pas trop de correspondances. *« Ces derniers temps je prends de plus en plus le métro parce que les embouteillages m'emmerdent. C'est chiant de prendre ta caisse tous les jours, donc quand tu peux prendre le métro, que c'est pas trop galère ben tu le fais. A partir du moment où ce n'est pas trop lourd je prends le métro. Là, entre chez ma copine et mon boulot il y a un changement, mais il doit y avoir 10 stations, ça va. Je mets le même temps qu'en voiture »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Tant qu'il ne met pas plus de temps qu'en voiture et que cela reste ponctuel et épisodique, Charles acceptera de prendre les transports collectifs.
Franck ne supporte pas les embouteillages, ce qui le freine à utiliser sa voiture. *« Ça marche! [les mesures de restriction de la voiture] Etre bloqué dans un embouteillage dix minutes, je perds mon sang*

froid ! » (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). Comme pour le stationnement, les embouteillages sont une véritable source d'énervement.
De par les mesures mises en place à Paris, la ville est souvent qualifiée d'impraticable en voiture, notamment par les habitants de banlieue. *« Paris je trouve que c'est tout le temps embouteillé. Pour aller d'un point à un autre autant y aller à pied ou en métro parce que de toute façon on met plus de temps en voiture et on ne peut pas se garer ! »* (Linda, 33, M, zone4-S/zone3-O, mariée, 3 enfants, puéricultrice). Carole explique que si les mesures de limitation à Paris l'incitent à ne pas prendre sa voiture, au contraire là où elle vit en banlieue rien n'est fait pour la dissuader de prendre la voiture, ni même pour l'encourager à opter pour des alternatives. *« A Paris c'est la circulation qui fait que je ne vais pas prendre ma voiture mais ici je dirais que c'est quand même bien plus intéressant d'être en voiture, il n'y a pas de choses mises en place pour limiter la voiture »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Les mesures telles que l'élargissement des couloirs de bus mais plus généralement la réduction des voies automobiles, ainsi que la désynchronisation des feux par exemple, font réagir certains enquêtés : l'usage de la voiture devient impossible. *« Les couloirs de bus, c'est encore plus chiant et plus compliqué de circuler en voiture, donc là ça m'affecte. Ça m'encourage à ne pas prendre la voiture dans Paris ! »* (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage). Toutefois, certains, comme Grégory, sont également de plus en plus dérangés, mais ne changent pas pour autant leurs pratiques. *« Avec l'installation des couloirs de bus, ils mettent des sens uniques partout ! Ça devient de plus en plus difficile !! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Peut-être qu'à long terme la contrainte deviendra trop pesante, et finira par avoir un impact sur leurs pratiques.

Ainsi, dans certains cas, les coûts, les contraintes de stationnement, de circulation, et des sanctions de plus en plus systématiques, ne semblent pas dissuader les pratiques d'enquêtés visiblement très attachés à leur voiture. Ils adoptent des stratégies pour les éviter ainsi que nous l'avons vu dans la première partie, ou préfèrent réduire d'autres dépenses. Mais ces contraintes ont cependant un impact évident sur d'autres personnes, qui réduisent dès lors sensiblement leur usage de la voiture. Si ces contraintes, qui résultent essentiellement de mesures coercitives, découragent le choix de la voiture, pour certains. A l'inverse, les mesures incitatives ne semblent pas suffisamment développées pour inciter à utiliser les alternatives à la voiture. Notre prochain point s'attache donc à décrire l'impact des mesures incitatives, mais nous verrons que les enquêtés ont davantage souligné leur manque.

7.1.2 L'impact limité des mesures incitatives

Parallèlement à ces mesures coercitives, des mesures incitatives telles que l'amélioration de l'offre alternative peuvent avoir un impact sur les comportements. Toutefois, ces politiques incitatives semblent relativement peu développées pour nos enquêtés et n'ont, dès lors, qu'un faible impact sur les comportements. Il est nécessaire, pour les personnes enquêtées de tout groupe d'utilisateurs, de rendre les transports collectifs plus attractifs, en augmentant leur fréquence et leur desserte d'une part, mais également en les rendant plus accessibles et plus fiables, ainsi qu'à des prix raisonnables. Les infrastructures pour le vélo semblent également à développer. Quant à la carte résidentielle, elle n'a pas toujours les effets escomptés.

7.1.2.1 Le stationnement résidentiel, un système avantageux mais pas toujours efficace

Le stationnement résidentiel a pour objectif d'inciter les automobilistes à laisser leur voiture garée dans leur zone d'habitation et à utiliser d'autres modes pour leurs trajets pendulaires. Mais si certains profitent effectivement de cette carte pour garer leur voiture à moindre coût pendant la semaine, d'autres ne sont pas incités pour autant à laisser leur voiture.

Alicia nous dit clairement que s'il lui arrive de profiter du stationnement résidentiel quand elle est sûre de ne pas pouvoir se garer à destination *« là je suis bien contente d'avoir la carte résident je paie que 50 centimes la journée. Là j'en profite bien »*, cela n'est pas un critère en soi pour choisir de laisser sa voiture en stationnement. *« Les cartes de résident c'est pour que les gens arrêtent de conduire (…) d'ailleurs sur le site ils mettent que c'est pour inciter les parisiens à laisser leur voiture chez eux pour aller au travail… (...) Je pense que c'était une bonne idée mais l'objectif voulu n'a pas du tout été atteint ! Cette carte c'est vachement bien, mais ça ne m'empêche pas de la prendre pour aller au travail et les gens autour de moi c'est pareil ils la prennent quand même. Je pense que ça n'a pas eu l'objectif souhaité ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). De même, Florence profite des tarifs avantageux de cette carte quand elle rentre du travail, mais cela ne l'empêche pas d'y aller en voiture. *« J'ai des places de parking juste en face aussi donc avec la carte résidentielle je paie pratiquement rien, et j'ai toujours une place vu les horaires que j'ai ! Donc c'est tout bénéf ! »* (Florence, 25, M, P/zone5-S, en couple, enseignante).

Certains Multimodaux perçoivent cette mesure comme un atout pour garer leur voiture à moindre frais la semaine, mais ils avaient déjà l'habitude de ne pas l'utiliser pour leurs déplacements pendulaires. Depuis qu'il a déménagé, Johan a pris l'habitude de laisser sa voiture sur un emplacement résidentiel, et il en oublie même d'aller remettre des tickets. Mais ce n'est pas cet avantage qui l'a incité à ne plus prendre sa voiture. Il en faisait déjà un usage essentiellement de loisir le week-end. Pour cet enquêté le stationnement résidentiel est seulement un plus. Il en va de même pour Cyril, qui profite de cet avantage, mais avait déjà choisi de ne pas prendre la voiture la semaine étant donné qu'il travaille à dix minutes à pied de chez lui. *« On prend la voiture le week-end quand on veut bouger en banlieue, mais sinon toute la semaine du lundi au samedi c'est sûr que la voiture ne bouge pas. Et avec le stationnement résidentiel on paie 2.50 € par semaine, et on arrive à trouver de la place »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Daphné a aussi profité du stationnement résidentiel après avoir commencé à réduire son usage automobile au quotidien. Toutefois, cela lui a surtout permis de ne pas se débarrasser de sa voiture, qu'elle aurait certainement revendue si elle avait dû payer une place de parking.

D'autres ne peuvent vraiment profiter de cette carte. Soit ils n'y ont pas droit, soit la difficulté à se garer reste la même. Johan vivait entre deux zones résidentielles, ce qui était très problématique pour trouver des places. De plus, son quartier étant très commerçant, il ne pouvait pas stationner la voiture au-delà d'une certaine durée au même endroit. Il était donc obligé de la prendre pour éviter les contraventions. *« Il y avait un autre souci dans le Marais c'est que le stationnement résidentiel est exclu dans les rues commerçantes, et moi j'habitais rue des Francs Bourgeois, donc c'est très commerçant, et en fait tu peux pas te garer parce qu'il faut que ça tourne qu'il y ait du mouvement, du passage, il y a quelques places résidentielles au compte goutte, donc pour en retrouver une c'est la croix la bannière. (…) donc ça va à l'encontre du but de la carte qui est de contraindre les gens à laisser leur voiture la semaine. Comme tu n'as jamais de place ailleurs, tu te gares là mais il ne faut pas la laisser donc ça t'oblige à la reprendre le matin. C'est contre productif »*

(Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Nous avons vu également que Charles ne pouvait avoir de carte résidentielle et était donc contraint de reprendre sa voiture tous les matins.

Ainsi, le stationnement résidentiel est une mesure censée inciter les automobilistes à laisser leur voiture chez eux, toutefois, même si elle avantage certains, elle n'a pas un effet évident sur le choix de prendre sa voiture ou pas. Soit les individus avaient déjà un usage limité de leur voiture en semaine, soit cela ne les pousse pas à laisser leur voiture. D'autres encore ne peuvent en profiter. La carte orange est aussi une mesure servant à attirer les automobilistes vers les transports en commun, mais elle n'est pas toujours efficace ni utilisée non plus.

7.1.2.2 Les avantages de la carte orange, mais des tarifs qui restent chers pour les usagers occasionnels

Le remboursement de la moitié de la carte orange est un avantage pour beaucoup. Nous avons vu que grâce à cette mesure, Boris pouvait considérablement diviser ses dépenses de transport. Mais dans bien des cas, cette mesure n'a pas été évoquée par les enquêtés : soit ils la considéraient comme quelque chose d'acquis, de « normal », soit ils ne pouvaient en profiter car ils utilisaient les transports en commun ponctuellement. De fait, si J-P Orfeuil (2004) préconise des politiques de tarification, et notamment par la taxation de l'automobile (péage, stationnement payant, etc.), il nous informe par ailleurs que la baisse des prix des modes collectifs ne produit que très peu d'abandon de l'automobile. Pour le démontrer, il prend l'exemple de la prise en charge en 1982 de la moitié de la carte orange par l'employeur. Seulement 1 ou 2% des automobilistes auraient été attirés par les transports publics.
Les tarifs des transports collectifs sont globalement perçus comme chers, notamment pour les usagers occasionnels, nous l'avons déjà évoqué dans la première partie. Certains souhaiteraient que l'usage ponctuel des transports soit tout autant incité qu'un usage régulier. Ainsi que le souligne Carole, le billet à l'unité est particulièrement cher, et cela ne pousse pas les automobilistes à expérimenter progressivement cette alternative. Et rappelons-nous que l'expérimentation peut pousser à l'usage. *« Baisser le coût des transports quand on ne les utilise pas de façon régulière parce que dans ce cas là, c'est un coût supérieur à la voiture donc ça nous motive pas du tout à emprunter le métro »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Pour quelques-uns les transports sont encore plus chers pour les trajets en banlieue. *« Je trouve le coût du métro très élevé et si c'est pour aller en banlieue c'est encore plus élevé ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Non seulement les déplacements en banlieue sont mal desservis, ils sont excessivement longs et en plus coûtent plus chers. Les interviewés parlent d'inégalité, puisque ceux qui sont les plus excentrés sont aussi les moins avantagés. Notons à ce titre qu'une récente mesure a été mise en place visant à regrouper certaines zones en Île-de-France. Et certains évoquent l'idée de faire un tarif unique de la carte orange.
Pour Franck par exemple, les transports en commun devraient être gratuits. Cela inciterait certainement beaucoup de monde à en faire usage selon lui. *« Il faudrait développer de fantastiques moyens de transports gratuits. Tu aurais des fantastiques transports qui marcheraient toute la nuit, comme à New York… »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais). De même, Alicia pense que seule la gratuité des transports pourrait favoriser leur usage. *« Les transports seraient gratuits je pense que ça inciterait vraiment beaucoup de monde »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue

de l'enseignement).
Et pour avoir des transports gratuits et plus performants, certains seraient prêts à payer plus de taxes. *« Tout le monde paierait avec les taxes. Je suis prêt à payer je ne sais pas... 100 € de plus par an de taxes si les transports publics étaient gratuits pour tout le monde. Ça voudrait dire que tu pourrais travailler hors de Paris ou vivre hors de Paris gratuitement, ça arrangerait beaucoup de choses !! J'y crois beaucoup et je suis sûr que ça ne coûterait pas plus cher, c'est juste des coûts différents »* (Franck).
Martin aussi accepterait plus d'impôts pour développer les transports en commun. *« La RATP a les moyens, elle est bénéficiaire chaque année, (…) mais s'il faut augmenter un petit peu les impôts locaux des parisiens je trouverais ça légitime… »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).
En effet, si les transports en commun sont perçus chers par les enquêtés qui en font un usage occasionnel et ne profitent pas de la carte orange, de manière générale, selon les enquêtés, ils devraient être davantage développés.

7.1.2.3 Des améliorations visibles des transports en commun, mais encore insuffisantes

Lorsque certains notent de nettes améliorations en termes d'aménagements comme les couloirs de bus notamment, dans l'ensemble, elles ne sont pas encore suffisantes en termes d'horaires et de fréquence particulièrement. Des enquêtés vont comparer le réseau de transports en commun en Île-de-France à d'autres villes dans le monde qu'ils ont pu expérimenter, afin de mettre en avant ces manques.

7.1.2.3.1 Des améliorations visibles et efficaces pour certains

Pour quelques-uns les mesures mises en place concernant les transports en commun semblent très visibles et efficaces. *« Juste en bas de la maison, boulevard de Clichy c'était une 3 voies immense, là c'est une 1 voie, ça s'est transformé en une voie de bus, une voie voiture et une voie de parking, et un terre plain central rénové. Donc l'impact couloir de bus il est énorme, on sent bien la différence. Et t'as énormément de difficulté pour te garer ! Dans le meilleur des cas c'est hyper cher ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). John qui se plaignait de l'avancée des travaux sur la voirie constate par ailleurs des efforts notables concernant les transports en commun. *« Là ils font tout pour les transports, pour que les gens se déplacent facilement, les horaires se prolongent, à l'époque c'était minuit le dernier métro, maintenant je crois que c'est une heure. Donc c'est bien, il y a des efforts qui sont fait. Les autres villes font des choses aussi, il y a de plus en plus de tramways… il y a des choses qui sont faites, ils sont en train de fermer la circulation dans les centres villes, en faire des zones plus restrictives… »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). De même, Alexandra est sensible aux efforts de rénovation du métro. *« Je trouve que c'est pas mal, à Paris il y a pas mal de choses qui sont faites, avec les berges interdites aux voitures l'été, le métro, ils ont fait beaucoup d'efforts pour rénover les stations, mettre des odeurs agréables… je le trouve propre le métro, je trouve qu'il est beau, donc ça, ça peut inciter les gens réfractaires à l'utiliser plus souvent… »* (Alexandra).
Pour quelques enquêtés, notamment des Alternatifs, les couloirs de bus ont prouvé leur efficacité. Martin par exemple est satisfait des couloirs de bus notamment parce qu'ils s'intègrent dans une politique plus globale de restriction de l'automobile qu'il encourage vivement. *« Ce que je vois de Paris je trouve très fort, parce que d'une part, ils disent je vais faire plus de transports donc vous aurez moins de raisons de prendre la bagnole et d'autre part, ils font un tel*

merdier avec tous les travaux dans Paris que de toute façon c'est toujours plus désagréable de prendre la voiture. Donc c'est pas dit comme ça, mais je suis pour. Quand on me dit fait chier ces couloirs de bus, moi je dis, c'est cool il y a des couloirs de bus ! » (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Certains observent des améliorations notamment par rapport à la vitesse d'exploitation due aux voies en site propre. *« C'est de mieux en mieux avec le bus, je t'aurais pas dit ça il y a quelques années, mais avec les voies de bus où les automobilistes ne sont pas censé aller, ça avance beaucoup mieux qu'avant, donc du coup pour certaines lignes c'est presque plus rapide que le métro (…) Mais j'aimerais que ça aille plus loin encore ! Qu'il y ait encore plus de voies de bus, plus de bus, pour que les gens disent je suis venu en 20 minutes chez toi ! »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Christian perçoit les avantages des couloirs puisque les bus gênent moins la circulation dans les carrefours. *« À Cergy ils ont fait des couloirs de bus au niveau des carrefour, les bus ont leur voie et leur feu, ils ne sont pas mélangés à la circulation. Ça évite de faire des énormes bouchons quand un bus en accordéon est bloqué par des voitures et du coup bloque encore plus le passage »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Pour ces individus les couloirs de bus sont très efficaces puisqu'ils permettent d'augmenter leur vitesse en évitant les embouteillages, ce qui les avantage à la voiture. Un autre point positif aux couloirs en site propre : ils dissuadent les automobilistes de se garer dans les voies. *« C'est pas mal parce que les gens se garaient toujours dans les voies de bus, donc les couloirs de bus ça évite ça, les gens vont pas non plus rentrer dans la voie de bus pour se garer en plein milieu après le bus il est bloqué »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Johan aussi en voit des avantages par moment quand il les utilise, mais relève que ces couloirs n'empêchent pas les camions de livraison de s'arrêter. *« Je trouve ça d'autant mieux que quand je circule en bus ou en taxi j'emprunte les couloirs de bus et je vais beaucoup plus vite qu'avant. Sauf quand il y a des camions de livraison au milieu ! »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Cependant, lorsqu'il a la casquette de l'automobiliste, il ne voit plus les mêmes avantages. *« Mais quand je suis amené à prendre ma voiture dans Paris et que je vois les voies des bus complètement dégagées alors que devant moi il y a deux files complètement bloquées, et où on ne peut absolument pas bouger, je peste comme tout le monde, et je dis que les couloirs de bus ça nous emmerde parce qu'on peut plus circuler dans Paris »* (Johan).

En effet, malgré ces avancées visibles, les transports en commun ne sont pas assez développés aujourd'hui pour pouvoir réellement inciter au report modal.

7.1.2.3.2 Des améliorations insuffisantes en termes d'horaires et de fréquences

Si les couloirs de bus sont efficaces, la fréquence de bus n'a, elle, pas augmenté. Dès lors, pour les enquêtés, non seulement cela n'incite pas les individus à utiliser le bus, mais cela fait d'autant plus rager les automobilistes. John observe une amélioration de la vitesse mais pas de la fréquence. *« Je pense que les bus circulent mieux, encore que, parce que les couloirs servent aussi à décharger, aux livraison, aux petits arrêts… donc quelque fois le bus a du mal, mais il n'y a pas plus de bus, je pense pas. Ils n'ont pas augmenté le trafic et la fréquence des transports collectifs de manière significative pour que les gens prennent ça comme étant une réelle alternative, donc les gens continuent à être dans leur voiture »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Alexandre préconise de nettement plus développer les transports en commun, pour les rendre plus attractifs, et inciter plus de monde à les utiliser. *« Je pense que pour que les gens se rendent compte que les transports en commun ont un intérêt, faut que les pouvoirs publics leur donnent plus de moyens, qu'ils deviennent plus rapides, plus pratiques, conviviaux, sans que les prix flambent non plus. Mais je pense qu'ils font pas*

mal de chose déjà » (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Pour inciter à utiliser les transports en commun, il faudrait avant tout considérablement améliorer l'offre, selon les personnes interviewées, et proposer des alternatives crédibles, c'est-à-dire pouvant faire concurrence à la voiture.

Par ailleurs, nous l'avons déjà évoqué, les horaires des transports en commun sont un vrai problème pour beaucoup. *« Ça ferme à minuit et c'est beaucoup trop tôt. Ça serait 24/24… mais là on se sent vraiment bloqué ! Faudrait largement élargir les plages horaires, si réellement il y a une demande pour limiter la voiture »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). De même, Marie-Jeanne note que certaines personnes ne peuvent faire autrement qu'utiliser leur voiture lorsqu'elles se déplacent hors des heures de service des transports en commun. *« Améliorer les réseaux de transports, et puis il y a des gens qui prennent leur voiture la nuit parce qu'il n'y a plus de métro ! Il y a des bus de nuit mais c'est pas idéal t'en as très peu et ils vont pas partout ! Il faudrait mettre les métros la nuit ! Mettre plus de bus, imaginer des navettes pour les personnes handicapées ! Plein de services de proximité… des bus électriques… il y aura toujours des gens qui auront besoin d'une voiture donc faut aussi trouver d'autres moyens. J'ai pas de solution miracle mais c'est facile de dire qu'on ne veut plus de voiture mais si rien n'assure derrière… »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire). Si Alfred utilise essentiellement sa voiture, c'est qu'il n'a pas d'alternatives satisfaisantes. Selon lui, le service de transports en commun n'est pas à la hauteur de son prix. *« Je prends ma voiture quand même parce que faut pas se foutre du monde ! L'alternative à la bagnole… il y en n'a pas 36. Le fait est qu'il faut que je me transporte, donc soit on réorganise la société pour qu'on n'ait plus besoin de se transporter, c'est ce que j'essaie de faire en travaillant de chez moi. (…) L'alternative c'est les transports en commun, donc c'est pas sérieux. Tu proposes aux gens un service de transport comme le métro, 300 balles par moi c'est cher pour ce que c'est ! Je sais que ça paie pas les frais, mais à l'usage c'est trop cher, l'offre est pas à la hauteur ! La ligne 14 je l'aime bien, nickel, automatique, très fréquente, jamais trop bondé, rapide, tu pars de la Madeleine, t'arrives en dix minutes à gare de Lyon, génial ! Toutes les lignes comme ça, ouais ! Mais là… moi il faut que je me déplace… »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Pour ces personnes l'offre n'est pas suffisamment acceptable pour pouvoir être utilisée et pour compenser l'usage habituel de la voiture. De fait, elles estiment ne pas avoir d'autres choix.

Des enquêtés ont même le sentiment qu'aucune mesure n'a été mise en place pour les inciter à moins utiliser leur voiture. En effet, l'offre alternative est loin d'être suffisamment développée. *« il n'y a rien de fait pour empêcher les gens de prendre leur voiture ou en tout cas pour leur proposer des vraies solutions alternatives. Il n'y a pas plus de fréquence de métro, pas plus de lignes de bus, les horaires n'ont pas été changés… ça c'est le minimum à faire. Je ne pense pas être le seul à être démotivé par les transports en commun parce que c'est bondé aux heures de pointes »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Certains soulignent effectivement qu'il n'est pas possible de se passer de voiture dans certains cas. *« Les gens en ont absolument besoin pour travailler, se déplacer, faire des livraisons… ce n'est pas possible de s'en passer (…) Mon père je ne sais pas ce qu'il pourrait faire, à mon avis il serait bien embêté… Il bosse dans un hôpital, il est infirmier, donc il doit se réveiller tôt, des fois on l'appelle la nuit pour aller travailler… donc sans voiture ça serait pas vraiment possible »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant).

Au-delà de ces contraintes d'horaires et de fréquence, certaines personnes refusent de prendre les transports en commun pour des questions de sécurité. *« Ma mère pourrait prendre le RER parce qu'elle travaille juste à côté d'une gare. Mais elle n'aime pas, elle l'a pris une fois mais je crois qu'elle se sent pas en sécurité, parce qu'elle le prend jamais seule, c'est toujours avec mon père quand ils vont à Paris ou avec des amies »* (Bertrand). Dès lors il s'agirait également d'améliorer la sécurité dans

les transports en commun. Carole évoque également cet aspect sécuritaire. *« Mais faudrait plus de sûreté dans les transports »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Un autre aspect relève de la fiabilité et de l'information liée à ce service. *« Si les transports en commun étaient un peu plus… fiables, qu'on pourrait avoir plus confiance, qu'on aurait plus d'info, c'est sûr que je prendrais les transports en commun »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). De même, Antoine pense que le simple fait d'être informé détendrait l'atmosphère et rendrait les inconvenances plus supportables. *« Il y a le problème des grèves, en France il y en a beaucoup et je ne trouve pas ça normal quand il y a même pas un train, on parle de service public, on n'a pas d'informations… déjà d'être informé je pense que ça permet de calmer tout le monde. Et on pourrait faire un système qui te dit dans telle gare il y a un problème, ça risque de vous prendre tant de temps, on vous conseille de passer par là, c'est possible ça !! »* (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage).
Par ailleurs, plusieurs exemples de villes à l'étranger ont été empruntés pour démontrer l'efficacité de bons réseaux de transports.

7.1.2.3.3 Des transports en commun mieux ailleurs

Des enquêtés vont mettre en exergue les points faibles du système de transports en commun francilien en le comparant à celui d'autres villes dans le monde qu'ils ont pu expérimenter.
Anne soulève la fiabilité des horaires de bus à Montréal, par opposition à l'Île-de-France. *« Je me souviens qu'une fois il faisait froid et on était dans une pizzeria, on a téléphoné le bus arrivait dans 20 minutes on a attendu au chaud, c'était mieux que d'attendre dehors et puis on est sorti juste deux minutes avant qu'il passe. Et il est vraiment passé à cette heure précise. C'est assez fiable ! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Pour cette enquêtée, le réseau de bus à Montréal est très performant et simple d'usage, contrairement à celui de l'Île-de-France. *« A Montréal, le réseau de bus est vraiment très bien il y a des bus partout, c'est des parcours vertical ou horizontal donc c'est plus clair, c'est pas comme à Paris ou tu sais jamais par où il passe. Et c'est prévu pour que t'attendes un minimum l'hiver, en fait tu peux rester chez toi et appeler un numéro pour savoir quand passera le prochain bus, et il y a des arrêts de bus tous les 50 mètres t'as toujours une station près de chez toi. Et il y avait des bus assez fréquemment ça allait. Donc tu peux vraiment organiser ton parcours pour rejoindre un métro ou un autre bus, et ne pas rester dehors trop longtemps »* (Anne).
Alicia compare la desserte des transports en commun en banlieue en Île-de-France et en Grèce. *« j'ai pris pas mal de transports en Grèce et je trouve que c'est pas mal desservi par rapport à ici, t'as des bus qui vont partout même dans les endroits les plus paumés… même des petites villes entre elles, on peut vachement bouger… en France… c'est pas mal desservi quand même, après c'est Paris-banlieue, il y a pleins d'endroits très isolés et il n'y a rien qui nous permet de se déplacer là bas, ni de nous y emmener ou alors faut faire pleins de détours pour y arriver, donc il y a encore du boulot à faire »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). A ce sujet, Christian met en avant la desserte des transports en commun à Londres : d'une part la ligne circulaire évite de devoir revenir au centre comme l'oblige le système en étoile de l'Île-de-France, et d'autre part la très bonne desserte des bus la nuit permet à tout un chacun de pouvoir rentrer chez lui à n'importe quelle heure. *« A Londres ils ont bien pensé le truc. Il a la Circle line une ligne de métro qui tourne en boucle… qui fait le tour de la ville, c'est comme si à Paris t'avais une ligne qui faisait Champs-Élysées, Invalide, l'Institut du monde arabe… Tu relies tous les points, et c'est plutôt bien. A terme ils parlent de faire le tour de l'Île-de-France en RER, mais comme nous ça fait des années qu'ils parlent de boucler Cergy à Poissy.*

C'est plus simple de le faire en tournant que devoir revenir au centre ! Et puis à Londres leur système de bus est super bien fait ! T'as un nombre incalculable de lignes, et là bas les bus de nuit c'est des vrais bus de nuit, ils fonctionnent toute la nuit à heure régulière et t'en as plusieurs, t'as une quarantaine de lignes et elles t'emmènent super loin ! Comme si nous il y avait une ligne qui faisait Paris-Cergy ! Même si t'habites loin, t'as un moyen de rentrer chez toi toute la nuit ! Si à Paris il y avait des transports qui fonctionnaient toute la nuit il y aurait beaucoup moins de gens qui auraient une voiture ! C'est sûr et certain ! Donc faudrait d'abord mettre plus de transports en commun et les gens s'habitueraient à les utiliser ensuite on pourrait interdire la voiture ! » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).

Ainsi, le système de transports en commun en Île-de-France semble nettement s'améliorer, mais il présente encore des faiblesses en ce qui concerne les dessertes, les fréquences, les horaires de fonctionnement, les systèmes d'informations et de tarification. De plus, pour certains le métro est déjà saturé, et ne peut faire, seul, l'objet d'une solution envisageable.

7.1.2.3.4 Un métro déjà saturé

Selon des enquêtés, outre l'amélioration de la fréquence, le réseau devrait aussi être plus développé pour éviter le sur-remplissage des trains. *« Il faudrait augmenter le nombre de bus qui passent par heure et pas seulement aux heures de pointes mais à tout moment. Parce que les heures de pointe à Paris se prolongent sur toute la journée. Faudrait doubler des lignes de métro, par exemple la ligne 1 que je prenais pour aller à la Défense, elle est sur-bondée le matin, on est serré comme des sardines dans une boîte. Ça doit être une des lignes les plus empruntée de la région parisienne donc ça vaudrait peut-être le coup de la doubler »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Martin préconise aussi de doubler certaines lignes de métro ou de RER. *« Mais si on peut pas mettre plus de métros, on double la ligne ! La ligne elle est tellement bondée tous les matins, le RER A il est blindé tout le temps et pourtant il y en a plein qui y vont en bagnole, donc faut faire deux lignes ! ! Là c'est pas possible ! »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Anthony ne voit pas comment résoudre le problème de congestion sans améliorer au préalable le service de transports en commun, en termes d'horaires et de capacité voyageurs. *« Je commence à douter du fait qu'on puisse trouver des solutions. Parce que là dans les transports en commun soit t'es entassé dans les heures de pointes, soit t'as pas de métro après une certaine heure, soit entre les deux t'en as quasiment pas, donc dans tous les cas ça va pas ! »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). En effet, ainsi que le souligne Alfred, sur certaines lignes, le métro serait déjà saturé, il n'est dès lors pas imaginable d'encourager davantage de personnes à l'utiliser. Selon lui, les transports en commun ne sont pas adaptés aujourd'hui pour supporter davantage de personnes. *« Le métro il est saturé aujourd'hui donc si tu leur dis de prendre le métro et pas leur voiture c'est impossible !! Avec toutes les voitures qu'il y a ! Les infrastructures ne sont pas à l'échelle… je n'ose pas imaginer l'investissement que ça demanderait, c'est grotesque ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Selon Grégory le métro étant déjà à saturation, il ne peut attirer des automobilistes. Les embouteillages seraient alors perçus moins contraignants que des métros bondés. *« C'est pour ça que les gens préfèrent rester dans les embouteillages aussi ! ! Parce qu'on ne peut pas vraiment mettre plus de métros qu'il y en a, c'est déjà toutes les 2 ou 3 minutes c'est pas mal ! »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie). Anne parle de « capacité maximum ». *« Je pense qu'on utilise trop la voiture dans Paris. Mais le problème c'est que j'ai l'impression que le métro aux heures de pointes il est déjà saturé donc je ne sais pas si ce serait possible de dire aux parisiens de ne*

pas prendre leur voiture pour le métro, je ne sais pas si ce serait réalisable, en tout cas à certaines heures j'ai l'impression qu'on ne pourrait pas rentrer une personne de plus !!! À moins que tout le monde se mette au vélo, je vois pas bien la solution. (…) Par exemple la ligne 1 le matin t'as déjà l'impression qu'il y a un métro toutes les minutes et pourtant il est blindé !! J'ai l'impression que le métro a déjà atteint une capacité maximum » (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité).

Il apparaît donc que si les mesures incitatives se développent relativement efficacement, elles ne sont pas encore suffisamment satisfaisantes pour inciter les automobilistes. La capacité des transports en commun serait déjà saturée, et ils sont souvent perçus trop chers, peu fiables, et pas assez fréquents pour attirer les automobilistes. Leur impact apparaît donc assez faible. Penchons-nous à présent sur le vélo, comme autre alternative à développer.

7.1.2.4 Des aménagements cyclables pas assez développés

Parallèlement aux transports en commun, l'utilisation de la bicyclette est également à améliorer. Pour nos enquêtés, les aménagements cyclables se développent doucement, mais sont encore loin d'être suffisamment satisfaisants pour inciter les usagers à utiliser cette alternative.
Pour Daphné, rien n'est fait pour le vélo, et les quelques aménagements manquent de cohérence. *« Les pistes cyclables… c'est ridicule des fois ils te mettent une piste sur 15 mètres et paf ils te renvoient sur les grands axes avec les automobilistes, donc ce qui serait idéal c'est qu'ils permettent aux gens d'utiliser leur vélo ! »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Pour les cyclistes interrogés, il manque encore beaucoup d'aménagements pour le vélo, et quand ils sont faits, ils sont mal pensés, car incohérents et sources de dangers. *« Ils devaient faire une piste cyclable ils l'ont pas faite, quand ils en font c'est mal fait… c'est trop risqué, c'est ridicule, ça s'arrête n'importe quand… »* (Daphné). Certains souhaitent que ces aménagements cyclables se développent davantage et que Paris devienne une ville cyclable. *« Si Delanoë continue d'aller où il va, continuer à développer les pistes cyclables, désengorger le centre de Paris… pour faire un peu comme à Strasbourg, c'est vraiment une bonne idée, parce que franchement Paris est une ville pour le vélo ! ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe).
Pour Anthony, le deux-roues à Paris est la seule solution viable, car il comporte nombreux avantages en tant que mode individuel, contrairement aux transports collectifs, et est plus adapté que l'automobile. Pourtant, selon lui, rien n'est vraiment fait pour le favoriser aujourd'hui. *« J'ai envie de dire que la mobylette va sauver l'humanité. J'ai l'impression que les transports en commun ça résout rien, la circulation automobile n'est pas adaptée en ville, les transports ça fait chier tout le monde parce que faut marcher pour y aller et pour arriver à la destination, tu te tapes des changements… et les gens sont quand même des branleurs ils veulent en faire le moins possible, ils ont envie de marcher le moins possible et d'arriver le plus vite possible au boulot, donc c'est pas forcément la meilleure solution, même avec les histoires de promiscuité, la voiture n'est pas adaptée à la ville. Donc mon rêve ce serait une ville uniquement avec mobylette, moto et vélo éventuellement. Je pense que la vraie solution c'est le deux-roues. En ville je vois vraiment que ça comme solution. Et pourtant là c'est vraiment pas adapté pour le deux-roues, il y a rien de fait, il y a quelques emplacements mais ils sont beaucoup trop petits, à chaque fois j'ai beaucoup de mal à me garer en mob. J'ai l'impression que c'est vraiment pas un moyen de transport privilégié à Paris »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).
D'après les sources d'Antoine, beaucoup de déplacements réalisés en voiture pourraient être fait en vélo si les infrastructures le permettaient. *« Par exemple à la télé ils expliquent que 80% des gens*

qui utilisent leur voiture la prennent pour des trajets de moins de 2km, juste dire ça, ça sert à rien, il faut faire plus, peut-être que si les vélos coûtaient 50 € plus de monde en ferait, s'il y avait plus d'endroits pour garer les vélos, s'il y avait des endroits où c'est agréable de faire du vélo, s'il y avait des voies séparées comme pour les bus. Il faut rendre ça agréable et facile » (Antoine, 26, M, zone5-S/P, au chômage). Ces individus souhaitent plus de voies cyclables, mais aussi plus d'infrastructures liées au stationnement. *« On a demandé à notre propriétaire de nous faire un local à vélo, parce qu'on était obligé de le monter dans l'appart. Donc on le met dehors avec une bâche, il y a un petit espace dans la cour avec des arceaux. Mais la proprio nous a dit que si elle avait su qu'on avait des vélos elle nous aurait pas pris (…) il y a aucune infrastructure qui te permet de le garer tranquillement, même si c'est toujours moins chiant que de garer une voiture »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Les problèmes de stationnement sont directement liés aux problèmes de vol. Julie montre bien qu'ailleurs, quand les infrastructures sont développées, les gens sont plus incités à les utiliser. *« C'est le vol aussi parce qu'à la gare de Saint-Denis tu le laisses là, je ne sais pas comment tu retrouves ton vélo ! Tu vas en Belgique en Hollande, il y a des parkings à vélo partout ! Et puis t'as des systèmes où des gens te le gardent, ils peuvent te le réparer… il y a pleins d'infrastructures qui t'incitent plus à prendre ton vélo ! Et puis là dans les trains c'est impossible, t'es obligé de passer le tourniquet en soulevant ton vélo, dans le métro c'est interdit… il y a rien de prévu ! Si tout était mis à disposition les gens prendraient plus leur vélo ! »* (Julie). Carole relève aussi ce problème d'infrastructures en Île-de-France dont une nette amélioration favoriserait l'intégration du vélo dans la ville et dans les pratiques. *« Ce week-end j'étais à Bruges, et j'étais surprise de voir tous les vélos, mais c'est aménagé, il y a des grands parkings à vélo… le vélo fait vraiment partie de la ville, là quand on est à vélo dans la ville on dérange les voitures… »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).

Comme quand ils comparaient le réseau de transports en commun à d'autres villes dans le monde, des enquêtés démontrent l'impact que pourrait avoir un meilleur dispositif intégrant complètement le vélo au système de mobilité de la ville, en prenant l'exemple de villes où le vélo est roi. *« Là bas [en Hollande] c'est hallucinant, il y a des pistes cyclables partout ! Tout est adapté pour se déplacer en vélo, il y a des pistes même au bord des nationales, c'est large, il y a des panneaux, tu peux vraiment circuler dans toute la Hollande en vélo, même dans les ronds points il y a des pistes cyclables, donc c'est vraiment super. Il y a des marrées de vélo partout, tu peux te garer sans problème partout où tu vas… »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). Pour Laure, la solution se trouve en Europe du nord, où les infrastructures favorisent largement l'usage du vélo, qui est alors banalisé. *« Peut-être que ça marche mieux là bas parce qu'il y a plus d'endroits où acheter des vélos, les garer, les réparer, et il y a beaucoup plus de gens en vélo, tes parents sont en vélo… il y a eu une mode du vélo… »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Si Nathan s'est mis au vélo en Allemagne, ce n'est pas sans raison : les aménagements sont très bien pensés contrairement à l'Île-de-France. *« Là bas c'est fait pour ça. Entre l'Allemagne, la Hollande, les trains sont bien faits pour ça tu peux toujours les prendre avec un vélo, et t'as toujours des pistes cyclables !! Tout le nord t'en as partout, et tu peux aller où tu veux à vélo !! Et c'est sécurisé ! Alors qu'en Île-de-France, j'ai déjà essayé dans le RER et c'est chiant parce que tu dois passer des portes automatiques, des tourniquets, rien n'est fait pour. J'étais en banlieue, j'ai pris le RER et je suis arrivé à Châtelet et là ça a été la catastrophe, je l'ai plus jamais refait ! Entre les escaliers, les escalators que tu dois te taper, et puis je crois que c'est interdit en plus, dans le RER je ne sais pas, mais dans le métro je crois qu'on n'a pas le droit d'avoir un vélo… »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Il faudrait selon lui développer la location de vélo, voire mettre en place un système de vélo en libre service (comme c'est récemment en train de se mettre en place à Paris avec Vélib'). *« Ce qu'a fait la RATP avec les*

locations de vélo c'est bien déjà, après… il y a un endroit je sais plus où c'est peut être au Danemark, où tu prends un vélo tu le reposes… c'est des vélos publics, ça, ça pourrait être une idée ! » (Nathan). Ces personnes pensent que le développement des alternatives incitera les individus à en faire usage, et parallèlement, des mesures décourageant à prendre la voiture les poussera aussi vers ces alternatives. *« Je ne suis pas vélo-addict mais je trouve ça plus agréable, c'est moins dangereux, ça va moins vite, ça déstresse les gens, il y a moins de bruit, moins de pollution, plus de silence, je trouve ça bien, et pour développer ça, il faut continuer ce qu'ils font : développer les pistes cyclables, réduire les voies, dégoûter les gens de prendre la voiture, leur donner envie de faire autrement (…) Si on interdit les voitures dans Paris on y reviendra au vélo par nécessité et envie. (…) Mais si on fait un Paris sans voiture… c'est largement faisable vu la densité des transports, là je pense que les gens reviendront à des modes de déplacements ludiques »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste).
En effet, même si Grégory est un inconditionnel de la voiture, pour lui le vélo est le seul mode pouvant remplacer de manière plaisante certains déplacements automobiles. Mais paradoxalement, il n'y croit pas pour autant. *« C'est dangereux ! C'est plus dangereux de rouler en vélo sur Paris que de rouler en voiture. Mais je trouve que le vélo c'est L'Alternative, c'est encore mieux que les transports en commun parce que tu peux aller d'un endroit à un autre d'un seul coup, sans t'arrêter à tous les arrêts, je crois que tu vas plus vite en vélo qu'en transports en commun (…) c'est vraiment l'avenir le vélo à Paris ! C'est une bonne chose mais j'y crois pas trop »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie).

En effet, selon V. Kaufmann (2000), en dépit des investissements massifs dans de nouvelles infrastructures destinées à privilégier les transports publics, les reports modaux n'ont guère de succès marquant. Et malgré les actions des pouvoirs publics en faveur de la mobilité durable (mesures fiscales, politiques d'infrastructures…), le recours à d'autres formes modales que celui de la route semble plus complexe (Wackermann, 2005). G. Dupuy note par ailleurs que les transports en commun se sont améliorés sur le plan de la capacité et du confort, mais « le transport public est incapable de concurrencer l'automobile car de plus en plus de déplacements ne peuvent se faire qu'en voiture » (Dupuy, 2006, Bonnel, 2003). Selon G. Dupuy, « tout se passe comme si la concurrence était faussée au détriment des modes non automobiles par leur difficulté à assurer des déplacements trop longs et trop dispersés dans le temps et dans l'espace alors que l'automobile est portée par des valeurs sociales et individuelles qui la font préférer la plupart du temps » (2006). C'est également ce que constatent C. Espinasse et P. Buhagiar (2001) dans leur enquête sur les femmes « pro-voitures » : le développement des transports collectifs, l'amélioration des services et de l'accessibilité des dessertes par un maillage de plus en plus dense, sont autant d'efforts de la part des pouvoirs publics qui se heurtent à l'attachement que ces femmes « pro-voitures » portent à l'automobile. D'après cette enquête, dans bien des cas, ces femmes préfèreraient déménager que de devoir prendre les transports en commun. Ceci révèle à la fois la force de l'attachement à la voiture et le refus de renoncer à ses bénéfices, mais également la résistance qu'il y a à l'égard des transports en commun. D'après une étude réalisée à Madrid sur les potentiels de réduction de l'usage automobile, il apparaît que même si les transports publics sont performants, l'automobile croît beaucoup plus vite, ce qui crée un déséquilibre (Monzon, et *al.*, 2007). De même, des enquêtes Suisses ont montré que malgré une très bonne qualité de transports collectifs dans les villes helvétiques, les citoyens Suisses ne renonçaient pas massivement à la voiture. Il faudrait parallèlement limiter l'attractivité des déplacements automobiles. Les politiques ont donc mis en place des mesures visant à rendre

l'usage de la voiture physiquement impossible : suppression de places de stationnement, réduction de la capacité des artères routières, etc. (Gérondeau, 2004)
Selon les résultats plutôt pessimistes d'une étude que J-P Orfeuil nous reporte, en faisant l'hypothèse que l'on puisse augmenter de 50% la clientèle des transports urbains, que la clientèle suive et que la moitié de cette clientèle nouvelle soit des personnes abandonnant la voiture, au mieux 1,5% de la circulation automobile totale (en kilomètres) serait supprimé (Orfeuil, 2004). Et selon une étude réalisée par M-H. Massot et J. Armoogum (2002), du fait de la structure actuelle des modes de vie, de travail, d'organisation spatiale des activités et de l'habitat et du coût de la mobilité pour l'individu, « le potentiel maximal de report des mobilités automobiles actuelles sur le transport public est estimé au mieux à 10% des circulations, sous réserve d'une pénalisation de la vitesse de progression de la voiture et d'une hausse quantitative et qualitative considérable de l'offre de transport public (Massot et *al.* 2002) » (Massot, Orfeuil, 2005, p96).

Nous avons pu percevoir les impacts que pouvaient avoir dans certains cas des mesures coercitives sur les pratiques, et moins distinctement les mesures incitatives. Mais finalement comment les enquêtés perçoivent-ils ces types d'actions et comment réagissent-ils face à ces différentes mesures ? Comment envisagent-ils le changement et sous quelles conditions ?

7.2 Pour un mode d'action coercitif ou incitatif ? De la nécessité des contraintes et demande de compensations

Les individus ont des réactions diversifiées vis-à-vis des modes d'action des politiques. Pour certains une réelle sensibilisation par une éducation est nécessaire. Pour d'autres, seule la sanction peut amener les gens à changer. Ainsi la question se pose de l'adoption de mesures coercitives ou incitatives. Faut-il lever les contraintes ou au contraire contraindre davantage ? Nous venons de voir que les mesures coercitives semblaient plus efficaces à ce stade du changement, mais sont-elles plus acceptables pour autant ?

7.2.1 De la nécessité des contraintes

Il apparaît, au vu d'enquêtés, que seule la contrainte peut conduire au changement de comportements de mobilité. Certains, dont des automobilistes, insistent sur la nécessité de mettre en place des mesures plus dissuasives. Si les individus ne sont pas capables de changer d'eux-mêmes, alors la punition s'impose, selon eux. Certains proposent de taxer les pollueurs voire même d'interdire l'usage de la voiture. D'autres encore préconisent des sanctions plus sévères et plus systématiques.

7.2.1.1 Face aux intérêts individuels, reléguer le pouvoir d'action à l'autorité

Quelques-uns pensent la solution au changement dans la contrainte. Si les gens ne sont pas à même de dépasser leurs propres intérêts individuels, seule la contrainte peut amener au changement. En effet, face à l'impuissance ressentie par les enquêtés sur le phénomène global de réchauffement climatique, certains ne croient à un changement que sous l'influence des décideurs à un niveau « macro ». *« Je pense que si on nous freinait vraiment… c'est bête à dire mais je pense que c'est à ceux au dessus de nous interdire. Il faudrait faire des choses plus radicales »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Ici, les individus n'agiraient que sous la contrainte et le contrôle d'une « superpuissance ». À en croire Nathan, les individus, prisonniers de leurs intérêts individualistes, n'auraient pas l'objectivité nécessaire pour être en mesure de prendre des décisions au nom d'intérêts collectifs. Selon lui, seuls les experts seraient en mesure de prendre les décisions pour le bien commun. Il fait notamment référence au phénomène NIMBY. *« Je ne crois pas au débat public, j'en ai fait assez, des conseils syndicaux… tout le monde cherche tout le temps à s'engueuler, à protéger ses propres intérêts. Donc si dans un immeuble on ne peut pas se mettre d'accord pour le bien être de tous, comment ce serait possible à l'échelle de la ville ou de la planète ! ! Mais je ne pense pas que la majorité des gens ont vraiment leur mot à dire. Mais les gens qui travaillent sur le sujet, qui ont fait des études, qui ont un point de vue expert sur le sujet, eux peuvent solutionner le problème »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe).

Pour Cyril, la répression prouve sont efficacité, même si elle est difficilement acceptable. *« Passer des spots télé ça sert à rien ! (…) avec la répression (pour la limitation de vitesse) les gens ont bien ralenti ! Moi le premier d'ailleurs. Et puis je réagis différemment. Ça fait réfléchir mais sur le moment la pilule est dure à avaler »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Selon certaines personnes interviewées, la sanction servirait de leçon et pousserait les individus à prendre conscience des enjeux. *« C'est la punition qui m'a fait changer et du coup par la suite qui m'a fait prendre conscience des choses… je peux tuer des gens, moi, mon mari, je peux finir dans une chaise roulante… et pour moi c'est un peu similaire à l'environnement, il faut commencer par punir et faire prendre conscience aux gens des conséquences. Donc des amendes et des images « choc », quand on jette son chewing-gum par terre, une amende… faut être beaucoup plus coercitif !! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Etienne plaisante sur le système très répressif de Singapour qui prouve par ailleurs son efficacité. *« Je suis allé à Singapour, si tu jettes un papier par terre t'as 500 $ d'amende ! Pour un papier ! ! Et ben il n'y a pas un papier ! ! Ça serait marrant ça à Paris… tu jettes un papier, c'est 500€ Monsieur ! »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe).

Christian note par ailleurs qu'en Grèce, comme en France, les mesures font preuve d'inefficacité du fait du manque de contrôle et de sanction. *« La Grèce c'est monstrueux, ils ont essayé de faire les plaques alternées, mais c'est injouable, les mecs ont compris le truc, ils se sont tous arrangés pour avoir deux voitures avec des plaques différentes ! Donc c'est complètement con ! En France on a instauré la pastille verte, mais il n'y a pas de contrôle, on n'est pas contrôlé alors tout ça, ça sert absolument à rien ! Moi le premier j'ai roulé avec un nombre incalculable de voitures sans assurance, et je me suis jamais fait arrêter ou les seules fois où ça m'est arrivé je m'en suis sorti ! Donc à partir du moment où on instaure un système, s'il n'est pas suivi par un contrôle draconien, ça ne marchera jamais ! C'est pour ça aussi qu'un système radical, on ferme Paris aux voitures point, c'est préférable. T'as des gens qui sont payé pour surveiller les accès, si la barrière ne s'ouvre pas et ben on est sûr que ça marchera ! Les gens ne pourront pas rentrer ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).

Nous avons évoqué que la sensibilisation à l'environnement pouvait inciter le changement mais plus difficilement le provoquer, il apparaît en effet, que la contrainte serait seule efficace pour

des enquêtés. Certains ne changeront pas tant qu'ils n'en seront pas forcés. *« C'est bien de sensibiliser les gens, parce qu'il y a des gens qui n'en ont pas conscience, mais finalement ça change pas trop, donc faut obliger les gens »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles). Contraindre les comportements apparaît normal, humain, si l'on veut des résultats. *« C'est humain, parce qu'il n'y a pas de loi qui interdit de prendre la voiture. Tant que ce sera autorisé les gens l'utiliseront !!! »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours).
Selon Arthur, éduquer les individus aux comportements écologiques est trop tard. Donc en attendant que les prochaines générations aient intégrées ces valeurs environnementales dans leurs pratiques, il convient pour le moment de passer par le coercitif. *« C'est dur de passer par le répréhensif, mais pour éduquer des gens ça prend des générations, donc il faut être répréhensif pendant plusieurs générations pour que les enfants grandissent avec ces notions de respect »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Ces individus pensent que seule la répression peut avoir un impact sur les comportements, mais parallèlement ils ont souvent du mal à se l'entendre dire. L'exemple de Marion le démontre très explicitement : *« c'est bien de sensibiliser les gens, mais finalement ça ne change pas trop, donc faut obliger les gens ! Faut pas que ce soit draconien non plus mais forcer les gens, trouver un moyen pour qu'il y ait moins de voitures ! »* (Marion). Même si elle atténue son discours par la négative, elle emploie les termes de « forcer », « obliger », « draconien ». De même, Martin refuse d'accepter la répression en ces termes, mais semble en même temps favorable à ce type de mesures. Il suggère de développer les transports en commun tout en contraignant l'usage de la voiture. *« Ce n'est pas par la répression qu'ils vont y arriver mais par des politiques incitatives, qui passent par les transports en commun. Il faut développer l'intérêt des transports et en parallèle créer de la nuisance… ah c'est con je fais des travaux de là à là et tu vas mettre trois quarts d'heure avec ta foutue bagnole au lieu de mettre un quart d'heure en transports. C'est de la répression aussi mais c'est plus insidieux »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique).

Ainsi, les usagers, n'étant pas prêts à se contraindre d'eux-mêmes, auraient tendance à juger la répression seule efficace pour le changement et à déléguer leur pouvoir d'action aux autorités. Dans ce sens, N. Golovchenko et M-C. Zelem parlent de « culture de la délégation de responsabilité et de pouvoir » (2003). Entendons bien que ces enquêtés imaginent des solutions efficaces au changement, mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils y adhèrent, ainsi que nous le verrons dans un chapitre suivant sur l'acceptabilité des mesures. Détaillons à présent le type de mesures coercitives que ces individus suggèrent : interdire l'accès aux voiture, taxer les véhicules, sanctionner plus sévèrement, etc.

7.2.1.2 Interdire et taxer l'automobile

Nous avons vu que les enquêtés jugeaient la contrainte efficace, ils imaginent notamment taxer les pollueurs ou interdire les voitures en centre ville.
Selon Alfred, une solution serait d'interdire la voiture, ne pas laisser le choix aux automobilistes. *« Faut l'interdire !! Faut pas donner la possibilité, si tu ne veux pas que les gens prennent leur voiture »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Selon Nathan, il s'agit d'inciter par la contrainte, notamment financière, sans donner l'impression à l'individu qu'il perd sa liberté de choix. *« On ne peut pas les obliger, mais il faut inciter les gens, faire payer les pollueurs ! ! Comme*

c'est la tendance dans le monde ! » (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Pour Julie, il faut contraindre, interdire et faire payer. *« Faut mettre des contraintes, interdire la bagnole en ville…remettre la vignette… faut faire payer les automobilistes pour leur pollution. Parce que tous les problèmes respiratoires des gosses, toutes les maladies qui apparaissent… à cause de la bagnole… »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Cette enquêtée semble adhérer à une mesure de type « pollueur-payeur » : les pollueurs devraient payer pour leur émission de polluants.

Pour d'autres, il s'agirait de mettre en place un système d'accès qui délivrerait des droits de passage ou ferait payer l'accès. Par exemple seuls les automobilistes ayant besoin professionnellement de leur voiture auraient accès au centre ville. *« Je suis pas pour les contrôles partout, mais les plots rétractables, je trouve ça vachement bien. Il faut soit payer pour avoir le droit de passer, soit être commerçant pour les livraisons… je trouve ça super bien, c'est intelligent, il n'y a pas besoin de flics, les gens ont des cartes d'accès. Ça pourrait être plus généralisé »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Christian démontre l'effet des politiques de tarification en prenant l'exemple du péage urbain à Londres. *« Par exemple Londres. J'adore Londres, j'y vais souvent, donc j'y suis allé avant et après le péage, et je trouve que c'est devenu vachement plus fluide. C'est cher et du coup ils prennent les transports en commun et les gens ne s'en portent pas plus mal ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). En effet, John note qu'il est clairement impossible d'utiliser la voiture dans Londres. *« C'est impossible de se déplacer en voiture dans Londres, c'est impossible de se garer, il n'y a pas de place, c'est vraiment une ville qui n'est pas faite pour la circulation. C'était plus simple de prendre le métro »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub).

Nathan envisage un changement par la taxation. Il juge les contraintes financières particulièrement efficaces. *« Il y a une incitation qui est de toutes façons financière, taxer les voitures et quand t'es à vélo t'as pas la taxe ! Ou si t'as une voiture mais que tu circules à vélo, ne pas être taxé ! Il y a que le fric qui fera avancer les choses. On vous prend des sous mais si vous faites du vélo on vous en prend moins… ah ben je vais faire du vélo ! »* (Nathan, 28, A, P/P, photographe). Pour Alfred aussi la sanction par les coûts semble la plus efficace. *« Il y a beaucoup de choses qui marchent par l'argent, quand on commet une infraction la sanction est financière la plupart du temps ! »* (Alfred). Arthur prend l'exemple de Madrid et montre également l'efficacité de sa politique de stationnement par les prix, ainsi que l'efficacité du contrôle. *« À Madrid je crois qu'il y a quatre zones dans la ville, en zone 4 les parkings coûtent 2 € la journée je crois et les transports en commun marchent en continu, et plus tu vas vers le centre plus c'est cher. Les places de parkings coûtent une fortune et c'est pas long, donc tu peux rester que 2 heures garé, il y a des mecs en vélo ou en scooter qui passent et dès qu'ils voient une voiture qui a dépassé le temps ils la font embarquer immédiatement. C'est du répréhensif mais apparemment ça marche super bien, et le mec qui me parlait de ça, était tout le temps en voiture et il trouvait ça super bien, il me disait qu'il est arrivé là-bas, il a garé sa voiture et il n'y a plus retouché, il y pensait même plus ! »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). De même, Charles ne perçoit une possibilité de changement que dans la coercition par les prix et le barrage aux voitures. *« S'ils faisaient des barrages qui changent d'endroits tout le temps, tu sais jamais quand et où tu vas te retrouver bloqué et que tu te paies des amendes pour le moindre truc, là c'est sûr que les gens ne vont plus prendre leur voiture. Là je pense que ça marche »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).

Finalement, tout se passe comme si les mesures en Île-de-France n'étaient pas assez strictes pour être dissuasives. Si ces individus ont relevé la nécessité d'interdire l'accès ou de taxer les automobilistes, d'autres suggèrent de sanctionner davantage.

7.2.1.3 Du risque mineur de l'amende à la peur du gendarme

Nous avons déjà évoqué dans la première partie le faible coût du risque à enfreindre la loi au volant comme ne pas payer la place de stationnement. En effet, les sanctions ne semblent pas suffisamment dissuasives. Notons toutefois qu'elles le sont de plus en plus depuis quelques temps.

Alfred nous montre que les mesures coercitives fonctionnent. Il donne notamment l'exemple des mesures de limitation de la vitesse avec la mise en place des flashs. *« J'ai connu le périph avant et après les flashs, les gens ont bien compris ! 79,5km/h pour tout le monde ! C'est que de la répression, et il se trouve que ça a marché ! Ce que je veux dire c'est que tu peux faire n'importe quoi, faire le jeune au volant, conduire avec 3g dans le sang, tu te fais pas prendre tant mieux, mais si tu te fais arrêter t'as plus de permis ! Pendant 6 mois, 1 an, ça t'arrive trois fois de suite tu fais de la taule ! Le mec il ne comprend pas tant pis pour lui ! »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Arthur remarque également que cette mesure, répressive, provoque une peur du gendarme et incite les automobilistes à changer de comportement. *« Mais bon on roule moins vite sur l'autoroute maintenant. Il y a eu une grosse répression, et tu sens que les gens ont un peu peur, mais si la tension relâchait, je suis sûr que les gens accéléreraient à nouveau »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Pour Alfred, des mesures efficaces seraient par exemple d'interdire la voiture, de mettre des contraventions élevées et systématiques, ainsi que des parkings payants. *« Mettre uniquement des parkings payants. (…) Tout Montmartre c'est interdit le week-end en bagnole, tu ne peux pas, alors tu vas te garer ailleurs, mais pas de chance dans la rue où tu te gares, ils mettent des amendes à 120 ou 130 €, donc là le message il est clair, dans ce quartier là, les bagnoles faites pas chier, ça a le mérite d'être clair ! »* (Alfred). Cet interviewé montre bien ici que la peur du gendarme n'est efficace que lorsque la sanction est adaptée. En effet, si le total des contraventions ne vaut pas une place de parking, et que le risque d'en avoir est minime, la tentation est grande de ne pas respecter les lois. Mais si le coût des contraventions est suffisamment dissuasif alors la sanction prouvera son efficacité.

Ayant lui-même eu des comportements « transgressifs », Alfred ne s'est jamais fait prendre. Dès lors, tant que la sanction ne sera pas systématique, le coût du risque sera moindre pour ces individus. Alfred démontre ici l'inefficacité des sanctions qui devraient être davantage dissuasives. *« Avant je me garais n'importe comment mais je suis allé la chercher une fois à la fourrière en 6 mois donc c'est pas… (…) je me garais, et je ne regardais pas si c'était payant ou pas, et à la fin du mois je faisais un tas de tous mes PV et ça dépassait jamais 120 € par mois, et c'est le prix d'un parking, sauf que le parking est à côté de chez moi et là je me garais n'importe où dans Paris à ce prix là »* (Alfred). Etienne évoque des exemples explicites pour montrer que cette peur du gendarme n'existe pas, du moins que la sanction n'est bien souvent pas dissuasive car mal adaptée. Dans certains cas, la contravention étant insignifiante, il serait plus judicieux de retirer directement le permis. *« Le pire, une fois j'ai vu un type qui téléphonait en voiture, il se fait arrêter, il se prend un PV, et il téléphonait toujours. Le gendarme lui dit : 'excusez moi vous pouvez arrêter de téléphoner !', tu vois il se faisait arrêter par la police parce qu'il était au téléphone et pendant qu'on lui demandait ses papiers il continuait ! Il en avait rien à foutre ! ! Il est reparti et il s'est remis à téléphoner, alors il se refait arrêter, le flic lui dit je comprends pas là… et le gars lui dit oui, mais avec ce coup de téléphone je suis en train de gagner 10000 balles ! Donc votre amende à 30 € je m'en fous ! (…) il faudrait qu'il y ait une peur du gendarme ! Pas forcément par le pognon, mais si on lui dit monsieur,*

vous descendez et vous laissez la voiture, et ben là il aura les boules ! Qu'est ce qui fait peur aux camionneurs par exemple c'est pas le PV c'est qu'on leur enlève leur permis ! Parce qu'ils peuvent perdre leur emploi ! » (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Pour Jean-Michel, également automobiliste, les contrôles ne sont pas assez systématiques et tant qu'il est possible d'y échapper, les comportements ne changeront pas. *« La répression automobile c'est les contrôles d'alcoolémie et de vitesse, il n'y en a pas assez à mon sens, alors que c'est ce qui crée les situations de risque, je trouve qu'il n'y a pas assez de contrôle, je roule beaucoup et le nombre de fois par jour où je vois des gens qui roulent n'importe comment… je pense que s'il y avait un contrôle systématique de ça, ça pourrait diminuer beaucoup le taux d'accidents, autant sinon plus que le contrôle de vitesse. Je me dis que si j'étais un flic avec ce que je vois par jour je pourrais t'en choper un paquet des mecs qui font n'importe quoi ! Donc s'il y avait des voitures banalisées pour contrôler le comportement… les mecs qui téléphonent en voiture ! C'est affolant tout le monde téléphone en voiture ! »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Jean-Michel prend l'exemple des Etats-Unis, où le contrôle y est plus dissuasif qu'en France, car systématique et coûteux. *« Si comme aux Etats Unis il y avait des flics partout qui te chopent dès que tu fais un truc de travers… si au bout d'un moment les gens avaient dans la tête qu'ils auraient de très fortes chances de se faire choper, ça agirait sur les comportements, là tu peux être pris une fois sur dix donc tu tentes le coup. C'est bien avec les radars, maintenant il y a tellement de contrôle pour la vitesse que ça a calmé les gens. Inconsciemment tu te dis si je roule vite je suis quasiment sûr de me faire choper, donc ils réfléchissent, et ils réduisent leur vitesse. (…) il y a que la répression qui marche, je pense. Les contrôles d'alcool par exemple je trouve qu'il n'y en a pas assez, moi ça m'a calmé qu'il y en ait de plus en plus dans Paris, je fais plus attention qu'avant à ce que je bois. Je pense que si les gens ont toujours l'impression de pouvoir passer au travers, ils n'arrêteront pas, s'ils sont presque sûrs de se faire choper ils arrêteront. Et donc la répression automobile moi je suis pour parce que c'est la seule manière d'empêcher les gens de rouler n'importe comment »* (Jean-Michel). Dans le même registre, John soulève le poids de la sanction et de la présence policière aux Etats-Unis qui favorise le respect les lois. *« Ça marche aux Etats-Unis… déjà il y a des flics à tous les coins de rue, donc à la moindre infraction vous vous faites attraper, ils sont assez à cheval sur les règles. J'ai pu le constater, aux US ils ont vraiment ce côté respect de la loi, la loi est comme ça, j'obéis. La loi, ici, c'est bien, mais c'est plus fait pour les autres. Je me permets des écarts, donc d'autres le font aussi, et tout d'un coup on minimise l'importance des lois donc il y a moins de respect. C'est une question de mentalité »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Alfred relève également le poids de la sanction à Londres, à travers le contrôle et les coûts des contraventions. *« Tu gares ta bagnole à un endroit, tu ne paies pas, tu reviens un quart d'heure après t'as une prune, même cinq minutes après t'as une prune ! Donc tu ne t'absentes pas ou tu paies !! Et le tarif c'est 100 pounds, c'est vite 1000 balles ! Parce que moi mon calcul cynique de mettre 800 balles par mois de me garer où je veux et de jamais payer… en Angleterre tu fais ça, t'en as pas pour 800 c'est 10 000 balles dans le mois, donc tu joues plus avec ça, là tu fais attention ! (…) il n'y a pas de place de parking, il y a des bouchons, quand t'arrives dans l'hyper centre faut payer, t'es filmé, rien que le marquage au sol t'as mal à la tête »* (Alfred, 35, M, P/IDF, marié, 1 enfant, Consultant). Il apparaît pour beaucoup de nos enquêtés en Île-de-France que la politique Londonienne est riche d'efficacité. Nous y reviendrons en analysant les résultats de l'enquête réalisée dans cette ville dans la troisième partie.

Par ailleurs, Etienne montre qu'en France, lorsque les lois existent, elles ne sont pas toujours appliquées. Arriver à les faire respecter serait un bon début selon cet enquêté. *« Par exemple les crottes de chien, c'est officiel il y a une amende, si la police faisait son boulot, il y en aurait beaucoup moins ! ! Mais il n'y a plus la peur du gendarme, ça n'existe plus, les gens brûlent les feux rouge, ils s'en*

foutent » (Etienne, 38, E, P/P, photographe).
Nous pouvons noter que toutes ces personnes qui ne croient qu'à la répression pour inciter au changement de comportements sur la route et aux respects des lois, sont aussi bien des Alternatifs que des automobilistes.
Ainsi, ces enquêtés semblent faire consensus en préconisant plus de répression, plus de sanction, voire même interdire la voiture dans certains endroits. Et au vu de ces personnes interviewées, les caractéristiques de la mentalité française seraient en partie la cause de ce besoin de coercition pour provoquer le changement, ainsi que nous allons le constater.

7.2.1.4 Le besoin de répression, une question de mentalité

Nous avons vu que certains enquêtés se déculpabilisaient en justifiant leurs comportements par les caractéristiques de la culture française, là encore, selon eux, ces comportements qui ne respectent pas les lois, les contournent ou les snobent, seraient typiquement français. *« Le français s'en fout, de toutes façons pour lui les lois sont faites pour être transgressées, que ce soit les lois légales ou morales. Tout ce qui est environnement on s'en fou ! Le français râle, il n'est jamais d'accord avec rien, les grèves tout le temps le montrent bien ! Il n'est pas capable de se plier à une règle, du coup c'est très égoïste »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Cette enquêtée se demande si dans d'autres pays, scandinaves notamment, les individus respecteraient davantage les lois du fait de politiques plus strictes. *« Peut-être qu'il y a des mesures plus dures dans ces pays… »*. Selon elle, *« En France on est comme ça ! Si t'as pas la punition ça change pas »* (Vanessa). Jean-Michel aussi semble pessimiste quant au moyen éducatif pour que les Français respectent les règles collectives. *« Moi je suis pour la répression, malheureusement, je pense que les Français tu ne peux pas les éduquer et tu ne peux pas leur inculquer un esprit civique. Par exemple pour la vitesse t'as beau leur dire c'est pas bien, t'arrives à leur faire comprendre qu'avec la répression, je pense qu'il y a que ça qui marche »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Arthur, parmi d'autres, est également de cet avis : les Français ont pour nature de transgresser les règles contrairement à d'autres cultures. Il suppose cependant que dans ces autres pays, le respect des règles tient de l'éducation. *« C'est des pays plus disciplinés. Par exemple moi je connais bien l'Allemagne parce que ma mère est Allemande donc j'y vais assez souvent. Ça doit être dans leur mentalité, leur éducation, ils sont beaucoup plus disciplinés. Par exemple tu peux avoir un énorme axe, tu regardes à gauche et à droite tu vois aucune voiture à des kilomètres, tu voies au feu rouge un mec qui est en train d'attendre que le bonhomme soit vert pour traverser. Dans le métro il n'y a pas de tourniquet donc tu peux ne pas payer, mais les gens paient. En France on n'est pas très discipliné en général, s'il y a un moyen d'esquiver, on va toujours l'utiliser. Pour le truc des plaques paires et impaires, je suis sûr qu'en France les gens seraient capables d'acheter deux plaques, et ils changeraient de plaques pour toujours pouvoir prendre leur voiture. (…) Il y a des pays où les gens arrivent à comprendre par eux-mêmes le bien-être général. Et la France n'a pas beaucoup ça. (…) Il faut passer par la répression et ça m'énerve de devoir passer par là. Mais j'ai l'impression qu'en France ça ne marche pas autrement »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Selon cet enquêté, les Français serait trop indiscipliné et il se désole à penser que la seule solution serait la répression.
Quand les Français ne transgressent pas les règles, ils les contournent ou les respectent le temps du contrôle. Anthony relève les limites de certains systèmes de contrôle comme les radars. Les automobilistes ralentissent devant mais une fois dépassé ils accélèrent de nouveau. *« En France c'est vraiment exemplaire de ça, si on ne contraint pas les gens rien ne change. Par exemple les radars*

sur le périph, c'était limité à 80, personne ne roulait à 80, moi le premier, et depuis qu'ils ont mis les radars, même à 3h du mat, tout le monde est à 80, et après on voit des enquêtes à la télé, où les gens disent, c'est bon on a compris vous pouvez les retirer ! Laisse-moi rire !! Déjà on voit que les gens accélèrent entre chaque radar, donc déjà les radars ont leur limite ! C'est vraiment un manque de discipline et de sens civique chez les Français, et ça m'énerve » (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Cela prouve bien, selon cet enquêté, que les Français sont incapables de se responsabiliser eux-mêmes, ils n'agissent que sous contraintes. Le discours de Christian va également dans ce sens. Il compare le comportement français, tourné vers leur confort individuel, au comportement des habitants des pays nordiques, tourné vers le bien-être collectif. *« On n'est pas des Anglo-saxons, on n'est pas éduqué vers le bien communautaire, nous c'est chacun pour soi et dieu pour tous, c'est très latin ça. (…) En France les gens ne feront jamais rien d'eux-mêmes, si tu ne leur dis pas c'est comme ça et pas autrement, il n'y aura jamais rien ! C'est des latins. Et tu vois en Alsace les gens sont beaucoup plus Allemands, ils ont un rythme de vie beaucoup plus ordonné. Et à Marseille c'est l'anarchie…c'est le bordel ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Selon cet enquêté, les Français ayant pour caractéristique de s'opposer à tout changement, il convient d'employer des mesures draconiennes pour ne pas leur laisser le choix.

Nous avons vu que les individus choisissaient le mode le plus simple d'accès et d'usage (Partie I). De fait, les contraintes sont un frein au choix modal. En toute logique, il est intéressant de constater ici que, les mesures contraignantes sont perçus par les enquêtés eux-mêmes comme un levier au changement. Dès lors, à l'instar de J-P. Orfeuil, nous pouvons avoir des doutes quant à l'efficacité des politiques reposant sur le seul développement de l'offre alternative. « Les efforts majeurs conduits sur les quinze dernières années en matières de tramways, métro, RER et TER, n'ont pas empêché la croissance de la part des déplacements automobile dans les déplacements » (2004). De même, F. Godard et J Laterrasse (2006) expliquent également que de bons transports collectifs sont certes indispensables, mais insuffisants pour inverser la tendance. Toutefois, si ces enquêtés ont le sentiment, au vu des caractéristiques de la mentalité française et des comportements transgressifs des Français, que la seule solution au changement réside dans la contrainte, ils ne l'accepteraient pas forcément dans les faits.

7.2.2 L'acceptabilité de ce type de mesures répressives

Comme nous venons de le voir, les individus, dont un bon nombre d'automobilistes, ne conçoivent le changement de comportements que par le biais de mesure coercitive. Cependant, et cela rejoint ce que nous avons décrit précédemment sur le phénomène NIMBY, il apparaît que dans les faits, si ces individus étaient restreints dans leur choix de mobilité, ils refuseraient ce type de mesures. Dans ce cadre, l'acceptabilité de telle mesure serait favorisée sous condition de compensation du coût du changement, mais également à force d'habitude. Les individus auraient tendance à s'opposer à tout changement, mais sur le long terme leurs pratiques évoluent. Dès lors, l'acceptabilité se fait aussi dans la durée.

7.2.2.1 Une acceptabilité sous condition de compensation

Face au coût du changement et à de telles mesures coercitives, quand certains réclament des compensations collectives en termes d'offres alternatives, d'autres exigeraient des compensations financières individuelles.

Des individus seraient prêts à accepter des mesures plus radicales s'ils peuvent bénéficier d'une alternative efficace en retour. Pour quasiment toutes les personnes interviewées, il est incompréhensible de vouloir limiter l'accès de la voiture en ville, sans développer en contrepartie l'offre alternative. *« Pour moi limiter la voiture c'est pas élargir les couloirs des bus ! C'est mettre plus de RER, de métro… faire une offre concurrentielle en fait ! A partir du moment où il y a un moyen de substitution correct… Je ne comprends pas qu'on demande aux gens de ne plus utiliser la voiture et qu'en contrepartie il n'y ait pas de métro »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Cet interviewé par exemple ne s'oppose pas à la fermeture du centre parisien aux voitures, *« à partir du moment où il y a des moyens de substitution »* (Cyril). Citons quelques verbatims qui vont dans ce sens : *« Mais il faut une contrepartie, si on vire les gens de leur voiture faut qu'ils puissent accéder aux transports facilement !! Les gens qui habitent en banlieue, les trains sont très mal desservis »* (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours). Jean-Michel le dit clairement *« C'est un prêté pour un rendu, tu ne peux pas forcer les gens à moins utiliser leur voiture, et pas proposer à côté quelque chose qui remplace »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile). Corinne accepterait qu'il y ait moins de voiture si une offre alternative compensait son absence. *« D'accord pour moins de voitures ce serait une meilleure qualité de vie mais faut voir ce qu'on a à la place ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante). Pour Anthony aussi, il serait plus judicieux d'améliorer l'alternative avant de restreindre l'usage automobile. *« J'ai l'impression qu'interdire c'est pas la meilleure solution, il faut plus les inciter à prendre d'autres moyens, les orienter. Tu peux interdire à condition d'avoir d'abord facilité les accès »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing).

Si ces personnes évoquent des compensations d'ordre collectif, d'autres ont revendiqué des récompenses plus individualisées que l'amélioration de l'offre alternative, gratifiant leurs efforts. Charles, notamment, se plaint de ne pas avoir été récompensé pour ses choix « écologiques » et de supporter parallèlement tous les inconvénients qui résultent des mesures de réduction de l'automobile. *« Moi j'ai fait le choix d'avoir une voiture super pratique, hyper urbaine et qui fait pas trop de dépenses d'énergies, de pollution et tout et pourtant j'ai jamais eu de compensation. On a bien décidé de faire payer plus cher ceux qui ont des 4x4, je ne vois pas pourquoi ceux qui optent pour une voiture écolo n'ont pas d'avantages. (…) Et là clairement j'ai la voiture la moins polluante, je fais du covoiturage… je ne suis pas le pire, j'ai franchement l'impression de faire des efforts et je ne suis pas récompensé »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Mais Charles va plus loin en réclamant une compensation pour les pertes financières causées par les travaux de voirie qui réduisent considérablement les atouts de l'automobile et lui font perdre de la valeur. *« Là, ta voiture elle a tellement perdu de valeur à cause de toute cette réorganisation et les blocages que c'est clair que les gens ont perdu beaucoup d'argent. (…) En plus on paie des impôts pour ces travaux, la voirie donc on devrait pouvoir circuler ou au moins avoir des compensations. (…) En terme de profit de la voiture, j'ai perdu la moitié de sa valeur parce que je vais mettre deux fois plus de temps pour faire quelque chose, par rapport à avant les grands travaux »* (Charles). Il ajoute même une perte due à la montée du prix de l'immobilier directement liée à ces travaux de voirie. *« Et ça a fait monter le prix de l'immobilier, du coût tu perds de la valeur avec la voiture et en plus tu paies plus cher, t'es complètement perdant. Je trouve que c'est une grosse connerie* » (Charles). Et ainsi que nous l'avons

vu, cet enquêté utilise effectivement de moins en moins sa voiture.
Si Charles souhaiterait être récompensé tout en continuant à utiliser sa Smart, Grégory imagine également un système de récompenses qui inciterait à l'usage des transports publics. *« S'ils voulaient vraiment favoriser les transports, il faudrait qu'ils baissent le ticket de métro, qu'ils instaurent des primes de bonne conduite, les gens qui favorisent les transports plus que la voiture pourraient être encouragés, là ils nous mettent des radars, des amendes… la répression ça n'a jamais motivé personne, les gens se sentent brimés plus qu'autre chose ! Faudrait plutôt faire des récompenses, les gens aiment bien être récompensés quand ils vont dans le bon sens ! Sans forcément parler d'argent mais trouver un moyen de les encourager à le faire ! (…) des récompenses du genre prime pour l'emploi, mais pour les transports… à titre écologique… et surtout les petits revenus, je pense que ça les encouragerait à prendre les transports publics !* » (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie).
Nous verrons en effet, à travers l'exemple de Nagoya dans la troisième partie de cette thèse, que des systèmes de récompenses et de gains incitent les individus à adopter des pratiques écologiques.

G. Dupuy signale notamment que « toute mesure qui fait perdre aux automobilistes des avantages réels d'accessibilité doit être associée à une mesure compensatoire, positive. Par exemple, un stationnement plus contrôlé devrait être associé à des moyens d'informer l'automobiliste en temps réel sur les places de stationnement disponibles et leur localisation précise » (2006). Dans ce sens, N. Golovtchenko et M-C. Zelem (2003) montrent, dans leur enquête quantitative sur l'acceptabilité des mesures politiques, que les personnes interrogées sont dans l'ensemble réfractaires aux politiques de tarification quand il s'agit de nouvelles taxes ou charges supplémentaires. *A contrario*, une prime pour l'achat d'un véhicule propre est très favorablement accueillie, puisqu'elle présente un intérêt financier. Ils observent également en ce qui concerne les mesures réglementaires que les individus interrogés sont assez favorables pour adapter les véhicules à de nouvelles normes (pots catalytiques, bridages de moteurs, etc.), mais les mesures touchant aux habitudes de conduite et donc à leur liberté sont plus fortement rejetées. Ils concluent de leurs études que les enquêtés sont plus disposés à faire des efforts quand ils sont partagés, et ne sont pas prêts à voir leur automobilité réduite et encore moins à faire des sacrifices financiers. Nous invitons le lecteur à prendre connaissance des typologies très intéressantes de ces auteurs sur les types de pollueurs, les types d'automobilistes sensibilisés ou non, et les profils d'attitudes d'automobilistes vis-à-vis des mesures visant à lutter contre les pollutions automobiles (Golovtchenko, Zelem, 2003, p173-205). Finalement, il apparaît dans leur conclusion que « les automobilistes semblent prêts à accepter des mesures qui ne touchent ni à leur comportement, ni à leur porte-monnaie ». De plus, les mesures réglementaires semblent plus consensuelles que les mesures économiques. En effet, d'une part les mesures économiques posent notamment des problèmes d'équité, ce que nous évoquerons plus loin. Et d'autre part, les mesures économiques touchent probablement plus certaines personnes et catégories en particulier, alors que les mesures réglementaires paraissent plus partagées et dès lors égalitaires.
Outre ces attentes en termes de compensations, l'acceptabilité du changement et des mesures prend du temps, un temps d'appropriation.

7.2.2.2 Une acceptabilité dans la durée : le temps du changement

Certains soulignent la nécessité d'appliquer ce type de mesures dans le temps, de sorte à ne pas « brutaliser » les Français. Même s'ils râlent devant tout changement, ils finiront par accepter ces mesures avec le temps. Selon Patrick, les individus ne comprennent pas vraiment ces mesures, plus de douceur favoriserait peut être leur acceptabilité. *« Limiter la voiture moi je suis complètement d'accord, évidemment il faut y aller en douceur parce que les gens ne comprennent pas trop, mais moi je suis vraiment d'accord »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur). Pour Carole aussi le changement doit se faire en douceur, de sorte à ce que les gens s'habituent au fur et à mesure. *« Je pense qu'ils prennent pas des mesures très radicales, ça passerait pas sinon vis-à-vis de la population, il faut que ça se fasse petit à petit au fur et à mesure. En France on est quand même conservateur et on a du mal à changer nos petites habitudes tout de suite »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).
Il apparaît en effet que les individus ont tendance à se plaindre des aménagements et des changements qui en résultent, jusqu'à ce qu'ils en voient les avantages à leur achèvement. Après avoir exprimé leur désaccord, les individus se rendraient compte des avantages du changement. *« Je pense que si on le faisait [fermer aux voitures] à Paris, les gens feraient la gueule mais à terme ils se rendraient compte que c'est carrément mieux »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Patrick nous donne l'exemple des commerçants qui déplorent les contraintes qu'ils subissent pendant les travaux pour finalement en être contents par la suite. *« Ils comprennent pas que ce soit important de limiter la voiture donc du coup ils ne sont pas d'accord. A Montreuil, il y a longtemps déjà mais quand ils ont fait la première voie piétonne, tous les commerçants ont râlé, ont fait des pétitions, ont crié au scandale qu'ils allaient perdre tous leurs clients, et finalement c'est une rue piétonne très commerçante donc ils sont contents »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur).

Cependant, parfois, le temps de la contrainte dure trop, et pour le moment, certains n'en voient pas encore les avantages. Nombreuses personnes saturent de vivre dans les travaux depuis plusieurs années. De fait, ils ont du mal à accepter ces nouveaux aménagements qui les contraignent terriblement. *« Pour l'instant j'en vois plus les inconvénients que les avantages ! Là c'est tout le temps bouché, mais je pense que ce sera une bonne chose en 2006 ! »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Alicia sature aussi d'être contraintes par ces travaux qui n'en finissent pas. *« Les aménagements je les trouve pas super adaptés, il y a vachement de bouchons et les travaux sont toujours pas finis, c'est vraiment long, tout le monde en a vraiment marre là, ça traîne trop ! Ça fait un moment qu'on vit dans la poussière, le bruit… et donc il y a énormément de bouchons et à côté de toi il y a une voie qui est libre, il y a un bus qui passe tous les quarts d'heure… je sais pas si ça va inciter les gens à pas prendre leur voiture… si on voyait plus de bus, je pense que les gens se poseraient la question mais là ça les énerve plus qu'autre chose »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement). Nous l'avons déjà évoqué, les individus se sentent contraints par des travaux d'aménagements, comme les voies de bus en site propre notamment, mais parallèlement ne voient pas d'amélioration. De fait, ces contraintes sont d'autant plus mal vécues lorsqu'elles ne sont pas justifiées. Vanessa a également subi difficilement ces travaux sans pouvoir profiter des avantages. Elle n'a donc visiblement pas un regard très positif sur les mesures mises en place. *« C'est chiant parce que je ne prends pas le bus donc j'en profite pas et puis c'est le bordel il n'y a pas de place pour circuler donc il y a encore plus de voitures, il y a des travaux… mais ça part d'une bonne intention, mais je ne suis pas vraiment convaincue »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude).

Ainsi, l'acceptabilité du changement prend du temps pour que les individus s'habituent et s'approprient les nouvelles règles de fonctionnement. Mais pendant que les automobilistes subissent les travaux contraignants, et d'autant plus lorsqu'ils durent plusieurs années, sans voir les avantages, ces mesures seront totalement rejetées.
Au regard des différentes réactions vis-à-vis de ces mesures, d'un côté certains accepteraient de réduire l'usage de la voiture, voire de l'interdire, notamment les Alternatifs, mais pas seulement. Et de l'autre, les automobilistes notamment, mais pas exclusivement, ne souhaiteraient pas voir leur usage de la voiture limité. Ces derniers se sentent particulièrement visés et acceptent difficilement les mesures qui vont à leur encontre.

7.2.3 Entre ceux qui souhaiteraient« éradiquer » la voiture en ville et ceux qui se sentent visés.

Plusieurs personnes, notamment des Alternatifs, quelques Multimodaux, ou certains automobilistes exclusifs plutôt lorsqu'ils vivent en banlieue, sont très favorables à ce qu'il y ait moins, voire plus aucune voiture dans Paris. Souvent une ville sans voiture reflète une meilleure qualité de vie. *« S'il pouvait ne plus y avoir de voiture… ! Je trouverais ça génial ! Mais je comprends qu'on ne puisse pas enlever la voiture à des gens qui n'ont pas le choix… si tout le monde était en vélo, à pied, en bus, ce serait vachement plus agréable ! Les rues seraient plus belles, ce serait des rues piétonnes, je trouve que c'est plus vivant quand c'est des rues piétonnes »* (Laure, 23, A, P/P, étudiante). Pour Arthur aussi, moins de voitures signifie une meilleure qualité de vie. *« il y a certains quartiers piétons qui sont autorisés qu'aux piétons et aux vélos et je trouve ça bien, parce que du coup les cyclistes passent par là parce que c'est plus agréable et ça déstresse Paris. Je sais qu'ils ont essayé à des moments de tester des axes sans voiture une journée par semaine ou même par mois, rien que ça, ça doit déjà diminuer la pollution de Paris, c'est peut-être pas hyper significatif, mais c'est le bonheur !!! Ils avaient fermé l'avenue du 4 Septembre une journée, les gens avaient l'air super bien, t'avais des gens à pied, en roller, en vélo. Je trouve que la qualité de vie pourrait être largement meilleure avec moins de circulation dans Paris »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Pour cet enquêté, il faudrait fermer certains quartiers parisiens aux voitures. *« À Paris je connais qu'une rue piétonne, non deux, il y a Montorgueil et Saint-Denis, il y a des plots qui se baissent et faut une autorisation pour y aller donc il n'y a pas beaucoup de voitures et c'est très agréable. Je trouve qu'il y a des quartiers où ça pourrait le devenir aussi, comme Montmartre, St Germain, le Marais, peut-être certains coins de Bastille… les quartiers vivants en fait, où il y a pas mal de commerces, de lieux de vie… je comprends même pas pourquoi ils ne sont pas fermés aux voitures en fait ! »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Christian aussi serait pour interdire la voiture dans Paris. *« S'il y avait un référendum pour savoir si on interdit les voitures dans Paris je serais le premier à voter oui ! »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier).
Martin est très radical, il rejette complètement ce mode de locomotion. *« Je pense qu'il faudrait trouver un moyen non pas de l'éradiquer, mais de la rendre complètement marginale. (…) ça pollue, tout le monde se fait chier avec la circulation, ça emmerde tout le monde ! Si tu virais les bagnoles t'aurais quatre fois plus de places pour les bus et donc ce ne serait plus galère de prendre les transports, tu ne resterais plus bloqué entre porte de Gentilly et porte d'Italie, une demi-heure parce que ça roule pas… donc à partir du moment où il n'y a plus de bagnoles et que le trafic est fluide, je ne vois pas quels*

reproches on pourrait faire aux transports collectifs. Et puis ce serait un confort quand t'es piéton de se balader dans Paris, moi j'aimerais bien avoir des quais déserts toute l'année. Plutôt que des bagnoles et des mecs qui klaxonnent » (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Pour Carole, l'idée de fermer Paris aux voitures est séduisante à condition qu'elle ait les moyens de s'en rapprocher et de garer sa voiture aux portes de la ville. *« Paris sans voiture ça doit être beaucoup plus joli… après, s'il y avait des parkings à l'entrée de Paris, je trouve que ce serait une solution »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles).

A l'inverse, d'autres enquêtés n'accepteraient pas de fermer Paris aux voitures[166]. Cela altérerait l'optimisation de leurs déplacements. Alicia nous explique qu'elle apprécie les quartiers piétons quand elle est à l'étranger, mais dans sa ville, elle recherche l'efficacité. *« C'est sûr que c'est super agréable quand je me balade dans les quartiers piétons à l'étranger, ici on voit que les inconvénients. (…) Je suis la première à apprécier ailleurs les zones piétonnes… j'apprécie beaucoup ce côté piéton ou on n'est pas dérangé par les voitures… mais chez soi dans sa ville, on cherche le plus efficace »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
Pour certains, une telle mesure créerait des tensions, des inégalités et de la jalousie puisqu'il y aurait toujours des gens qui en seraient exemptés. *« Je serais la première à râler parce que je fais attention à mon utilisation justement. Non, et puis en plus je suis sûre que ce serait toujours les mêmes qui auraient le droit, sous prétexte qu'ils ont tel titre, tel pouvoir »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante).
D'autres auraient le sentiment d'être agressés et visés en tant qu'automobilistes. Les mesures n'auraient que pour fonction de s'en prendre aux automobilistes au lieu d'améliorer les alternatives. Charles ne voit pas l'intérêt de fermer certaines rues aux voitures, comme les voies sur berges par exemple, qui ne sont pas agréables à pied. *« Les voies sur berges, c'est vraiment pas agréable de se promener là donc ils le bloquent pour bloquer les voitures c'est tout, c'est toujours cette même logique d'être contre la voiture. (…) il y a tellement d'endroits, de pistes cyclables de trucs qui sont faits juste pour réduire la voiture et non pas pour améliorer la circulation des cyclistes, parce que souvent, il n'y a jamais de vélos et les voies servent vraiment à rien, ou alors c'est très mal organisé donc les gens peuvent pas s'en servir, ou c'est trop dangereux. Ils font tout contre la voiture mais ils améliorent rien à côté »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Stéphanie observe plus de sanctions qu'auparavant et n'y voit aussi qu'une attaque envers les automobilistes. *« N'importe où c'est payant, ils nous ratent pas quand on est mal garé… on sent bien qu'ils sont contre la voiture ! »* (Stéphanie). Pour certains enquêtés, les actions menées aujourd'hui pour faire changer les comportements sont essentiellement orientées vers la coercition, le négatif. Selon Daphné par exemple, les décideurs chercheraient très clairement à aller contre l'automobile, mais pas visiblement pour une amélioration des alternatives. Les mesures positives, comme par exemple l'amélioration des transports collectifs ou des voies cyclables sont très peu développées voire invisibles pour ces personnes. *« J'entends parler de taxes sur les véhicules, le prix de l'essence, la pénurie du pétrole… mais j'entends rien de positif »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée).

[166] Cela nous renvoie à une enquête citée par A. Bieber et J-P. Orfeuil, portant sur les mesures politiques de transport supposées « résoudre les problèmes de congestion dans les villes » (1993). Les enquêtés sont censés juger de l'efficacité ou l'inefficacité des mesures. En tête de liste dans tous les pays, est cité le développement de zones piétonnes et des transports en commun, puis la limitation de la voiture dans le centre. Il est intéressant de relever que la façon de dire les choses, les termes employés peuvent avoir une incidence sur les réactions des individus. Ainsi parler positivement d'élargissement de zones piétonnes provoquerait une réaction favorable, alors que parler de limitation voire d'interdiction de la voiture dans certaines zones provoquerait plutôt des réactions défavorables.

Ainsi, certains enquêtés, dont des automobilistes, sont très favorables à la réduction de l'usage automobile, mais à l'inverse d'autres ne voient en ces mesures qu'une agression, un rejet des automobilistes. Que ces individus soient favorables ou non à la réduction de l'usage urbain de la voiture, il convient, pour mieux comprendre l'acceptabilité des mesures, de saisir la manière dont ils perçoivent les mesures de réduction de l'usage automobile ainsi que les acteurs qui les mettent en œuvre ?

7.3 Des mesures souvent incomprises, jugées inefficaces et incohérentes

Il apparaît que les individus interviewés ne comprennent pas toujours précisément l'orientation des politiques. Certains les jugent trop inégalitaires et parfois inefficaces. Celles-ci manqueraient de cohérence et de visibilité, ce qui est probablement indispensable pour envisager leur acceptabilité. D'autre part, des enquêtés semblent déstabilisés par le manque de pérennité des mesures.

7.3.1 Des mesures mal comprises par certains et peu visibles

Des enquêtés révèlent un manque de compréhension des mesures, de leurs objectifs et des enjeux. Et ce manque de compréhension des mesures ne favorise pas leur acceptabilité.
L'utilité des couloirs de bus est particulièrement mal comprise. *« Les couloirs de bus, je ne vois pas vraiment l'avantage, je n'ai pas bien compris… l'élargissement des couloirs de bus… c'est peut être pour que les taxis passent plus facilement… (…) à l'heure actuelle je n'ai pas bien vu d'intérêt (…) en tant que banlieusard je me suis dis pourquoi ils élargissent les couloirs des bus si ce n'est pour emmerder les automobilistes. Avec du jour au lendemain beaucoup plus de circulation et de bouchons »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). De même, Alicia remet en cause l'utilité des voies de bus, alors que l'investissement aurait pu être mieux utilisé selon elle. *« Peut-être qu'on aurait eu l'argent pour faire des transports gratuits si on ne les avait pas utilisés pour des travaux inutiles comme les voies de bus… »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).
La construction du tramway des Maréchaux est très controversée. Des enquêtés n'en voient pas l'utilité et imaginent d'autres solutions plus efficaces. *« Ce que je trouve débile c'est le tramway, ça n'a aucun intérêt. Ça a des pseudos vocations écologiques, mais ça n'a aucun intérêt, faire des voies de bus bien délimitées ça suffit largement, vraiment je ne vois pas l'intérêt du tramway ! À Montpellier ils ont mis un tramway, ça n'a aucun intérêt, ça dépasse mon entendement, les maires qui mettent des tramways dans leur ville je trouve ça complètement démago. J'ai l'impression que c'est pour se donner une image… mais c'est tout »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). D'autres en perçoivent toutefois des avantages : pour Anne, le tramway est un bon moyen de fluidifier l'entrée de Paris. *« Je pense que c'est bien le tramway, ça va désengorger un peu l'entrée sur Paris. Parce que le bus… vu les embouteillages ça sert pas à grand-chose, et moi je vois je suis pas très loin à pied de la porte de Charenton, donc si je pouvais faire porte de Charenton à porte de St Cloud avec un transport qui ne perde pas trop de temps ça m'arrangerait, je le ferais c'est sûr !! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Si ce moyen est perçu positivement pour cette enquêtée,

c'est aussi parce qu'elle y voit un intérêt personnel.

En tant que motard, Etienne ne comprend pas pourquoi les deux-roues motorisés ne peuvent pas prendre les couloirs de bus. Ceci réduirait considérablement les accidents selon lui. *« Il y a une chose qui me gène énormément, et j'ai du mal à comprendre comme beaucoup de motards, c'est qu'on n'ait pas le droit de prendre les couloirs des bus. C'est une chose que je comprends pas du tout parce que premièrement pour nous ça serait plus sûr par rapport à une voiture, je me sens beaucoup plus protégé quand je suis dans le couloir, et ensuite c'est pas la moto qui fait l'embouteillage et dans le couloir on va beaucoup plus vite, et même les taxis vont moins vite que nous, mais comme on est obligé de se mettre à côté du couloir avec les voitures, ça crée davantage de circulation, et donc plus de bouchons. Alors que si on avait le droit de se mettre dans le couloir de bus… d'abord ça ne gênerait pas le bus puisqu'on se met sur le côté… »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Il en prend donc lui-même le droit. *« Je prends continuellement le couloir de bus, je sais que c'est strictement interdit, je ne sais pas si c'est encore toléré, mais je le prends systématiquement, pourquoi est-ce qu'un vélo aurait le droit et pas une moto ?? »* (Etienne). Alicia juge également ces aménagements très dangereux. *« Tout n'a pas été bien pensé, il y a des trucs je trouve ça dangereux, pas logique… surtout pour les motos elles sont bien plus collées aux voitures et je me dis tout le temps qu'il y en a un qui va passer sous les roues ! Pour des travaux aussi chers c'est bizarre qu'il y ait des trucs comme ça»* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Autre point relevé par les enquêtés : les feux désynchronisés. Ils perturbent également la circulation et l'utilité n'est pas toujours comprise. *« Aujourd'hui, je trouve que la voiture c'est devenu chiant avec tous les nouveaux aménagements c'est devenu très très chiant et c'est vraiment le bordel. Il y a eu un très gros effort de fait pour ankyloser la circulation et le gouvernement s'attaque à la voiture mais des fois c'est à pleurer, genre Boulevard Magenta il y a un feu tous les 50m complètement désynchronisé, il n'y a jamais un piéton et on ne sait pas pourquoi on attend. C'est fait de manière à ce que se soit toujours bloqué »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers). Charles n'y voit qu'un moyen de bloquer la circulation, et ne comprend pas le but de ces arrêts incessants.

L'objectif même des politiques est quelquefois mal compris. *« Je sais pas comment ils voient les choses. Peut-être qu'il y a trop de voitures… je ne vois pas où ils veulent en venir »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Une meilleure compréhension des mesures favoriserait certainement leur acceptabilité. En effet, si les usagers ne saisissent pas les objectifs visés, ni les raisons de ces actions, être contraint de se voir modifier ses habitudes est moins bien accepté. Non seulement certains usagers ne comprennent pas précisément ce qu'il se passe dans leur ville, mais ils ont le sentiment d'être en manque d'information. *« Il y a des panneaux pour le tramway mais je sais pas du tout ce qu'il va desservir… l'information faut aller la chercher, ce n'est pas des communications tout public sinon j'en aurais entendu parler je pense »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). En effet, pour Bertrand, si les mesures ne sont pas assez visibles et comprises c'est en partie parce que les règles ne sont pas suffisamment claires et précises. *« En France on se sent pas concerné par ça. Les lois ne sont pas assez claires, explicites… (…) on n'est pas du tout informé »* (Bertrand, 20, M, zone5, étudiant).

Certains se plaignent du manque de visibilité des actions menées, ou de la durée trop longue des travaux qui poussent dès lors à la saturation plus qu'à la satisfaction, et donnent une impression de stagnation. *« A Paris je pense que les gens n'ont pas vraiment l'impression que ça bouge. En plus les travaux durent trop longtemps. A la porte de Versailles il y a des travaux qui auraient du être terminés depuis un an, donc c'est beaucoup trop long et on voit pas du tout l'avancée des travaux »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Cyril n'a pas constaté beaucoup de changements si ce n'est plus de désagréments. *« Depuis que je suis là, la seule chose que j'ai vu c'est les couloirs*

de bus, je n'ai pas vu d'avancée… si, il y a le tramway ! Sinon je ne vois pas ce qu'il y a de plus » (Cyril). Il était effectivement difficile pour nombreux enquêtés de parler des mesures mises en place en faveur de l'environnement. Plusieurs personnes interrogées ne voyaient pas de changements évidents dans leur environnement urbain.
Par ailleurs, des enquêtés ont entendu parler de certaines mesures, qu'ils jugent inégalitaires.

7.3.2 Des mesures perçues inégalitaires

Si, précédemment nous avons vu que pour des personnes interrogées, les solutions au changement se trouvaient être des mesures radicales, comme interdire les voitures ou les taxer, ce type de mesure apparaît parallèlement très inégalitaire.
Fermer Paris ou certains quartiers aux voitures ou encore rendre payant toutes les places de stationnement sont des mesures qui manquent d'équité pour certains, et qui n'auraient pas les effets escomptés sur les populations les plus riches. De manière générale, l'idée du pollueur-payeur et des mesures axées sur la tarification sont très controversées, puisque ce sont les plus pauvres qui seront d'autant plus désavantagés. *« C'est pas vraiment une solution de laisser la voiture à ceux qui ont du fric. Ce principe pollueur-payeur me plait pas du tout, c'est un peu ce qui se fait en Angleterre… et en France quand tu vois toutes les taxes !!* » (Benoît, 28, M, P/P, chargé de cours).
En écoutant les arguments de ces collègues pour justifier leur désaccord vis-à-vis des mesures mises en œuvre, Patrick relève notamment celui de l'absence d'équité. *« Ils suppriment des places de parking donc c'est encore pour ceux qui ont le moins d'argent que ça va être le plus préjudiciable parce qu'ils ne pourront pas avoir de parking, donc c'est les pauvres qui vont encore être désavantagé »* (Patrick, 48, M, zone2, marié, 2 enfants, professeur)[167].
Franck, qui a conscience qu'il ferait partie « des avantagés », juge ce type de mesure totalement égoïste, et injuste pour ceux qui vivent hors de Paris intra-muros. *« Dans Paris on peut faire sans voiture donc pourquoi pas fermer toutes les rues aux voitures ! Mais c'est injuste pour les gens qui vivent hors de la ville, ils devront payer le prix d'une décision égoïste. C'est ce qu'ils ont fait en Angleterre, les riches qui habitent au centre de Londres se foutent de ça, au contraire c'est mieux pour eux! Alors que ceux qui sont plus pauvres et qui vivent loin doivent en plus payer maintenant, c'est injuste! Faire la même chose à Paris ce serait très confortable pour moi, ma vie serait plus facile et plus agréable mais parfois faut penser aux autres »* (Franck, 33, M, P/IDF, en couple, 1 enfant, formateur anglais).
Le péage urbain de Londres serait effectivement difficilement envisageable en Île-de-France car posant des problèmes d'équité (Kaufmann, 1997, Meyere, 1995). En effet, les résultats de l'enquête Mobiscopie (2001) dont nous font part F-L. Perret et V. Kaufmann (2006), montrent que le péage urbain est refusé par 70% des Français et que la réduction du stationnement dans les centres villes est refusée dans des proportions de l'ordre de 60%. Le péage urbain et le stationnement posent notamment des problèmes d'équité d'accès, selon les auteurs, et sont critiqués comme étant contraires au principe du « droit à ville ». Un enquêté explique effectivement que seules les personnes qui ont des revenus élevés peuvent conduire à Londres.

[167]Il serait intéressant de vérifier dans une enquête quantitative si l'acceptabilité des mesures dépend des critères sociaux des ménages par exemple. Est-ce que les ménages les moins riches acceptent de fait moins certaines mesures de restrictions ? Est-ce que des personnes plus âgées, ayant donc ancré d'autant plus des habitudes acceptent d'autant moins ces mesures ? Etc.

« A Londres, si on a de l'argent on peut conduire une voiture, (…) du coup c'est assez élitiste, il y a que ceux qui ont les moyens qui peuvent s'en servir ! » (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Nous reviendrons sur le cas de Londres dans la troisième partie.
Outre le manque de visibilité et de clarté des mesures, ainsi que l'aspect inégalitaire de mesures encore en débat, dans l'ensemble, celles qui sont visibles et effectives en Île-de-France, et plus précisément dans Paris, sont souvent jugées inefficaces ou contraires aux objectifs visés, comme cela va être démontré ci-dessous.

7.3.3 Des mesures souvent jugées inefficaces

Les enquêtés jugent certains mesures de réduction de la voiture inefficaces et pouvant même parfois produire des effets contraires aux objectifs visés.

7.3.3.1 Le détournement des mesures à son avantage

Certaines mesures apparaissent peu efficaces du fait qu'elles peuvent être évitées voire même détournées à des fins individuelles.
Sylvie remet en cause une mesure concernant la restriction par les plaques d'immatriculation, qu'elle juge peu efficace et sans intérêt. *« Les plaques paires et impaires, c'est débile, tout d'abord parce que les gens ne le respectent pas, et moi la première, je ne vois pas l'intérêt, on peut toujours se débrouiller pour prendre une autre voiture »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Nous avons évoqué plus haut que les Français avaient pour caractéristiques de détourner ou de transgresser les règles. En voici des exemples :
Les individus semblent toujours trouver les moyens de contourner les règles ou d'en tirer des bénéfices. *« La sensibilisation marche pas. La preuve, la journée sans voiture, les plaques paires/impaires, ça marche pas, les gens trouvent des combines pour éviter ça. Je pense que malheureusement il y a des endroits qui devraient être fermés. Tant que ce ne sera pas fermé, ils continueront à prendre leur voiture mais même là ils se diront qu'il n'y aura pas beaucoup de voitures donc ça roulera encore mieux, et ça risque d'avoir une tendance inverse, les gens peuvent voir un bénéfice pour leur propre intérêt »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). En effet, certaines personnes *a priori* contre ces mesures restrictives en perçoivent pourtant les aspects positifs quand elles peuvent les détourner à leur avantage. Dans ces cas, elles ne sont pas subies comme des contraintes, mais au contraire comme un profit. *« C'est très bien, je trouve ça très très bien. J'ai jamais aussi bien roulé que maintenant ! Tout le monde me dit le contraire, mais alors moi je trouve ça super. (…) Les gens sont plus disciplinés. Je trouve qu'il y a moins d'anarchie, en fait il n'y a plus deux files qui laissaient sous entendre qu'il y en avait trois, il y en a vraiment deux, et les gens se mettent dans deux files, les gens sont plus disciplinés, plus courtois, plus respectueux »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Ainsi, ce type de personne accepte les mesures censées paradoxalement les contraindre tant qu'ils en tirent des bénéfices. Jean-Michel juge certaines mesures inégalitaires mais avoue parallèlement faire partie des bénéficiaires et de fait profiter de ces avantages. *« Si tu fermes Paris à ceux qui ne peuvent pas payer. Moi ayant le pouvoir d'achat je m'en fous qu'on ferme Paris, au contraire j'aimerais bien, moi si je dois payer quelque chose et circuler trois fois mieux dans Paris je suis content. Donc ceux qui pourront vont payer c'est pas ça qui va*

changer grand-chose dans leur fin de mois donc ils pourront rouler avec leur gros 4x4 dans Paris et les autres prendront les transports en commun. Je ne trouve pas ça normal. A la limite moi ça me facilitera la vie. Donc c'est toujours pareil, celui qui pourra payer roulera encore mieux » (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Certains individus vont, non pas détourner les mesures à leur avantage, mais simplement les éviter, en changeant d'itinéraire, comme nous l'avons déjà indiqué dans la première partie. *« Tant qu'on m'empêche pas de la prendre après ils font ce qu'ils veulent, mais comme je te disais je passerais par ailleurs… je trouverais un autre chemin ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Si des automobilistes détournent les contraintes et en font même profit, ils remettent en cause les effets de ces mesures vis-à-vis des objectifs visés.

7.3.3.2 Des effets (pervers) qui vont à l'encontre des objectifs

Certains remettent complètement en cause la façon d'agir des politiques, selon eux, les mesures pour limiter la voiture sont inefficaces et illogiques puisque les résultats vont à l'encontre de ce qui est escompté. Pour quelques personnes, fermer le centre aux voitures serait néfaste pour les commerces. Sylvain en témoigne. *« J'étais à Caen où là justement il y avait un dispositif de centre piéton interdit aux voitures, de développement du tramway et tout ça, et dans l'ensemble ça marche pas tellement. Ça créé une désertification du centre ville, les gens vont plutôt aller dans les centres commerciaux. (…) Ils ont fait des parkings au départ du tramway pour que les gens laissent leur voiture et prennent le tramway pour aller au centre ville, mais résultat, les départs des tramways sont dans les centres commerciaux autour de la ville, donc les gens, plutôt que de laisser leur voiture sur un parking et aller faire leurs courses en ville, ils vont directement au centre commercial. (…) si on bloque l'accès les gens viennent plus si on leur complique trop l'existence… »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier).

La solution adoptée par la Ville de Paris qui consiste à élargir les voies de bus en site propre et dans le même temps à réduire les voies automobiles, est acceptée et encouragée par certains, tandis que d'autres ne constatent qu'une augmentation de la circulation, des dangers de la route, et de la pollution, donc des effets pervers. Pour ces personnes, les voies de bus sont plus dangereuses pour la circulation, notamment pour les deux-roues. Plusieurs personnes ont notamment relevé les dangers pour tourner à droite lorsqu'une voie de bus s'y trouve. *« Il y a un truc qui est devenu hyper dangereux, c'est pour tourner à droite quand il y a un vélo ou un scooter qui passe »* (Charles, 31, M, P/P, en couple, marchés financiers).

Non seulement les voies de bus sont dangereuses et n'ont pas les effets incitateurs escomptés, mais certains interviewés y voient des effets pervers, c'est-à-dire des conséquences contraires aux objectifs recherchés à l'origine. *« Les gens prennent quand même leur voiture, ce que je veux dire c'est que ça ne marche pas ! Je ne suis pas sûre que ce soit super bien pensé. (…) ça fait des encombrements alors les voitures polluent encore plus. C'est vraiment pas la solution ! C'est complètement con, pour moi c'est pas du tout adapté »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).

Ces mesures, selon certains, seraient perçues comme inefficaces et provoqueraient même des effets non voulus pires que les maux contre lesquels elles sont censées lutter (F-L. Perret, V. Kaufmann, 2006).

Stéphanie a notamment le sentiment que les pouvoirs publics ne vont pas dans le sens d'une amélioration de la circulation et donc de la pollution. *« Ils facilitent pas l'accès à Paris. Là l'avenue Jean Jaurès il y avait deux voies dans un sens et dans l'autre, mais à partir du périph il y a un grand*

rond point, et donc il y avait quelques embouteillages et on pouvait y accéder encore assez facilement, maintenant, il n'y a plus qu'une voie, donc c'est un entonnoir, et ça crée des embouteillages monstrueux, les gens sont énervés, il y a des accidents… » (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante). Corinne observe également une augmentation des embouteillages liée en partie aux aménagements pour les bus. *« Ils font tout pour empêcher les voitures (…) ils font tout pour éviter qu'on se gare et du coup ça désengorge pas du tout ! Ça fout la merde. Comme le truc à Montparnasse c'est l'horreur… ils ont foutu la circulation des voies de bus au milieu, mais avec un aménagement pas possible, c'est affreux. Donc il y a les bus au milieu avec les rebords pour attendre, donc en voiture t'as plus qu'une voie de chaque côté, il y a pleins de feux, donc tu mets hyper longtemps pour traverser ça, alors qu'avant ça circulait quand même. Moi je trouve que c'est vraiment pas bien, toutes les voitures sont arrêtées, il y a des feux rouges tous les 5 mètres »* (Corinne). Arthur relève une augmentation notable du trafic puisque les gens continuent à utiliser leur voiture autant qu'avant. *« Vu qu'ils réduisent les voies… C'est une bonne chose mais les gens continuent à s'engouffrer en voiture, je n'ai pas l'impression que la circulation diminue dans Paris, au contraire même elle est plus dense »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Pour John non plus, les couloirs de bus n'ont pas eu l'effet escompté. Pour cet enquêté les décideurs n'ont pas su s'adapter à la situation. *« Les couloirs de bus à Paris c'est un flop, il y a autant de voitures sauf qu'elles mettent plus de temps à se déplacer donc ça pollue plus. Et ils n'ont pas trouvé de solution par rapport à ça. Ils ont juste fait des couloirs énormes et voilà on est devant le fait accompli et ça ne marche pas. Ils n'ont pas su réagir et s'ajuster… »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Pour Sylvain, les politiques ne sont pas toujours « réfléchies ». Il parle « d'effet d'annonce » et remet en cause la volonté des acteurs à penser des mesures cohérentes. *« C'est que de la poudre aux yeux, c'est des trucs qui sont tellement ridicules des fois et il y a des choses qui sont mal traitées, par exemple les voies de bus c'était pour inciter les gens à pas prendre leur bagnole, tu te rends compte que finalement les gens prennent autant leur voiture et il y a deux voies en moins, donc il y a plus de bouchons et qui dit bouchons dit plus de moteurs qui tournent à l'arrêt donc plus de pollution ! Donc c'était quelque chose qui avait un souci écologique et finalement ça a l'effet inverse. Donc je pense qu'il y a quand même un problème au niveau des politiques, c'est plus un effet d'annonce que quelque chose de vraiment réfléchi… »* (Sylvain, 28, A, P/P, coursier).

Johan est très controversé dans ses propos, tout dépend de quel côté il se place : en tant qu'utilisateur du bus ou du taxi ou en tant qu'automobiliste. Même s'il constate les effets pervers, il croit aux changements à long terme. *« Les couloirs de bus dont tout le monde se plaint parce que ça gêne la circulation, ça a un effet pervers, parce que ça augmente la circulation dans Paris et de ce fait la pollution parce que les gens stagnent davantage, la circulation est moins fluide. Mais si à terme on arrive à dégoûter les gens de prendre leur voiture, ça pourra atteindre le but d'origine, et donc diminuer la circulation dans Paris, donc je trouve ça plutôt bien finalement. (…) Je ne sais pas si les mesures à Paris ont contribué à réduire le trafic. Mais c'est un début et donc si on veut éviter que le trafic augmente d'année en année, faut bien faire quelque chose ! Alors que par ailleurs je suis fan de voiture »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).

Ainsi, les voies de bus en site propre ont souvent été dénoncées par les automobilistes comme étant la cause du trafic automobile et de l'augmentation de la pollution. Elles ont à l'inverse été plutôt citées positivement par les Alternatifs, nous l'avons vu, même si pour quelques-uns les voies en site propre ne suffiront pas tant que les bus ne seront pas plus fréquents.

Pour Etienne, comme l'élargissement des voies de bus, le tramway n'a eu pour résultante que l'augmentation du trafic et de la pollution. Pour lui, cet aménagement est totalement inefficace puisque les automobilistes ne prendront pas plus le tramway que le bus. *« Quand je vois la construction du tramway, ça resserre la rue, ça crée des bouchons supplémentaires, avant il y avait deux*

voire trois voies et là il y en a une et demie, le but du jeu c'est que nous prenions le tramway, mais comme ces personnes ne prendront pas le tramway de toute façon… c'est évident !!! Parce que sinon les gens auraient pris le bus de la même façon, pourquoi les gens qui ne prennent pas le bus prendraient le tramway pour le même trajet !! C'est évident, moi je prendrais pas le tramway… c'est pas parce qu'il y a un tram que je vais quitter ma moto pour le prendre » (Etienne, 38, E, P/P, photographe).

Jean-Michel note par ailleurs que la fermeture des quais l'été provoque également un effet inverse, le flux de voitures concentré sur une voie provoque davantage de pollution. *« On a souvent l'impression qu'il y a des mesures ou des initiatives qui sont prises pas démagogie plus que pas réel intérêt écologique, et ça me met hors de moi. Les quais bloqués, que tu fermes l'été pour faire paris-plage… quand ils font ça, le long des quais il y a des embouteillages, parce que tout le flot des quais, tu prends deux fois deux voies en transversales dans Paris je te dis pas le débit que ça fait, et donc tu fermes cet axe et tu mets tout ça en haut, et du coup c'est tout saturé avec la chaleur, et c'est absolument irrespirable, c'est impossible de marcher en haut des quais au mois d'août ! Donc c'est complètement à l'inverse de ce qu'ils veulent faire. Faut le faire quand tu peux, quand il y a un autre axe qui peut remplacer, quand il y a un axe majeur qui désengorge Paris, le bloquer c'est débile parce que ça crée une telle merde à côté. (…) Quand tu fais les quartiers sans voiture, tu bloques des quartiers, ça te crée une telle pagaille autour, ça sert à rien, ça fait que repousser en pire le problème, c'est complètement illogique, c'est révoltant. Dans l'espace sans voiture c'est super mais sors du truc tu vas voir… ! »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

En effet, selon J-P. Orfeuil (2004), si certaines politiques actuelles notamment à Paris visent à restreindre l'automobile, les effets sont une dégradation des vitesses et donc une augmentation de la pollution, tant que le flux ne s'est pas adapté à ces nouveaux aménagements. Il nous dit également que les pouvoirs publics attendent un report vers les modes collectifs dont les résultats s'avèrent décevant. Selon le chercheur, les politiques de tarifications (stationnement payant, zones de péages urbains, etc.) paraissent plus performantes car elles réduisent au moins la pollution dans la zone considérée. Mais est-ce bien seulement la zone considérée qui nous intéresse ici ? Le problème n'est-il pas justement le manque de cohérence et de prise en compte du phénomène et des comportements dans leur globalité ? Déplacer le problème hors de la zone, n'est-ce pas un exemple du manque de cohérence globale dans les actions des pouvoirs publics ? G. Dupuy insiste effectivement sur le fait qu'une politique qui restreint l'automobile n'a aucun sens si elle est menée seulement sur un quartier ou sur une ville. « Les effets redoutés ne manqueraient pas de se déplacer ailleurs. (…) Pour être efficace il faut donc agir à des échelles très larges » (Dupuy, 2006).

Il ressort donc ici que les automobilistes, plus particulièrement, ne sont pas toujours sensibles à l'intérêt et l'efficacité des mesures. Toutefois, ils cherchent davantage de cohérence et de continuité dans la mise en œuvre de ces mesures. Nous pouvons donc supposer que plus les mesures seront cohérentes et comprises, meilleure sera leur acceptation. Nous allons précisément décrire ce manque de cohérence et de continuité des mesures perçu.

7.3.4 L'attente d'une cohérence et d'une continuité dans la mise en œuvre des mesures

Si les politiques publiques sont jugées inefficaces, leur manque de pérennité déstabilise les individus. Les individus ne seront pas en confiance tant qu'ils ne percevront pas les mesures cohérentes. Des politiques globales, intégrées, et cohérentes, favoriseraient probablement la compréhension et l'acceptabilité des politiques publiques.

7.3.4.1 Manque de pérennité des mesures

Quelques personnes, des automobilistes Exclusifs notamment, jugent certaines mesures incohérentes, et réclament plus de continuité et de logique dans leur mise en œuvre. Pour Sylvie par exemple, les changements ne vont pas toujours dans le même sens. Ceux-ci varient du jour au lendemain ce qui perturbe les usagers. Selon elle, il faudrait agir pleinement, ne pas faire les choses à moitié, et s'y tenir. *« Il y a les Grands Boulevards qui va dans un sens, et dans le sens inverse il y a une petite rue en parallèle, et aujourd'hui le dernier tronçon est à contre sens. Et il y a eu une période il y a un an ou deux, tous les mois, un coup elle était en sens interdit et un coup elle ne l'était pas. Ça changeait tout le temps. (…) Si t'as une politique tu l'appliques et puis c'est tout d'une tu ne la changes pas toutes les trois secondes, et de deux t'es cohérent, tu ne fais pas les choses à moitié ! »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale).

Il a souvent été énoncé le manque de continuité des mesures, notamment vis-à-vis du tramway. En effet, celui-ci existait auparavant, et après avoir été démoli pour laisser place à la voiture, on y revient aujourd'hui. Si certains y voient du gaspillage, d'autres ne font plus confiance et craignent à nouveau un changement d'orientation politique et de repasser à un système automobile. Pour Françoise, le tramway est une perte d'argent inutile. *« Je me souviens quand j'étais petite il y avait un tramway qui faisait tout le tour de Paris, ils ont tout démoli pour faire des grandes avenues, et maintenant ils refont des travaux pour remettre un tramway. Je trouve que pour le budget national c'est pas terrible »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin). Ainsi, certains ne voient aucun intérêt au tramway et y dénotent même un manque de cohérence, de pérennité, ainsi qu'un gaspillage financier.

Il importe pour quelques-uns que les mesures soient pérennes pour être mieux acceptées. Certains individus ne croient plus à une politique de long terme cohérente, et ont parfois l'impression qu'on se joue d'eux. *« Ils mettent un tram ça fait chier tout le monde… et en plus pourquoi le faire sur cet itinéraire ! Franchement ça sert à rien il y avait le PC déjà pour faire ça ! Moi je ne suis pas d'accord avec ça, c'est des millions pour ça, c'est des travaux pendant des mois et des mois qui font chier tout le monde ! C'est nul ! Surtout qu'en plus il existait déjà avant ce tram, il y en avait avant dans Paris ! Ils les ont tous enlevé parce que ça gênait la circulation des voitures et là on revient à ces politiques peut être que dans 20 ans ça va encore changer ! (…) moi je suis sûr que dans quelque temps il y aura des politiques inverses et ils vont tout défaire, ils gaspillent de l'argent ! »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).

Face à ce scepticisme dû au manque de pérennité des mesures, certains relèvent le manque de cohérence dans le système de mobilité urbain, notamment pour utiliser différents modes. Il conviendrait donc de mettre en œuvre une politique de transport multimodale.

7.3.4.2 Pour une politique de transports multimodale

Certains enquêtés ont relevé un manque de continuité dans l'usage des différents modes et réclament une politique de transports davantage intégrée. Une telle politique favoriserait l'intermodalité et la multimodalité. La possibilité de combiner différents modes optimiserait le système de mobilité urbain, et favoriserait sans doute la réduction de l'usage automobile.

D'un côté les cyclistes souhaiteraient pouvoir combiner le vélo et les transports en commun. *« C'est pas possible là je peux pas trimballer mon vélo dans le RER en plus c'est souvent blindé, alors je peux pas ! Et après t'as les tourniquets à la gare, tu galères trop c'est pas possible ! »* (Lucie, 24, A, zone5/zone3, secrétaire médicale). L'impossibilité de transporter le vélo dans le RER ou le métro vaut également pour les trains longue distance. Daphné qui partait en voyage en vélo au Pays-Bas a dû démonter son vélo pour le mettre dans le train. *« Le train n'était pas accessible, il n'y avait rien pour les vélos, c'est pas normal ! Donc du coup, on a dû acheter des housses et tout démonter le vélo. C'était fastidieux la première fois »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée). D'après Y. Fijalkow, « pour développer l'accessibilité, l'une des solutions est de dépasser l'opposition entre les transports individuels et les transports collectifs, en développant notamment l'intermodalité, c'est à dire la possibilité de passer facilement d'un type de locomotion à un autre » (2002).

D'un autre côté, les enquêtés notent que des tickets et tarifs pour combiner deux modes devraient exister[168]. Le problème d'accès entre le métro et le bus en Île-de-France a notamment été cité, puisqu'un tel trajet nécessite deux tickets différents. Mais ceci vaut également pour le train et la location de voiture par exemple qui revient plus cher (rappelons que les individus calculent le coût au trajet et non dans sa globalité) que de prendre sa voiture de l'origine à la destination. Alexandre relève qu'à New York, les transports en commun sont à tarif unique et relativement peu chers. *« New York, t'as vachement de métros, c'est un prix unique donc il n'y a pas de notion de zone, tu vas à l'aéroport pour 2 $ alors c'est marrant pour un pays qui est très capitaliste, il n'y a pas de différence entre les gens qui habitent en banlieue et ceux qui habitent au centre, c'est un système très juste je trouve. Et ça marche bien y en a pas mal ! Et puis t'as pleins de taxis, pas très chers… »* (Alexandre, 26, A, P/P, en recherche d'emploi). Un moyen pour inciter les automobilistes à davantage prendre les transports en commun pourrait donc être d'équilibrer la tarification, de sorte à ce que ceux qui sont déjà pénalisés en vivant loin, n'aient pas la contrainte supplémentaire de devoir payer plus.

P. Frenay (1997) à l'instar d'A. Bourdin (2000), démontre que la Suisse offre un exemple d'intégration de service en matière de transports en commun, incluant la tarification. Des formules très intéressantes sont proposées aux usagers nous dit-il, allant toujours dans le sens de la simplicité, de la combinaison, le contact avec la clientèle et le paiement s'effectuant en une seule opération. « Le voyageur n'est ainsi confronté qu'à un service de transport unique (intégrant par ailleurs le rail et l'avion) » (Frenay, 1997). Cela semble de fait tout à fait correspondre à la demande de nos enquêtés en matière de service public pour favoriser la multimobilité. Selon F-L. Perret et V. Kaufmann (2006), les clés du succès des différentes mesures de régulation de la mobilité résident dans « la cohérence de la combinaison des outils » (Brög, 1996). En effet, agir sur les déplacements pour les réguler nous expliquent les auteurs

[168] Notons que depuis peu, un ticket unique permet de prendre plusieurs bus, ou de combiner tramway et bus. Il aurait été sans doute aussi judicieux de permettre une combinaison entre métro et bus, notamment pour les trajets en proche banlieue.

nécessite une approche systémique qui intègre les trois piliers du développement durable : la recherche d'égalité sociale, le respect de l'environnement et la rentabilité économique (Perret et Kaufmann, 2006). Des chercheurs espagnols ont travaillé sur les potentiels de transfert modal, et considèrent également que la proportion des déplacements à pied et en transports collectifs augmentera d'autant plus avec une politique de transport combinée (Monzon, 2003). Une telle politique globale implique de coordonner différentes mesures (Papon, 2001) : techniques et physiques (réseaux, aménagement, sécurité), commerciales (tarification multimodale, information multimodale, qualité de service, organisation), économiques (fiscalité sur la possession et l'usage des moyens de transport), réglementaires (stationnement, respect des règles)[169].

Ainsi, si les individus interrogés remettent en cause l'efficacité des mesures, leur cohérence et leur continuité, comment perçoivent-ils les acteurs qui décident et mettent en œuvre ces politiques ?

7.4 La crédibilité des acteurs politiques remise en cause

Pour une grande partie des personnes interviewées, les décideurs manqueraient de volonté et de crédibilité. Ils sont jugés hypocrites et fourbes. Nous avions évoqué précédemment les différents paradoxes autour du système de mobilité, il apparaît ici que, d'un côté les pouvoirs publics se disent agir en faveur de l'environnement, et de l'autre, ils continuent à favoriser la voiture. Dès lors, les individus refusent de changer si les décideurs ne changent pas eux-mêmes. Ils seraient censés montrer l'exemple.

7.4.1 Le manque de volonté des décideurs : Entre lobbies et intérêts politiques

Certaines personnes interrogées ne croient pas au changement et dénoncent la force des lobbies et le manque de volonté politique. Beaucoup ont qualifié les actions politiques de demi-mesures, et ont dénoncé la timidité des décideurs en matière de réduction de l'usage automobile. *« Ils font des demi-mesures pour faire plaisir à une partie de leur électorat et ils le font pas trop fort pour faire*

[169] Les modes de régulation pour penser un changement de pratiques de mobilité moins axées sur le tout-automobile, diffèrent selon les contextes urbains et les objectifs des politiques publiques. J-P. Orfeuil donne l'exemple de plusieurs villes qui présentent des modes de régulation différents (1994, p54). En Asie : le Japon possède un très bon réseau ferré, le stationnement privé est nécessaire sur le lieu de résidence, il y a peu de stationnement au travail, l'autoroute urbaine est payante. Singapour a son péage urbain, l'importation des véhicules est lourdement taxée. En Amérique du Nord : Los Angeles a une réglementation anti-pollution avec des horaires décalés, privilégie le covoiturage avec des voies réservées, des navettes d'entreprise, le télétravail, etc. New York dispose de beaucoup de taxis et d'un réseau de métro et de bus efficace, le stationnement est rare et très cher. En Europe du Nord : la Norvège a un péage urbain. Dans d'autres pays, comme au Pays-Bas, il s'agit de « cours urbaines », zones où la voiture peut pénétrer à vitesse très lente, la place est largement réservée aux piétons et cyclistes. En Allemagne, les zones sont largement piétonnisées. La Suisse bénéficie d'une ceinture de contournement avec des parkings de dissuasion en périphérie, de nombreuses zones piétonnes, etc. Ces modes de régulation renvoient à une « philosophie allemande », où « la vie, la socialité et la ville priment sur les logiques circulatoires » (p62). Nous avons pu observer à Tokyo ou à Barcelone que des avenues structurent la ville, mais des zones piétonnes ou à circulation réduite s'étalent entre ces avenues.

plaisir à l'autre partie. Je pense qu'ils essaient de ménager la chèvre et le chou ! » (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Pour cet enquêté, les actions des pouvoirs publics ne vont pas assez loin. Des mesures plus radicales et moins « timides » auraient, selon lui, davantage de résultats. *« A Paris, moi je pense qu'ils sont frileux, ils n'ont pas voulu interdire la voiture tout de suite, ils ont fait des demi-mesures. Mais je pense qu'ils auraient mieux fait de dire voilà on est en 2000, en 2005 Pam ! Plus aucune voiture. (…) S'ils s'étaient dits on se donne tant de temps pour arrêter tout le système. Et on met des parkings tout autour. Au moins ça aurait servit à quelque chose. Là, on ne peut pas dire que ça sert vraiment ! »* (Christian).

Certains vont même jusqu'à remettre en cause la volonté des politiques, et ont le sentiment que s'ils le voulaient vraiment, les acteurs décideurs pourraient faire changer les choses. *« C'est comme tout s'ils voulaient vraiment changer les choses ils le feraient… c'est comme la sécurité routière, on a vraiment voulu changer les choses et elles ont changé ! On a mis les moyens pour que ça change, s'ils ne mettent pas tous les moyens qu'il faut pour l'environnement ça ne changera pas ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). De même, Julie dénonce le manque de volonté des décideurs alors que selon elle, s'ils s'en donnaient les moyens, ils pourraient arriver aux objectifs de réductions des émissions polluantes. *« Un yaourt Danone il fait deux fois le tour de la terre avant d'arriver chez toi ! Et ça c'est la haut que ça se passe, c'est eux qui décident ! Ce n'est pas comme s'il y avait des contraintes insurmontables pour arriver à ce qu'on veut, non il y a des efforts à faire et surtout une nécessité de volonté politique »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies).

Pour Arthur, les politiques sont timides à cause des nombreux lobbies et intérêts économiques en jeu. *« C'est un peu timide mais c'est normal parce qu'il y a des gros lobbies, par rapport à la voiture… »* (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). Anne ne croit pas au changement du fait de ces lobbies. *« T'as l'impression que peut-être un jour Paris sera sans voiture… mais c'est le genre d'action qui est impossible à mener parce qu'il y a trop d'intérêts en jeu. C'est utopique !! (…) Il doit y avoir les intérêts des industries automobiles… si on supprime la voiture faut voir les conséquences économiques… faut qu'il y ait un manque à gagner ! »* (Anne, 26, A, P/zone2-O, en Agence de publicité). Daphné constate les nombreux changements à Saint-Denis, mais dans le même temps, pense que les décideurs manquent de courage pour assumer ces changements face aux groupes de pression. *« À Saint-Denis aussi ils vont rendre toute la rue en bas piétonne. Ils ont déjà commencé à habituer les gens en fermant aux voitures le dimanche. Mais on est très loin du compte, il reste beaucoup de choses à faire, et les politiques qui prennent les décisions sont pas très courageux, ils vont à reculons, ils savent très bien que la solution c'est d'arrêter les bagnoles à Paris, ils savent très bien qu'officiellement les gens le veulent mais ils ne le font pas. Ils ont des réticences parce qu'il y a pas mal de pression*[170]*, il y a les lobbies avec l'industrie automobile, c'est l'économie, plus on vend de voitures plus les gens sont heureux. Ils favorisent l'économie à l'environnement, comme pour tout ! et comme partout »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée).

Selon ces enquêtés, les décideurs ne seraient pas crédibles, ni loyaux vis-à-vis des messages qu'ils font passer. Outre ces lobbies, beaucoup ont l'impression d'être leurrés, de part l'information qu'on leur donne, contraire aux objectifs visés. Julie fait référence à la publicité abondante pour acheter des voitures alors que l'on est censé en réduire son usage. *« On nous ment. Le lobby automobile, à la télé une pub sur deux c'est pour la bagnole, et t'as jamais la bagnole dans un*

[170] Il serait intéressant d'envisager une enquête axée sur les décideurs, groupe de pression, etc. pour mieux envisager les freins aux changements à ce niveau. Quels sont les jeux d'acteurs, les jeux de pouvoir ? Où se situent les freins au changement à cette échelle méso sociale ?

centre ville dans les bouchons, c'est toujours la voiture toute seule sur des routes désertes, magnifiques, alors les gens voient ça et comment ils peuvent prendre conscience que la voiture ça tue ! Et ça pollue grave. On peut reprocher aux gens de ne pas prendre conscience des choses, mais quand tu vois ce qu'on leur fait croire, que ce n'est pas nocif, c'est bien… » (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). En effet, face à cette contradiction, entre les campagnes d'information sur les effets environnementaux et les publicités qui glorifient la voiture, les individus sont difficilement convaincus. Ceci a été mis en avant également par M. Nilsson et R. Küller (2000). M. Dobré note que l'industrie automobile représente l'un des deux plus gros budgets de publicité en France, publicités qui exaltent la civilisation du confort matériel (2002, p77).

Certaines personnes parlent d'hypocrisie pour qualifier les actions politiques et leurs acteurs. Tout le monde aurait connaissance des externalités négatives de l'automobile, mais le système continuerait à la favoriser : nombre important de publicités pour les voitures, l'espace sur la voirie, etc. *« Avec le matraquage publicitaire, tout le mythe autour de la bagnole, on voit l'absurdité de la chose surtout quand on voit que ça tue beaucoup de gens. On parle de la canicule, mais dans beaucoup de villes les gens meurent parce que c'est irrespirable. Donc quand tu sais ça et que tu vois qu'on continue à favoriser la bagnole… quand tu vois que 90% de la voirie à Paris c'est pour la bagnole, c'est débile. Il y a vraiment des absurdités flagrantes mais personne ne veut les voir »* (Julie). Certains se sentent trahit par le manque d'informations. *« On en entend parler vaguement aux info de ce qu'ils veulent bien nous dire, mais il y a plein de trucs qu'on découvre au fur et à mesure, à mon avis dans quelques années on va nous dire que le portable c'est carrément nocif ! On le sait toujours après… on est quand même leurré ! Ça devrait plus venir des politiques puisque c'est eux qui prennent les décisions. Pour l'instant ils ne font rien au contraire ! »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Dans ce contexte, des enquêtés ne font pas confiance aux décideurs, et des mesures de taxations par exemple pourraient être perçues comme un moyen de soutirer de l'argent aux citoyens. *« Ils doivent payer pour pouvoir circuler à Londres. (…) pour faire baisser le trafic en ville c'est un moyen mais peut-être pas le bon, parce que les gens vont penser qu'on essaie de leur soutirer de l'argent et en plus je crois que ça n'a pas beaucoup baissé la circulation finalement »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). Etienne en arrive à la même conclusion. *« Les gens vont dire encore un moyen pour faire de l'argent et c'est encore les voitures qui vont payer, comme d'habitude. Et les gens de toute façon paieront et prendront quand même leur voiture, donc ça va pas tellement l'éviter. Ils vont râler mais ils la prendront quand même »* (Etienne, 38, E, P/P, photographe). Nous verrons dans la troisième partie que la perception d'être taxé, voire escroqué en quelque sorte, par les pouvoirs publics, sans amélioration visible, se retrouve aussi chez les Londoniens.

Ainsi, ces enquêtés rejettent la crédibilité des acteurs et leur volonté à vraiment changer. Ils ont l'impression d'être leurrés et finalement ils attendent que les changements de comportements viennent en premier lieu des pouvoirs publics. Dans ce sens, N. Golovchenko et M-C. Zelem (2003) montrent que les automobilistes rejettent la responsabilité sur les autres automobilistes, ainsi que nous l'avons vu, mais ils accusent aussi les constructeurs et les pouvoirs publics de ne pas montrer l'exemple, comme nous allons le voir.

7.4.2 Le devoir des décideurs de montrer l'exemple

En effet, si les responsables politiques montraient l'exemple ils seraient sans doute perçus plus crédibles.

Pour Jean-Michel, c'est une question de morale et de pédagogie. Si on demande à quelqu'un de faire quelque chose, il ne faut pas faire le contraire. *« De toutes façons il faut que le pouvoir public donne l'exemple ! (…) On te dit de faire quelque chose mais si celui qui te le dit fait l'inverse, c'est difficile de faire passer le message, il n'a pas beaucoup de crédibilité ! »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Lorsqu'un manifestant pro-vélo voit arriver un Elu Vert en voiture avec un vélo dans le coffre, il ne peut plus croire en la bonne volonté de cet Elu. Ce fait nous a été raconté à plusieurs reprises. Alicia tire un autre exemple de son expérience : *« je connais un peu la Mairie de Paris et tous ceux notamment les verts qui se battent à fond ce sont ceux qui ont le plus de voitures et qui prennent leur voiture pour aller au café qui est à dix minutes à peine à pied de la mairie elle-même. Donc ceux qui sont censés plus montrer l'exemple c'est ceux qui le montrent le moins. Donc pour l'instant ce que j'en pense c'est qu'ils parlent ils parlent et pour l'instant personne ne fait rien. Ils en parlent ils font la promotion et concrètement sur le terrain ils font le contraire, donc pour l'instant je trouve qu'il n'y a pas grand chose qui a été fait »* (Alicia, 29, M, P/P, Ligue de l'enseignement).

Marie-Jeanne a le sentiment que les pouvoirs publics essaient de faire culpabiliser les individus, alors que les instances nationales et internationales ne prennent pas, elles-mêmes leurs responsabilités. *« C'est des mesures à prendre, c'est des campagnes de sensibilisation… des amendes… c'est un comportement individuel mais c'est aussi à l'échelle gouvernementale ! Quand les Etats-Unis refusent de signer le protocole de Kyoto pour le gaz à effet de serre… Quand tu vois que les entreprises préfèrent payer des amendes pour la pollution au lieu de se conformer aux normes ! Tu te dis que la faute elle ne vient pas que des individus ! C'est facile de tout mettre sur le dos des gens quand les entreprises et les états refusent eux pour des raisons financières de s'y conformer ! Ils devraient montrer l'exemple aussi ! Mais c'est comme souvent, le mauvais exemple est toujours donné par ceux qui devraient donner l'exemple. Mais c'est sûr qu'ils font plus passer leurs intérêts avant tout ! L'écologie ça n'a jamais été un intérêt prioritaire ! »* (Marie-Jeanne, 24, A, P/P, Association humanitaire).

Dès lors, certains ne conçoivent pas de changer leur comportement tant que les pouvoirs publics ne s'impliquent pas. *« Moi j'attends personnellement des politiques qu'il y ait une vraie politique par rapport à ça pour faire mon petit effort du quotidien »* (Martin, 30, M, zone2/P, technicien informatique). Pour Martin, l'effort de grosses entités auraient plus d'impact que les petites actions individuelles. Dès lors, selon lui, les politiques et industriels devraient agir avant les citoyens. *« Qu'ils imposent des choses, qu'ils fassent déjà appliquer les lois qu'il y a, parce qu'il y en a. Et qu'il y ait une vraie volonté par rapport à ça ! Alors que là je trouve que c'est plutôt on va demander aux citoyens de faire un effort par rapport à ça, et nous on s'en lave les mains, on laisse polluer, telle société privée parce qu'elle pèse tant sur le marché! En gros on en demande beaucoup plus aux braves particuliers, aux citoyens du bas, qu'à des entités qui, si elles faisaient un effort, ils pourraient avoir des résultats beaucoup plus signifiants »* (Martin). Dans ce sens, Johan note qu'avant de contraindre les individus, les pouvoirs publics pourraient déjà montrer l'exemple en équipant leur flotte de véhicules (voitures de fonction, bus, etc.) à l'électricité. *« On aura toujours du mal à promouvoir la vente de véhicules non polluant au citoyen lambda tant que les pouvoirs publiques ne s'équiperont pas de ce type de véhicules pour leur flotte, leur parc de véhicules urbains. Par exemple les bus c'est diesel ils ont des filtres à particules mais il y a quand même plein de rejets polluants, j'ai un arrêt de bus juste en bas de ma fenêtre et je vois des marres d'huile sur une dizaine de mètres de long, il y a des arc-en-ciel*

donc on voit bien que c'est de la graisse. Pour l'instant, j'ai pas l'impression que les bus soient moins polluants et ça, je comprends pas qu'il n'y ait pas d'effort là-dessus ! D'abord en qualité sonore on gagnerait énormément parce que ça serait moins bruyant ! Parce que là je souffre d'avoir l'arrêt juste en bas de chez moi, et au-delà de la qualité sonore il y a la qualité de l'environnement. (…) On aura du mal à convaincre à rouler en véhicules non polluants tant que les pouvoirs publics ne s'y mettront pas ! Ça pourrait au moins servir de valeur d'exemple alors que là pour le moment l'exemple est plutôt mauvais » (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat).

Par ailleurs, nous avions déjà relevé des paradoxes au sein du système de mobilité, des enquêtés nous en donnent d'autres exemples ici. Ils ne comprennent pas pourquoi les voitures diesel et essence sont toujours en vente. Si on leur vend ce type de produit, de même qu'on les incite à acheter de belles voitures, pourquoi s'en priveraient-ils ? Sylvie réfute la crédibilité des acteurs politiques qui eux-mêmes ne changent pas leurs comportements, ainsi que les politiques elles-mêmes qui ne favorisent pas ce changement. *« Je pense que l'enjeu il est tellement ailleurs ! Le vrai enjeu, il est dessus. Et ça m'agasse qu'on me culpabilise alors qu'on pourrait être dans l'action tout de suite. Ça m'énerve qu'on me fasse chier avec ça, alors que les politiques et les industriels ne font rien pour changer ! Si les politiques arrêtaient d'autoriser le diesel et si les industries arrêtaient d'en faire, là je changerais ! Qu'on ne vienne pas me reprocher de rouler en diesel, on m'a vendu du diesel !! Là haut on ne s'implique pas, pourquoi moi je m'impliquerais ! (…) On a fait des efforts pour mettre à ma disposition des infrastructures, on m'a vendue une voiture… il n'y a pas de raison que… je suis prête à payer plus d'impôt s'il le faut pour qu'on mette des dispositifs en place »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Pour Sylvie, pour limiter l'usage de la voiture, ou réduire les émissions, il faudrait d'abord en amont interdire la vente ou modifier la technologie. Elle estime qu'à partir du moment où le constructeur lui vend une voiture, elle a le droit de l'utiliser. *« Si j'achète une voiture c'est pour me déplacer. Il faut arrêter l'hypocrisie. Ou alors on signe un contrat de restriction de la voiture et on ne vend plus de voiture ! Si j'achète une voiture je veux l'utiliser à ma guise, on est dans un pays libre ! (…) à un moment il va falloir arrêter d'être hypocrite entre les politiques et l'industrie automobile. Là, aujourd'hui les technologies propres existent, la politique n'a qu'à imposer la fabrication de véhicules avec ces énergies propres. Là on fabrique encore des voitures qui polluent, et on les vend ! Faut arrêter de nous prendre pour des courges ! (…) faudrait faire que des voitures hybrides ou électriques. Pour moi l'industrie automobile devrait construire que des voitures comme ça, je ne comprends pas qu'on autorise toujours à construire des voitures qui polluent. Tu ne peux pas imposer aux gens de ne pas prendre leur voiture ils ont bien eu le droit de l'acheter, c'est ce qu'on leur a vendu ! »* (Sylvie). Dans ce sens, John pense que si les politiques et industriels changeaient le fonctionnement du système : en développant les technologies ainsi que les alternatives à la voiture, alors les usagers suivront. *« Faudrait que le gouvernement mette la pression sur l'industrie parce que c'est à partir de là que tout commence. Si les industriels vont dans ce sens là, les consommateurs vont suivre (…) On voit qu'ils poussent les consommateurs à acheter du diesel, donc c'est tout bénéf pour les constructeurs automobiles, en revanche on ne voit pas l'effort qui est fait pour trouver des alternatives, parce que c'est quand même assez long et coûteux pour les recherches et développement, donc on ne voit pas de résultats, on n'y est pas encore »* (John, 32, E, P/zone2, en couple, chef de pub). De même, Arthur ne comprend pas la cohérence entre les objectifs de réductions des émissions et parallèlement l'augmentation sensible des capacités de vitesse des voitures. Dès lors, les politiques ne semblent pas très crédibles du fait du manque de logique entre la volonté affichée et ce qui est développé par ailleurs dans le milieu automobile. *« Ils vendent des voitures super puissantes que les gens paient super chères… je ne comprends pas que depuis que j'ai commencé à conduire, les compteurs ont pris 40 km/h, avant ils affichaient 180*

maintenant 240, c'est super puissant, ça sert à rien, et pour le même prix, le même confort de vitesse, je pense qu'ils pourraient vraiment faire d'autres choses. Mais les bus devraient montrer l'exemple, je pense que les bus devraient être électriques » (Arthur, 28, A, P/P, graphiste). J-P. Orfeuil relève également ce manque de cohérence entre la puissance des véhicules vendus et la vitesse maximale autorisée. Il nous dit : « interdire d'un côté ce qu'on autorise de l'autre n'est sans doute pas le meilleur moyen de donner une image cohérente de l'action publique » (1994). John prend exemple sur le Japon pour penser un moyen de réduire les émissions polluantes. Il a pu constater que dans ce pays, il faut passer un permis spécial selon le niveau de puissance du véhicule. Dès lors, nous pouvons imaginer que passer un examen pour obtenir le droit de conduire un certain type de voiture en dissuaderait certains. *« Comme système anti-pollution, j'ai pas vu beaucoup de choses très performantes. Ils peuvent limiter les cylindrées, au Japon, ils le font. En fait il y a plusieurs niveaux, et faut repasser un permis pour avoir une catégorie supérieure, donc ça limite. Ils pourraient favoriser l'achat de petites cylindrées pour la ville… »* (John).

Face à ces incohérences politiques, d'autres solutions, comme développer la technologie, seraient mieux pensées pour ces enquêtés, d'autant plus que beaucoup d'automobilistes freinent des pieds à l'idée de devoir réduire leur usage automobile.

7.4.3 Les attentes en matière de technologies automobiles

Les automobilistes qui ont particulièrement subi les travaux de réaménagements et qui ne sont pas favorables à ce type de mesures proposent d'autres priorités sur lesquelles il leur apparaît plus urgent d'intervenir que la réduction de l'automobile. Ces discours vont dans le sens des constructeurs automobiles[171].

Toutes les espérances semblent dès lors se fonder sur les nouvelles technologies en matière de carburants, véhicules hybrides, électriques. Corinne, parmi d'autres automobilistes, n'adhère pas aux politiques de réduction de la voiture. Selon elle, agir sur les carburants et la technologie pour réduire les émissions serait plus efficace. *« En ce moment c'est la mode d'éviter aux parisiens de prendre leur voiture. Peut-être que si on faisait des carburants non polluants ce serait plus intelligent. Ce serait mieux de mettre de l'argent dans la recherche à ce niveau là (…) Je trouve qu'ils devraient développer des biocarburants, mettre des systèmes au point pour qu'on puisse utiliser des carburants moins polluants. Ou même des voitures électriques »* (Corinne, 25, M, P/P-zone4-S, étudiante).

Nous l'avons vu précédemment, pour Sylvie tout changement technologique sur les voitures est envisageable tant que l'on ne l'empêche pas de prendre sa voiture quand bon lui semble. *« Qu'on m'autorise ou pas impunément de prendre mon véhicule, ça je ne supporterais pas. Je ne suis pas d'accord je ne vois pas pourquoi ils auraient le droit de juger si je dois prendre mon véhicule ou pas »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Pour Carole aussi il est important de conserver son droit à la mobilité automobile et de respecter les choix de chacun. C'est en ce sens que les mesures coercitives sont souvent difficilement acceptées dans les faits. Ainsi que le souligne G. Dupuy, la difficulté de ce type d'actions résulte de la nécessité de les justifier, puisqu'il s'agit d'entraver ou « de limiter la circulation, considérée en droit comme une liberté pour chacun » (2006). Dans ce contexte, seul le développement de la technologie serait

[171] Voir à ce sujet le dossier dans le journal quotidien *Le Monde*, op. Cité en introduction.

acceptable. *« La meilleure chose à faire, ce serait de diminuer la consommation des voitures pour limiter la pollution, je sais qu'ils sont en train de faire des recherches pour les voitures hybrides. (…) En trouvant un moyen individuel qui soit moins polluant, ça permet à chacun de garder son indépendance »* (Carole, 27, M, zone2-N/zone5-N, professeur des écoles). En effet, beaucoup n'envisagent pas qu'on leur ôte le droit d'usage de leur voiture. *« Diminuer le taux de pollution des voitures, mais pas empêcher les voitures. De quel droit ils pourraient décider de qui a le droit ou pas de prendre sa voiture »* (Françoise, 57, E, P/zone4, 1 enfant, médecin).

Si Sylvie préfère favoriser le développement des technologies, il s'avère que celles qui arrivent sur le marché ne correspondent pas toutes à ses attentes en matière de conduite automobile. *« La hybride à la limite, parce que sa technologie n'est pas au détriment de sa qualité de conduite et de sa puissance. Ça ne me dérangerait pas tant que ça ne modifie pas la conduite. La voiture électrique ça n'a pas de reprise, pas de pèche, c'est mou »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Nous l'avions déjà évoqué dans la première partie, Jean-Michel n'apprécie par les véhicules électriques car ils ne procurent pas de sensations de conduite. *« La voiture pour moi c'est ce que tu peux ressentir en conduisant, et ce système là annule tout ce côté sensation, donc ça enlève le principal intérêt de l'automobile pour moi. Je suis pas du tout réceptif à ça »* (Jean-Michel, 35, M, P/zone5, marié, 1 enfant, ingénieur automobile).

Johan perçoit de nombreux inconvénients à ces nouvelles technologies insuffisamment développées aujourd'hui. Ces contraintes concernent moins la conduite que le système et le fonctionnement de cette technologie, peu pratiques et dangereux. *« Si l'industrie automobile faisait des énergies nouvelles, non polluantes avec le même confort… parce que par exemple la voiture électrique c'est bien mais il faut des bornes pour pouvoir recharger en permanence. C'est contraignant quand même de devoir se brancher sur une borne tous les soirs pour pouvoir prendre ta voiture le lendemain matin et qu'elle roule ! Donc ça c'est pas terrible. En plus, en terme de sécurité c'est pas au point parce que les batteries doivent être logées dans l'habitacle et apparemment c'est des zones qui, en cas de choc, explosent. Et pour l'instant, ils n'ont pas réussi à trouver de solution. Sur une voiture essence même avec un gros choc dans le réservoir, il n'y a pas de chance que ça explose ! Et pour les nouvelles énergies pour l'instant il y en a aucune qui est au point »* (Johan, 34, M, P/P, marié, 2 enfants, avocat). Grégory relève aussi que les dangers de ces nouveaux modèles ne sont pas encore résolus. *« S'ils inventaient un modèle de voiture qui pollue pas, je suis pas écolo de nature, mais si je peux faire un pas vers ça, je le ferai ! Mais à part le GPL… et c'est pas au point, il y a toujours un risque d'explosion en cas de collision »* (Grégory, 28, E, zone3-S/zone2-S, 1 enfant, chef en miroiterie).

Suite aux échos que Stéphanie a eus sur le sujet, elle se méfie de ces innovations. Selon ses informateurs, la voiture électrique polluerait tout autant, du fait de ses déchets nucléaires. *« La voiture électrique, je croyais que c'était bien, mais en fait il parait que ça aurait des conséquences aussi graves sur la pollution (…) j'en parlais récemment je disais vaut mieux que j'achète essence ou électrique, et on m'a dit : et après les batteries t'en fais quoi !! Il faudrait que les scientifiques trouvent quelque chose, je sais plus ce qu'ils avaient la dernière fois, du jus de betteraves ou je ne sais pas quoi ! Un produit miracle pour remplacer l'essence ! soit un produit recyclé, soit un produit qu'on a déjà en quantité abondante… tant que ça roule et que ça fait ses preuves, pour moi il n'y a pas de problème »* (Stéphanie, 26, M, P/P, étudiante).

Ainsi, nous pouvons constater ici que les automobilistes dans l'ensemble ne souhaitent pas voir leur usage automobile restreint et misent davantage sur le développement des technologies. Technologies qui ne sont certes pas encore au point aujourd'hui. La technologie ne pourra pas

tout assumer pour réduire les émissions aux objectifs du « facteur 4 ». Dès lors, si des mutations radicales des modes de vie semblent difficiles à faire partager par la population (Orfeuil, 2004), et que les avancées technologiques supposent d'importantes recherches et donc du temps, il conviendrait de mixer les deux voies pour favoriser et accélérer le changement.

Nous avons vu que certains enquêtés étaient prêts à changer leurs comportements tant que leur mode de vie et leur mobilité quotidienne reste simple et que ce changement ne leur coûte pas trop (mentalement, physiquement et économiquement). Les questions environnementales les préoccupent assez peu finalement ou du moins de loin. Si ce facteur ne semble pas déterminant pour provoquer le changement, il peut par ailleurs l'inciter et le rendre plus acceptable. Partant de là, il s'avère que les individus se déresponsabilisent en invoquant le rôle des pouvoirs publics. Ceux-ci sont jugés peu crédibles, déloyales, et incohérents. Selon les enquêtés, le changement doit d'abord provenir des politiques, industriels et des entreprises, avant de contraindre les citoyens. Les efforts de ces entités auraient plus d'impacts que les petites actions individuelles selon eux.
Le politique freinerait ou provoquerait le changement de comportements. Il le freinerait à travers son manque de crédibilité, de volonté et de cohérence, et le provoquerait en incitant des comportements alternatifs à la voiture et en contraignant les automobilistes. Nous avons pu constater ici que les mesures coercitives avaient un impact certain sur quelques enquêtés et laissaient entrevoir probablement plus d'effets à long terme. *A contrario,* les mesures incitatives ne semblaient pas encore suffisamment performantes pour attirer les automobilistes. En théorie, des individus s'accorderaient à dire que seule la répression, à travers un contrôle assidu et des sanctions adéquates, serait efficace. Mais dans les faits, pour être acceptées, de telles mesures devraient d'une part se montrer cohérentes et claires, et d'autre part, être compensées par une meilleure offre alternative ou des compensations financières par exemple. En effet, les mesures financières semblent être efficaces puisqu'elles touchent directement les individus. Toutefois, elles font preuve d'iniquité et peuvent facilement être contournées par les plus riches, voire détournées à leur propre fin. Concernant les mesures déjà mises en œuvre dans Paris, elles sont jugées inefficaces, et, selon des enquêtés, provoquent des effets contraires aux objectifs visés.
Si la plupart des Alternatifs sont favorables à la fermeture de Paris ou du moins de certains quartiers aux voitures, beaucoup d'automobilistes ne veulent pas qu'on leur impute le droit d'utiliser leur voiture. Dès lors ils privilégient plutôt le développement de la technologie.

Au regard des discours des enquêtés et d'autres recherches, il apparaît (1) qu'une politique répressive seule serait difficilement acceptée. (2) Une politique incitative seule améliorant très nettement les alternatives ne provoquerait qu'un faible report modal. Et (3) développer la technologie sans changer parallèlement les modes de vie dans le but de réduire l'usage automobile prendrait trop de temps pour répondre aux objectifs de réduction des émissions, et ne résoudrait pas les problèmes de congestion. Ainsi que le relève C. Gendron (1999), si un bon nombre voudrait s'en remettre à la science et à la technologie pour trouver une solution à la problématique environnementale, la crise écologique s'inscrit au cœur même des pratiques sociales. Dès lors il conviendrait de favoriser une politique globale intégrant ces trois

orientations de manière complémentaire[172].
Cependant, tout se passe comme si les individus appréhendaient le changement et même s'ils avaient conscience de l'importance de ces évolutions, ils cherchaient à justifier leurs comportements pour ne pas avoir à y faire face. Nous avons vu un bon nombre de justifications concernant le rapport à l'environnement, il apparaît ici aussi que les individus argumentent notamment le manque de crédibilité et de cohérence des décideurs, ainsi que le manque d'alternatives et autres moyens pour changer de comportements. Ils remettent notamment en cause la force des lobbies et le manque de consensus entre les différents acteurs à un niveau micro-individuel (dissonance cognitive), micro-social (entre voisins, ou citoyens qui n'agissent pas dans le même sens), méso-social (entre décideurs à l'échelle nationale et internationale). Il semble effectivement difficile encore aujourd'hui de trouver un véritable consensus sociopolitique pour faire évoluer nos organisations et nos comportements. Les « bons chemins médians », les stratégies « gagnant-gagnant » susceptibles de rallier la majorité des acteurs n'ont peut-être pas encore été trouvés (Frébault, Duhem, in Dupuy, 2006). Ainsi, il serait intéressant, dans une recherche future, de comprendre où se situent les freins dans les jeux d'acteurs au niveau des décideurs politiques afin de mieux saisir dans sa globalité les freins au changement de comportements.

Partant de l'analyse du poids de l'environnement et des politiques publiques sur les comportements, nous pouvons alors regrouper les mécanismes de résistance au changement des personnes interviewées selon trois types de justifications.

7.5 Social, symbolique et matériel, trois types de justification pour légitimer son comportement. Un mécanisme de résistance au changement

Finalement, nous pouvons regrouper l'ensemble du travail discursif des enquêtés selon trois systèmes de justifications (symboliques, sociales, matérielles). Justifications qu'ils construisent pour légitimer leur position et expliquer la dissonance apparente entre leurs actes et leurs dites intentions. Cette production de justifications constitue un mécanisme de résistance au changement, et mêle autant la question environnementale que le rapport au politique.

7.5.1 La justification de type symbolique

Dans le premier type, symbolique, les individus justifient leur faible préoccupation des enjeux environnementaux et politiques en disant ne pas se sentir concernés individuellement. Plus encore, c'est le lien entre comportement individuel et phénomène global qui n'est pas établi. Nombre d'enquêtés expliquent ainsi à quel point leur propre comportement n'a pas de lien et pas

[172] R. Dunlap relève cinq types de stratégies pour résoudre les problèmes environnementaux qu'il faudrait utiliser simultanément : diminuer la population, adopter une nouvelle technologie plus douce, changer le système social, sensibilité les gens sur le plan des valeurs et modifier les comportements individuels et collectifs (Dunlap, 1993, p730, in Vaillancourt, Perron, Jacques, 1999, p180).

d'effet sur le phénomène collectif. Non que ce lien n'existe pas mais il est considéré comme affaiblie ou du moins mineur, au regard d'autres phénomènes plus vastes. *« (…) bon s'il y avait que ça ! »* (Marion, 24, A-E, zone3-N/zone4-N, professeur des écoles).
Si la prise de conscience des enjeux environnementaux des personnes interrogées en Île-de-France, bien que présente, reste peu marquée, les acteurs ne construisent pas de lien causal entre les nuisances automobiles et les enjeux environnementaux, du fait de l'absence de visibilité du phénomène et de ses effets directs : *« On en entend un peu parler, mais les effets à court terme on les voit pas. Donc je me sens pas concerné plus que ça »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Ces personnes ressentent le besoin de voir des effets concrets : effets des conséquences directes de leur comportement sur l'environnement, et effets des politiques mises en place.
Par ailleurs les individus ont tendance à se sentir impuissants face à un tel phénomène global. Ils témoignent d'un fatalisme vis-à-vis des questions environnementales, justifié par leur faible pouvoir d'action.
D'autre part, soit ils se sentent trahis par le manque d'informations qu'on leur donne, soit ils ont le sentiment que les mesures de limitation de la voiture mises en œuvre ont pour seul but d'aller à l'encontre des automobilistes, et cette perception ne favorise pas l'acceptabilité du changement.
Finalement, les justifications des enquêtés s'inscrivent dans des imaginaires qui peuvent prendre deux formes : optimiste ou pessimiste. Le premier imaginaire s'apparente à un enchantement « messianique » en référence à G. Balandier (2001). Il se retrouve dans la croyance selon laquelle le développement des nouvelles technologies (en matière de carburant, de véhicules hybrides et électriques) est à la source de toutes les solutions. Le deuxième imaginaire s'apparente à un enchantement « apocalyptique » en référence à P. Le Breton (1992). Il se retrouve dans le fatalisme et le sentiment d'impuissance des individus face au phénomène de réchauffement climatique. Dès lors, les enquêtés ont tendance à se déculpabiliser vis-à-vis d'autrui (voisin, industriel, pouvoirs publics, instances internationales, etc.), ce qui nous amène au deuxième type de justifications.

7.5.2 La justification de type social

Dans le deuxième type, social, les individus justifient le décalage entre leurs intentions ou plutôt leur devoir d'intention et leurs pratiques en remettant la faute sur autrui. Si untel roule en 4x4 ou ne trie pas ses déchets, à quoi bon le faire. En effet, pour voir les effets de leurs actions, il convient que tout le monde agisse dans le même sens, au niveau individuel, entre voisins, entre citoyens, entre groupes sociaux, entre décideurs, et ce, à un niveau national comme international. Les individus ne veulent pas agir seuls et ne veulent pas contraindre leurs intérêts individuels sans avoir la garantie de résultats visibles. Par ailleurs, ils seraient prêts à adhérer au changement tant que cela ne les atteint pas personnellement. Ces enquêtés n'accepteront pas de se contraindre mais accepterons que les autres, la communauté change (NIMBY).
Quelques-uns prétextent les caractéristiques de leur culture ou de leur génération : le non respect des règles, un comportement individualiste. Ils se confortent également en décalant le problème sur les autres qui font pire, justifiant ainsi la non gravité de leurs pratiques.
Dans le même temps, ces enquêtés dénoncent le manque d'actions, de cohérence et de crédibilité des pouvoirs publics censés montrer l'exemple. Selon les personnes interrogées, les

acteurs politiques n'ont pas un comportement exemplaire, ce qui, par le manque de crédibilité que cela implique, renforce leur réticence à changer. *« Pourquoi moi je m'impliquerais alors qu'au dessus on ne s'implique pas »* (Sylvie, 32, E, P/zone2, mariée, 1 enfant, commerciale). Ils remettent en cause la volonté des pouvoirs publics qui se laissent influencer par différents lobbies, et accusent alors la timidité des décideurs face aux constructeurs et aux technologies, justifiant le droit d'utiliser la voiture qu'on leur vend.
Au-delà du volet social, les individus dénoncent le manque de moyens matériels pour changer.

7.5.3 La justification de type matériel

Dans le troisième type, matériel, les enquêtés considèrent que les acteurs politiques ne leur donnent pas les moyens matériels et cognitifs suffisants pour se comporter autrement.
L'absence de cohérence et de pérennité des mesures fait l'objet d'une justification produite par les acteurs pour légitimer leurs doutes et l'inanité de leurs efforts.
Les individus dénoncent l'absence d'information qu'on leur donne, pour justifier leur manque d'expertise et de connaissances vis-à-vis d'alternatives à la voiture, de ses externalités négatives, mais également vis-à-vis des enjeux environnementaux. De plus, l'incompréhension des mesures de limitation de la voiture et des orientations politiques fait l'objet de justifications pour ne pas y adhérer. L'utilité des couloirs de bus par exemple est très mal perçue. Si l'offre alternative parait trop complexe, elle est aussi jugée mal adaptée ou inexistante et ceci fait l'objet d'un puissant argument pour justifier leur impossibilité de changer de comportements. *«Par la force des choses, j'aurais dû prendre ma voiture, et j'aurais été obligé de polluer parce que je n'aurais pas eu d'autre choix »* (Cyril, 28, E-M, P/P, marié, employé de banque). Ils accusent le manque de dispositifs adaptés qui les contraindraient dans leur intention de changer, ce changement devenant une charge mentale et physique trop importante. En effet, les individus se disent prêts à adhérer à ces changements tant que cela ne leur coûte pas. *« Je veux bien respecter l'environnement mais il ne faut pas que ça me coûte. (...) Donc l'environnement oui mais à quel prix ! »* (Magda, 26, E, zone5/zone2, mariée, consultante RH).
Mais paradoxalement, ayant le sentiment de ne pouvoir changer par eux-mêmes, certains enquêtés semblent justifier la sanction et des mesures coercitives comme seul moyen de provoquer un changement. *« En France, les gens ne feront jamais rien d'eux-mêmes, si tu ne leur dis pas c'est comme ça et pas autrement »* (Christian, 30, M, zone5/IDF, chef de chantier). Certains individus seraient en demande de plus de coercition pour voir en ces mesures une meilleure cohérence. Il semblerait que la « timidité » de l'action publique témoigne de l'incohérence des projets. En effet, il apparaît que, moins les choix politiques sont clairs et précis et les mesures radicales, moins les individus comprennent les objectifs et la cohérence des actions menées, et plus ils seront réticents à toute forme de changement, et aux mesures contraignantes.
Toutefois, si ces enquêtés mettent en avant le poids de la contrainte, ils ne l'accepteraient pas sans compensation. Ainsi, ils justifient un manque de compensations face aux mesures coercitives mise en œuvre, et aux contraintes qu'ils endurent, ainsi qu'un manque de récompenses pour leurs « bonnes » actions. Nous verrons l'importance de ces récompenses dans l'enquête réalisée à Nagoya en troisième partie.

Les pouvoirs publics semblent donc avoir un rôle essentiel pour favoriser ces changements, de par leurs actions et leur image. Au regard des systèmes de justification des interviewés en Île-de-France, changer de comportement paraît difficile et complexe du fait de l'importante capacité des acteurs à produire de la justification et légitimer leurs arguments pour expliquer le décalage entre leurs intentions et leurs comportements. Ces justifications dévoilent ainsi une forte résistance au changement de la part de ces enquêtés.

Pour conclure cette partie, nous proposons différentes pistes de réflexion pour penser la question même du changement.

Chapitre 8 : Pour une analyse du processus de changement

N. Alter (2000) distingue l'invention de l'innovation. Si une invention est un produit, un service, un objet, une idée, etc. qui a la caractéristique d'être nouveau ; une innovation est le processus social de diffusion de cette invention complexe.
Les innovations concernent généralement les objets techniques, matériels, nous avons trouvé intéressant d'imaginer ce changement de comportements de mobilité comme une innovation de nouvelles pratiques à adopter, avec toutes les contraintes, les appréhensions et les attentes qu'elles comportent. Le vélo, les transports en commun et notamment le tramway ne sont pas des inventions récentes, mais apparaissent sous une nouvelle forme, avec des nouveaux usages et des sens nouveaux (représentations symboliques)[173]. De nouveaux usages de la voiture apparaissent également comme le covoiturage ou l'auto-partage. Ainsi, toutes ces alternatives à un usage individuel de la voiture sont autant de nouvelles pratiques à adopter et à intégrer dans un nouveau système de mobilité moins orienté sur le tout automobile et davantage sur un rééquilibrage des modes et des usages. En référence à D. Desjeux, le terme d'innovation est ici à comprendre dans un sens plus large, en tant qu'objet ou usage « introduit dans un milieu donné et qui provoque du nouveau » (2002). En effet, dans ce travail de thèse, nous cherchons à mieux comprendre le processus de changement, ou d'innovation, ou encore la transition vers une multimodalité des pratiques, -en d'autres termes, le passage de l'automobilité à une multimobilité. Si le système urbain et la norme de déplacement étaient tournés vers l'automobile, aujourd'hui, il convient d'innover vers des pratiques et un système multi-modes. Plus largement, l'idée serait de passer d'une mobilité portée par des valeurs individuelles (« mobilité de consommation ») à une mobilité portée par des valeurs collectives (« mobilité durable »).

Dans ce chapitre nous nous attachons à penser le changement, ou l'innovation des pratiques de mobilités selon différents axes d'analyses. Dans un premier temps, il s'agit de resituer l'objectif de changement : nous entendons bien comprendre le passage de l'automobilité à la multimobilité. Partant de là, nous rappellerons des résultats de cette partie en mettant en exergue les conditions sociales, matérielles et symboliques de ce changement. Ceci nous amènera à une réflexion sur le poids de la contrainte et de la responsabilité individuelle. Nous en viendrons alors à analyser le processus en imaginant le passage d'une « mobilité de consommation » à une « mobilité durable ». Finalement, que l'on se positionne à l'échelle micro-individuelle ou macro-sociale, les conditions du changement résulteraient d'une question de priorité.

[173] A ce sujet, G. Amar défend l'idée que ce serait davantage le concept de mode que le mode même qui muterait. La nouveauté n'apparaît pas tant au niveau de la technique. Il faudrait dépasser la définition technique. Le mode se définit aussi selon des usages, des significations symboliques, des espaces géographiques, etc.

8.1 Une structure « tout voiture » à modifier pour accueillir un système de mobilité « tout modes »

A l'instar de G. Dubois-Taine, parmi de nombreux chercheurs, nous pensons que pour que le système urbain fonctionne, l'accessibilité aux lieux est nécessaire, et tous les modes doivent pouvoir y participer. Le « maillage de voies, de transports en commun, de commodités de déplacements en deux-roues sont essentiels » (2001). Il ne s'agit pas de faire disparaître l'automobile, qui sera toujours indispensable dans certaines circonstances, mais plutôt de rééquilibrer l'espace et l'usage des différents moyens de déplacement. Mais pour rééquilibrer ce système, il faut tout d'abord le désorganiser, pour ensuite le restructurer.

8.1.1 Rééquilibrer le système de mobilité urbain en désorganisant le système automobile

Nous partons du principe qu'aucun mode de locomotion ne peut assurer à lui seul tous les déplacements des individus. Dès lors, un équilibre moins dépendant de l'automobile est forcément multimodal (Papon, 2002). L'objectif serait donc moins de « détrôner » la voiture que de réorganiser le système de mobilité de manière à entraîner des comportements plus « rationnels ». Plus que l'automobile en tant que telle, c'est son usage individuel qu'il faudrait détrôner.

Ce serait une « politique de rééquilibrage des modes », en référence à C. Mignot (2001), plutôt qu'une politique anti-voiture. J-P. Marchand, A. Hoche et S. Herbuvaux ajoutent qu'étant tous, selon les circonstances, l'un ou l'autre des acteurs de la ville (cyclistes, piétons, automobilistes), « la recherche et l'adoption d'une solution équilibrée optimisant l'intérêt général » devrait en être facilitée (2002). Mais ce point d'équilibre ne répond pas à la somme d'intérêts particuliers, et ne peut contenter totalement tout le monde : « faire plaisir à tout le monde, automobilistes, cyclistes, piétons et usagers des transports collectifs est ingérable » (2002). Cependant, les souhaits de « ces minorités actives » doivent être pris en compte (Moscovici, 1979, Marchand et *al.*, 2002).

Les individus se verraient donc invités à jongler avec les différents modes de transports qui leur offriraient un usage adapté (Montulet, 1996). Cette pluralité des modes de transports devrait précéder un nouvel équilibre systémique. J. Rémy explique « qu'on se trouve à un point de retournement où l'automobile est surannée. Il est donc urgent d'un point de vue politique de gérer une transition progressive vers le développement d'une chaîne de transports dans laquelle l'automobile perdra son rôle structurant » (Rémy, 1996).

Ainsi, c'est en désorganisant le système automobile que les alternatives pourront alors prendre place. En effet, si l'automobile n'a plus vraiment sa place en ville -le système arrivant à saturation aujourd'hui-, alors il s'agit de ré-attribuer à la voiture sa fonction première : affranchir les distances spatiales par la vitesse. La voiture devrait retrouver un usage préférentiel propre à son potentiel de vitesse : plutôt pour des grands trajets que pour les déplacements urbains. Et en milieu urbain, il conviendrait d'imposer des limites à l'automobile, qui, sans cela a tendance à occuper tout l'espace et rendre les autres modes inefficaces, risqués ou pénibles

(Papon, 2001). En réduisant la vitesse des voitures et leurs espaces de stationnement, les transports en commun et le vélo par exemple, pourront alors bénéficier d'infrastructures adaptées et rentabiliser également leur potentiel (Papon et *al.*, 2000). F. Héran (2001) préconise également de réduire l'efficacité du système automobile parallèlement à la mise en place d'un système vélo.

G. Fortin (1970) comme G. Balandier (1970) évoquent l'hypothèse de Slotkin selon laquelle « une innovation ne peut être imposée efficacement à une société que s'il y a au préalable une désorganisation, une désintégration de la société ou du moins d'un groupe à l'intérieur de cette société ». Sans cette désorganisation politique, économique ou sociale, nous disent-ils, les innovations techniques imposées sont rejetées ou redéfinies. Dans ce cadre, tant que le changement ne sera pas accepté par la majorité des individus, pour le faciliter le système du tout automobile devrait être désorganisé afin de laisser place à une mobilité plus durable. Toutefois, les deux auteurs signalent qu'un modèle peut se modifier par extension lorsque l'on y ajoute des éléments nouveaux compatibles aussi bien avec les autres éléments concrets qu'avec la structure et les règles préexistantes.

8.1.2 De la perturbation du contexte préexistant à l'adaptation de la nouveauté

Selon G. Balandier, le changement caractérise des modifications apportées à un modèle, à un système structurel : « lorsque l'on y ajoute des éléments nouveaux compatibles aussi bien avec les autres éléments concrets qu'avec la structure et les règles de composition » (1970). Et G. Fortin précise que « dans ce cas, il n'y a ni révolution, ni mutation, il y a seulement un changement social » (1970).

Entendons bien que l'idée n'est pas de remplacer la voiture, mais de rééquilibrer l'usage des modes, en ce sens, nombreux chercheurs expliquent que l'innovation (en l'occurrence ici, l'adoption de nouvelles pratiques multimodales) doit s'intégrer non pas à la place d'un autre objet mais dans le contexte préexistant. En effet, l'adoption de pratiques multimodales a pour objectif d'élargir les choix modaux, le champ des possibles, et de préférer un mode parmi une palette de modes selon les circonstances. Dès lors, le vélo, le tramway, le covoiturage, etc. apparaissent comme des nouveaux usages, à intégrer dans le système urbain. Ainsi que l'a défini D. Desjeux, « une innovation ne supprime pas les autres objets techniques. Elle s'inscrit dans un espace déjà structuré socialement et techniquement. Elle devient un nouveau recours parmi d'autres » (2002, p48). Il explique par exemple que la messagerie électronique n'a pas pour rôle de faire disparaître les autres moyens de communication, mais d'apporter un nouvel usage possible, qui élargira leur champ des possibles dans la communication, selon le contexte l'individu choisira la lettre, le téléphone ou l'e-mail. Tout comme, selon le contexte, il choisira le vélo, les transports collectifs ou la voiture.

Mais tout changement perturbe la structure et introduit un déséquilibre, après quoi il faut rétablir un équilibre nouveau et donc prendre de nouvelles habitudes. La nouveauté n'est jamais immédiatement applicable partout nous disent les auteurs, il faut l'adapter « aux conditions locales, naturelles, techniques et sociales préexistantes » (Mendras, Forsé, 1983). D. Desjeux prend l'exemple d'Internet pour expliquer son intégration dans les pratiques quotidiennes :

« comme tout nouvel objet, il va s'inscrire petit à petit « dans le cours des choses » pour reprendre l'expression chinoise tirée du livre de F. Julien (1992), qu'il épouse tout en le modifiant, sans automatiquement éliminer les autres objets de la communication. Il va trouver sa place positive ou négative à l'intérieur du système d'objet déjà existant. Il va provoquer une angoisse et le développement d'un imaginaire positif ou négatif, d'un mode meilleur ou catastrophique (Weber, 1999) » (Desjeux, 2002). D. Desjeux ajoute que l'ancienne technique peut alors retrouver « une nouvelle vie sociale en développant un nouvel usage » (2002, p49). En l'occurrence, l'automobile serait préférée pour les trajets à longues distances, ou en tant que mode collectif (covoiturage, auto-partage, etc.). En ville, elle serait une option parmi d'autres selon les circonstances.

Toutefois, la structure préexistante, lorsqu'elle est trop rigide, peut être un obstacle au changement[174]. Tout au long de son déroulement, le processus d'innovation aura à se confronter à la question du sens et des normes sociales, c'est-à-dire des structures pré-codées incorporées de façon inconsciente par les individus (Desjeux, 2004, p73). La structure avec ses normes préétablies freine l'apprentissage dans la mesure où elle « structure l'expérience des participants, leurs modes de raisonnement, leurs façons d'agir et, par conséquent, conditionne leurs capacités à inventer de nouvelles règles du jeu » (Lafaye, 1996). L'acceptation et la diffusion d'une nouvelle technique, ou ici de nouvelles pratiques, supposent aussi des conditions sociales favorables (Mendras et Forsé, 1983).
Par ailleurs, sans une structure capable d'accueillir la nouveauté et de rendre son adoption facile, le changement n'est pas envisageable. Dès lors, à l'instar de J-P. Bailly et E Heurgon, pour que le rythme de développement des technologies dans la société soit rapide, « il faut qu'elles fassent système avec un ensemble de dispositifs matériels » (2001). En effet, un système organisé[175] a permis le phénoménal essor de l'automobile. Tout se passe comme si le vélo, par exemple, ne disposait pas encore d'un ensemble de dispositifs matériels suffisamment adaptés et développés pour favoriser son essor[176].
Les pouvoirs publics ont un rôle fondamental dans le processus d'intégration d'un nouvel objet. Comme ce fut un choix politique de bâtir la ville sur un système automobile, soixante ans après, la réorganisation du système de mobilité intégrant les autres modes doux, devrait aussi faire l'objet d'un véritable choix politique. Pour P.H. Chombart de Lauwe (1982), le problème de l'environnement comme celui de l'urbanisme est un problème politique. Pour M. Castells, « les enjeux urbains ne deviennent socialement significatifs qu'à travers le processus politique qui

[174] Selon Crozier et Friedberg (1977), les organisations peu diversifiées, maintenues par des contraintes strictes sont trop rigides pour risquer le moindre changement, qui se traduirait dès lors nécessairement par une crise. La société française, bureaucratique, aurait tendance à faire de la résistance au changement. Dans *le phénomène bureaucratique*, M. Crozier montre qu'un système organisationnel dont la principale caractéristique est la rigidité ne peut s'adapter facilement au changement et par conséquent tendra à résister à toute transformation (Crozier, 1964, Lafaye, 1996). Toutefois, F. Dupuy et J-C. Thoenig (1985) mettent en avant l'existence de certains mécanismes d'adaptation dans l'administration française qui auraient pour but d'éviter des changements profonds. L'administration française « s'adapte pour ne pas changer » nous disent les auteurs.
[175] G. Dupuy (2006) reprend la définition de P. Hall (1988) du système automobile : il s'agit d'un ensemble comprenant un dispositif de production de masse qui a mis l'automobile à la portée du ménage moyen, un ensemble de services, de codes, de contrôle du trafic, d'auto-école, un réseau de routes, de stationnement, et un réseau d'équipements tels que motels, restauration rapide, et autres lieux destinés à l'automobiliste.
[176] Voir ici notre mémoire de DEA sur « La place du vélo dans le système de mobilité urbaine en Île-de-France ». Notons cependant le développement qui s'annonce avec le lancement de Vélib'.

s'est noué autour » (1972). Nous pouvons supposer que si les hommes politiques s'impliquaient davantage et s'attaquaient au problème du tout automobile, l'intégration de la multimodalité dans le système de mobilité, dans les représentations et dans les pratiques, serait sans doute plus facile. F. Papon (2002) note qu'un des facteurs décisifs à l'ancrage de la bicyclette dans les pays nordiques et germaniques tient à la politique de déplacement mise en œuvre et à sa continuité qui marque alors un consensus. Les aménagements urbains laissant alors place aux modes autres que l'automobile dans le système de mobilité, auront probablement pour effet de faire place à ces modes également dans les mentalités.

H. Mendras et M. Forsé (1983) relèvent six caractéristiques de l'innovation qui jouent en faveur d'une adaptation rapide. Ces caractéristiques rejoignent parfaitement nos résultats, nous en faisons ici un rappel.

- « l'avantage » : plus l'avantage est fort est visible, plus les individus se laisseront convaincre. C'est le calcul coûts/bénéfices.
- « la compatibilité » : plus la nouvelle pratique sera compatible avec le contexte préexistant et l'ensemble du système de mobilité, plus l'utilisateur comprendra son intérêt. Le contexte social doit par ailleurs être favorable. Nous avons vu que pour le moment, l'offre alternative n'était pas suffisamment développée pour nos interviewés, et le système encore largement favorable à la voiture. De plus, les individus ne semblent pas prêts à accepter de changer leurs habitudes, et leurs capacités à produire de la justification dénotent une résistance au changement. Dès lors, le contexte n'apparaît pas encore tout à fait propice.
- « la complexité » : si le fonctionnement du mode, son accès ou la pratique de déplacement sont perçus compliqués, cela sera préjudiciable à son adoption. Nous avons vu que la mobilité nécessitait des compétences et des connaissances, et un mode non maîtrisé ne sera probablement pas choisi face à un usage déjà routinisé.
- « l'essayabilité » : si la nouvelle pratique se prête facilement à un essai, à l'expérience, cela sera favorable à son adoption. En effet l'expérience est un bon moyen de provoquer le changement puisque l'imaginaire amplifie les contraintes. Mais l'expérimentation peut aussi s'avérer négative dans certains cas.
- Les avantages observables une fois l'innovation adoptée. Une personne, comme Daphné, qui découvre les avantages du vélo et des transports en commun en faisant l'expérience sera d'autant plus satisfaite de son choix. Quand les gains du changement sont visibles, la nouvelle pratique pourra devenir durable.
- Le rythme de l'adoption. Si elle a été rapide, la pratique sera plus rarement abandonnée. Nous n'avons pas été en mesure de vérifier cette caractéristique dans notre recherche.

Avant de décrire les conditions sociales, symboliques et matérielles du changement, revenons rapidement sur les principales théories du processus de diffusion d'une innovation.

8.1.3 Le processus de diffusion de la nouveauté et du changement en théorie

Selon D. Linhart, avant sa diffusion, une innovation se conçoit notamment « en réaction à un problème, pour dépasser des contraintes » (2002). Concernant notre objet, l'innovation résulterait d'un changement de pratiques de mobilité plus adaptées aux circonstances environnementales et urbanistiques actuelles. Ainsi, le vélo[177] ou le tramway par exemple, constitueraient des innovations (au sens de nouveaux usages plus que de nouveaux modes) conçues pour faire face aux externalités négatives de l'automobile.

Inspirés des travaux de E. Rogers (1962) et de Ryan et Gross (1943), H. Mendras et M. Forsé (1983), proposent une explication du processus de diffusion d'une innovation[178]. Ils distinguent six groupes de personnes qui se positionnent différemment sur une « courbe épidémiologique » :

- les « pionniers », peu nombreux à adopter l'innovation. Ce sont eux qui prennent le risque et s'aventurent en premier ;
- les « innovateurs » adoptent le nouveau comportement ;
- la « majorité précoce », d'où le processus d'innovation bascule. Ce sont des gens réfléchis qui prennent leur décision ;
- la « majorité tardive », les individus sont les sceptiques et se décident par imitation ;
- les « retardataires », ils ont peine à changer, et sont plutôt traditionalistes ;
- les « réfractaires », ils refusent d'accepter l'innovation, le changement pour rester fidèles à leur routine.

Les auteurs expliquent que « les décisions individuelles ne sont que la ratification d'une décision collective prise par une minorité » (Mendras et Forsé, 1983). Cette courbe se base sur le principe de l'imitation, en référence aux travaux de Tardes (1890). N. Alter reprend Tardes pour mettre en avant le rôle de l'imitation dans le changement : « il faut partir d'initiatives rénovatrices qui, apportant au monde à la fois des besoins nouveaux et de nouvelles satisfactions, s'y propagent ensuite ou tendent à s'y propager par imitation forcée ou spontanée, élective ou inconsciente, plus ou moins rapidement » (Tardes, in Alter, 2000/2003, p16).

D'après notre enquête, les quelques personnes qui depuis plusieurs années ont une pratique de la bicyclette ou du covoiturage par exemple, seraient alors *les pionniers*. Ils auraient pris un risque au départ, en s'aventurant, seuls, en vélo dans le système du tout-automobile ou de manière générale dans une nouvelle pratique inconnue. Les groupes de pressions, associations, mais peut-être aussi les scientifiques ayant pour rôle de faire entendre la nécessité du changement dans nos modes de vie, pourraient représenter *les innovateurs*. Ils font connaître les enjeux et ces nouveaux modes de déplacement. Ensuite *les majorités précoces et majorités tardives* seraient les personnes qui se sont mis à ces nouveaux usages depuis peu. Enfin *les retardataires*, représenteraient ceux qui font toujours usage de leur voiture au quotidien, mais ne sont pas contre le changement, ils ont simplement peine à modifier leurs pratiques. Précisons qu'aujourd'hui l'automobile est encore bien ancrée dans les mentalités comme le mode

[177] A ce titre, Vélib' fait notamment l'objet d'un système innovant autour de la pratique du vélo, dans le sens où il crée du nouveau, dans les pratiques et dans les représentations.

[178] Notons que les travaux de Schumpeter sont fondateurs de la réflexion sur l'innovation. Il identifie le processus en trois étapes (1912) : des individus « marginaux » élaborent des combinaisons à risque, puis lorsque ces pratiques ouvrent des possibilités de profit évidentes, des « essaims d'imitateurs » reproduisent et aménagent l'innovation, c'est ensuite que de nouvelles règles du jeu économique et social stabilisent l'innovation.

dominant, et représente toujours la norme sociale de mobilité. Ainsi, nous ne serions pas encore arrivés à ce stade de la courbe aujourd'hui. Enfin, *les réfractaires*, seraient ceux qui s'opposent à tout changement, et qui ne veulent pas être restreints dans l'utilisation de leur voiture.
Finalement, au fur et à mesure du processus, les nouvelles pratiques se diffusent auprès d'un nombre croissant d'individus, ce qui forme alors de nouvelles normes. Selon N. Alter (2000), l'innovation se heurte à l'ordre établi. Il s'interroge sur la manière dont la norme s'inverse et comment des comportements individuels minoritaires (ou « minorités actives » selon les termes de S. Moscovici) en viennent à transformer des conduites collectives. Reprenant les travaux S. Moscovici (1979, Doms et Moscovici, 1984), N. Alter (2000, 2002) montre que la minorité « pionnière », doit être consistante, et prête à vivre le conflit et disposer d'arguments cohérents pour convertir la majorité. De plus, elle doit être socialement reconnue (2000/2003, p87). Selon N. Alter, ce serait l'action répétée de ces acteurs qui donnerait sens à une invention et la transformerait alors en innovation (2002, p28).

Au-delà de ces théories sur la diffusion d'une innovation, et pour revenir à notre terrain, finalement, il apparaît que l'innovation, dépend de contraintes matérielles, sociales et symboliques et des codes qui leur sont associés (Desjeux, 2004).

8.2 Les conditions symboliques, matérielles et sociales du changement

D. Desjeux (2002) tente de comprendre la diffusion d'une innovation à travers trois dimensions : symbolique, matérielle et sociale. Ces dimensions, que nous avons également fait apparaître dans les systèmes de justifications, constituent des conditions au changement. Ainsi, la condition symbolique ferait référence à l'imaginaire qui se construit au début du processus de diffusion et qui va permettre, en partie, de favoriser ou freiner l'acceptabilité du changement. Il renvoie également à la peur du changement et aux incertitudes. La condition matérielle est directement liée à la structure, au dispositif existent. Elle renvoie par exemple à la chaîne logique de l'acquisition à l'usage et au système de contraintes qui s'y rattache. La condition sociale considère l'acceptabilité, l'apprentissage et l'appropriation des nouvelles pratiques et donc l'intégration dans les mœurs.

8.2.1 Les conditions symboliques et le rôle de l'imaginaire

L'innovation se développerait suivant un processus qui mobilise tour à tour du rationnel et de l'imaginaire. En effet, le bouleversement des points de repère que sont les normes, les codes et les connaissances stabilisées, les habitudes incorporées, crée de l'insécurité, de l'immaîtrisable. N. Golovtchenko et M-C. Zelem (2003) montrent, d'après une enquête quantitative réalisée en 1999, les différentes réactions de personnes vis-à-vis d'une innovation technique, le GPL. Equiper son véhicule d'un système GPL présenterait plusieurs risques puisque ce procédé est alors considéré comme n'ayant pas encore fait ses preuves : un risque social (se faire remarquer), un risque économique (ne pas y trouver l'intérêt escompté), et un risque technique (incertitude quant à la fiabilité). Les automobilistes, en changeant de pratiques, seraient donc face à des

incertitudes et à des risques, vis-à-vis d'une nouveauté qui les dépassent et qu'ils ne maîtrisent plus[179].

Selon D. Desjeux (2004), cette insécurité est à la source d'un imaginaire fort qui peut prendre deux formes : un enchantement optimiste (tout sera possible avec cette nouveauté), ou « technologie messianique », prometteuse d'un avenir meilleur ; un enchantement pessimiste (tout ira mal), ou « technologie apocalyptique ». L'imaginaire peut favoriser ou s'opposer à l'innovation. Nous avons vu que certaines personnes avaient une image négative du vélo et des transports en commun, symboles de « régression ». Tandis que d'autres imaginaient une qualité de vie meilleure sans voiture, une ville moins stressante, plus conviviale, etc. [180] De même, C. Sèze explique qu'avec la domotique, « l'avenir oscille entre utopie et cauchemar » (1994a, p31). La technique, comme toute innovation finalement, susciterait alternativement ou simultanément des espoirs et des peurs.

Ainsi, l'imaginaire permettrait de transcender la réalité et ses contraintes (Desjeux, 2004). Dans la même mouvance Schwach (1992) parle « d'accès mental à l'intégration pratique » du nouvel outil. L'expérimentation de l'objet consisterait à passer de l'imaginaire à la réalité. Nous avons vu que les individus doutaient des nouvelles technologies comme le GPL, les voitures hybrides ou électriques, en termes de sécurité et de performances. Dès lors, la preuve scientifique pourrait également permettre le passage de l'imaginaire à la réalité. Toutefois, ainsi que le notent J-G. Vaillancourt et *al.* (1999), reprenant F. Buttel « l'incertitude scientifique dans de nombreux domaines pousse les environnementalistes à construire l'information à leur façon dans le but de sensibiliser la population, ce qui les amène souvent à amplifier la gravité de la situation. Ils quittent donc la sphère de la rationalité scientifique pour entrer dans celle de la normativité » (1999, p185).

Penchons-nous à présent sur cette réalité, représentée en partie par les conditions matérielles. Si l'innovation produit des incertitudes, l'organisation, et plus précisément en ce qui nous concerne, l'organisation du système de mobilité, a pour but de les réduire (Alter, 2000/2003, p75).

8.2.2 Les conditions matérielles et le coût du changement

Le changement prend du temps, en raison d'inerties, de seuils de perception, d'adoptions de comportements acceptables plus qu'optimaux, en raison des coûts du changement lui-même nous dit J-P. Orfeuil (2000a).

---

[179] En effet, si au XIXe et XXe siècles l'individu n'avait pas d'inquiétude sur le futur, l'imaginaire étant plutôt messianique (Kosseleck), le propre des sociétés modernes est justement de ne pas pouvoir prévoir et donc d'être dans l'incertitude (Beck). La société moderne est caractérisée par un écart croissant entre le « champ d'expérience » (i.e. le présent et le passé) et l'horizon d'attente (i.e. le futur). En référence à A. Giddens, la réflexivité serait définie comme la manière de combler l'inquiétude et l'incertitude de l'horizon d'attente en contrôlant son existence. Toutefois, si les hommes font l'histoire et leur propre histoire, maîtrisent leur destin, dans le même temps ils auront toujours tendance à produire des justifications lorsqu'il y a un décalage avec ce qui est attendu. Ils créent des coupables. Ainsi, cette peur du changement pourrait être la cause de cette production de justifications que nous avons décrite précédemment

[180] Lors d'une enquête sur le vélo réalisée en Chine en 2002, nous avions relevé à l'instar de F. Papon, que l'utilisation de la bicyclette résultait « d'un processus de dévalorisation ou de valorisation sociale » (Papon, 2002b). Selon l'auteur, « le cyclisme optatif traduit une évolution de l'image de la bicyclette » (Papon, 2002b). En d'autres termes, le fait de choisir le vélo tout en étant motorisés, marque un changement dans le sens symbolique attribué au mode. Par ailleurs, P. Gaboriau (1992) a démontré que le vélo témoignait des métamorphoses sociales.

Nous avons vu que les individus construisaient des habitudes de mobilité. L'habitude est ainsi vécue comme un confort, une simplicité, une économie d'énergie que l'on ne souhaite compliquer. D. Desjeux (2004), comme J-C. Kaufmann (1997) et J-P. Warnier (1999) montrent que ces routines sont des actions cristallisées et incorporées dans le temps. Ces habitudes seront perturbées voire brisées avec l'apparition d'une nouvelle décision, d'un changement, d'innovation, ou d'une « crise ». Suite à cette « crise », de nouvelles habitudes se reconstruiraient afin de s'adapter à la nouvelle situation, ou la nouvelle décision. Et cette phase de reconstruction prend également un certain temps.
Si l'habitude économise de l'énergie, le changement au contraire en produit, et coûte même parfois beaucoup. Selon D. Desjeux, « routiniser représente une forte économie d'énergie pour les acteurs vu le coût énergétique du changement, de la décision ou de l'innovation » (2004, p63). Non seulement si le nouveau produit ne correspond à aucun usage, il a peu de chance de marcher, mais si en plus il augmente les tensions ou les charges mentales, ses chances d'acceptations sont faibles. Pour certains, ne plus utiliser la voiture représente un coût d'organisation et une décision qui s'accompagne d'une prise de risque quant à des incertitudes qui ne sont dès lors plus maîtrisées, ainsi qu'un surplus de contraintes. Partant de là, modifier ses pratiques ne présente aucun intérêt, aucun bénéfice pour l'individu (Golovtchenko, Zelem, 2003). « La décision d'utilisation repose dès lors sur une balance simple de type coût/bénéfice » nous dit V. Schwach (1992). De même, D. Desjeux explique que « si le nouveau service est difficile d'usage, comme un logiciel qui demande plusieurs jours de chargement, ou s'il n'existe pas d'espace de rangement, ou si la nouvelle technologie remet trop fortement en cause le pouvoir d'un groupe social, toutes ces nouveautés ont peu de chance de se diffuser » (2002, p47-48). En effet, si l'on demande aux usagers de prendre les transports en commun mais qu'il n'y a pas plus de ligne, de fréquence ou d'horaires adaptés, si on leur demande de prendre davantage le vélo mais qu'il n'y a pas de pistes cyclables, alors la nouvelle pratique de mobilité a peu de chance de se diffuser. Nous avons clairement mis en avant dans cette partie le coût que représente le changement, et ce, d'autant plus lorsqu'il n'y a pas de dispositifs qui organisent et facilitent les pratiques.
Le système matériel doit au préalable être disposé à accueillir le changement. Ainsi, quand les usagers voient un métro déjà saturé, ou une offre alternative qui ne correspond pas à leurs attentes et exigences (en termes de desserte, d'horaires, d'organisation quotidienne et de chaînage d'activités, etc.) alors le changement sera difficilement accepté. Dans ce cadre, la recherche sur la *Faisabilité d'un système de transport radicalement différent dans la région Île-de-France* de M-H. Massot, J. Armoogum et L. Hivert (2002) met en exergue les limites des pouvoirs publics en matière de report modal. Pour la zone dense francilienne (Paris et première couronne), 92% des automobilistes, selon l'enquête ne peuvent utiliser un autre mode de transport sans perdre de temps.

Mais ainsi que le souligne D. Desjeux, « la diffusion relève autant de la gestion des contraintes que de la motivation à changer » (2002, p58). La mise en œuvre de chaque objet de nouveauté « exige un investissement, un dérangement (généralement un effort physique ou mental), qui constitue une barrière dissuasive pour son utilisation » (Schwach, 1992). Selon H. Mendras et M. Forsé, lorsque l'on souhaite introduire une innovation, on est souvent confronté à des résistances naturelles de personnes qui ne souhaiteraient pas être dérangés dans leurs habitudes. Or « les

acteurs ne sont pas attachés de façon passive à leur routine : tout le monde est prêt à changer rapidement s'il y trouve son compte, mais on résistera en fonction des risques encourus avec le changement » (1983). Un changement pourra s'effectuer si les individus sont en mesure d'apprendre collectivement un nouveau modèle de comportement. Analysons à présent ces conditions sociales d'acceptabilité du changement, ou de l'innovation.

8.2.3 Les conditions sociales, réappropriation et intégration de nouvelles normes

Partir d'une innovation, ici un changement de pratiques de mobilité, revient, nous dit D. Desjeux (2004), à analyser la dynamique d'adoption et d'acquisition d'un nouveau service ou produit, ou encore ici d'une nouvelle pratique de déplacement. Comprendre le processus d'innovation, c'est comprendre comment cette nouveauté est acceptable.
Ainsi, l'acceptation et la diffusion d'une nouveauté supposent des conditions sociales favorables. L'innovation doit s'intégrer, entrer dans les mœurs et les habitudes, avec le risque permanent de provoquer des résistances chez les individus lorsqu'ils sont perturbés dans leurs routines. Un changement (social) pourra s'effectuer si les individus sont en capacité « d'apprendre collectivement un nouveau modèle de comportement » (Mendras et Forsé, 1983). En effet, M. Mendras et G. Forsé (1983), comme N. Alter (2000) montrent clairement que le processus de diffusion est un phénomène collectif. Et il en conclut que « le développement d'une innovation ne repose aucunement sur la qualité intrinsèque des inventions, mais sur la capacité collective des acteurs à leur donner sens et usage » (Alter, 2000/2003, p88).

8.2.3.1 L'apprentissage des nouvelles pratiques

Le changement est une construction d'actions collectives qui mobilisent les ressources des individus nécessaires à l'adoption de nouvelles pratiques.
R. Sainsaulieu (1987), dont l'objet de recherche est l'entreprise, propose une analyse du changement autour du concept de développement. Pour lui, le développement et les changements qu'il implique ne peuvent que résulter d'initiatives locales fondées sur l'apprentissage progressif d'autres pratiques. Selon R. Sainsaulieu, le développement résulte moins d'un changement décidé que de réactions collectives, qui peuvent alors receler une dynamique d'apprentissage et être porteurs de créativité et d'innovation. Le changement nécessite un apprentissage et une adaptation pour intégrer la nouveauté. Selon M. Crozier et E. Friedberg (1977), tout changement passe par la découverte et l'acquisition de nouvelles capacités collectives, de nouvelles façons de raisonner, de nouvelles façons d'être ensemble (Lafaye, 1996).

Comme L. Guay (1999), nous pensons qu'un apprentissage social est nécessaire en ce qui concerne les problèmes écologiques et la gestion des risques technologiques et environnementaux. Avant de prendre la décision du changement, il faut d'abord être persuadé des intérêts de la nouveauté, et avant d'en être persuadé encore faut-il en avoir pris connaissance

(Mendras, Forsé, 1983). A. Degenne et M. forsé notent également qu'avant qu'une innovation se diffuse, « il faut que la personne prenne connaissance de l'idée, du comportement ou de l'objet nouveau » (1994, p186). Ils ajoutent que « entre le moment où une personne prend connaissance de l'innovation et le moment où elle l'adapte, se déroule une séquence de persuasion plus ou moins lente et compliquée », (p185-186). Selon S. Feitler (2003), les attentes croissantes de la population, de services destinés à faciliter la vie, incitent de nombreux acteurs à rechercher des nouvelles solutions de transport plus adaptées (voitures partagées, transport à la demande, taxi collectif, etc.). Mais avant que les ménages acceptent de changer leurs comportements de mobilité, encore faut-il qu'ils connaissent ces innovations, qu'elles soient visibles et qu'ils aient confiance en leur sérieux et leur pérennité. Nous l'avons vu dans la première partie sur le choix modal, beaucoup d'individus ne connaissent pas, maîtrisent mal, voire pas du tout les modes qu'ils n'ont pas l'habitude d'utiliser. Une recherche du PUCA[181] portant sur la non-utilisation des transports en commun à Rouen, montre que 40% de la population enquêtée parmi les automobilistes méconnaît totalement le réseau de transports collectifs qui a été une fois pour toute exclu du choix modal (Durand, 2003, in Dupuy, 2006). Or, la connaissance et l'expérience d'autres possibilités sont indispensables au changement. Des enquêtés ont, en effet, démontré le poids de l'expérience comme incitateur et révélateur du changement. Par ailleurs, nous avons vu que l'information sur les alternatives à la voiture était indispensable à leur expérimentation puis leur usage. A. Bourdin relève l'importance de mettre à disposition des individus « une diversité de solutions leur permettant d'adapter leur déplacement aux micro choix de mobilité qu'ils sont conduits à faire en fonction de leur mode de vie ». Et il ajoute « si vous pouvez faire le même déplacement en utilisant plusieurs modes, vous aurez d'autant plus facilement recours à l'ensemble de la palette disponible, que vous aurez le moyen facile d'être informé » (Bourdin, 2000, p104).
Mais une fois les nouvelles pratiques et objets de mobilité connus, il s'agit de se les réapproprier. En effet, une condition sociale au changement est la capacité d'appropriation et d'intégration de ces nouveautés par les individus et la société.

8.2.3.2 Réappropriation des nouvelles pratiques

Selon N. Alter, « pour prendre pied dans le tissu social d'accueil et pour être finalement utilisées de manière effective, elles [les innovations] doivent faire l'objet d'une appropriation par les utilisateurs » (2002). Nombreux auteurs parlent de réappropriation sociale d'une innovation, (V. Scarigli, 1992 ; Desjeux, 1994 ; Desjeux, 2002, Alter, 2002 ; Balandier, 1970). Pour G. Fortin (1970), certaines innovations n'ont jamais été acceptées en tant qu'innovations pures et ont plutôt suscitées des résistances en tant qu'élément perturbateur du système technique, social ou culturel. De même, G. Balandier explique que « c'est dans la mesure où l'innovation peut être réinterprétée selon les normes sociales traditionnelles qu'elle est acceptée » (1970).
Si le vélo et le tramway par exemple n'ont pas d'antécédent pour l'individu, la société les a déjà connus. Les modes eux-mêmes ne sont pas nouveaux, contrairement à leurs usages et aux codes qui s'y rattachent. En effet, si le vélo et les transports en commun ont été connotés négativement avec la montée en puissance de l'automobile, symbole de modernité et de richesse, aujourd'hui

[181] Plan Urbanisme Construction Architecture.

il est envisagé de les réintégrer en leur apportant des valeurs positives quant à l'environnement, et en mettant parallèlement en exergue les externalités négatives de l'automobile. Et ainsi que le souligne D. Desjeux (2004), la réinterprétation est un signe de bon déroulement du processus de diffusion voire de sa réussite. En effet, ce qui permet à une invention de se transformer en innovation, c'est la possibilité de la réinventer, de lui redonner du sens, et il y aurait une période de latence inévitable, temps nécessaire pour parvenir à imaginer des usages (Alter, 2002, p18-21). Et ce qui était conçu initialement comme marginal, voire déviant, devient alors une nouvelle norme sociale. Comme l'explique N. Alter, « un processus d'innovation correspond toujours d'une manière ou d'une autre à la production d'un nouveau cadre normatif » (2002, p26). Le nouvel objet pourra être accepté par la société une fois qu'il sera entré dans les normes sociales. Son utilisation doit devenir « légitime, évidente et ressentie comme une pratique obligatoire », selon V. Schwach (1992). Le téléphone comme l'électricité sont aujourd'hui largement banalisés dans nos pratiques et représentations, pourtant ils ne l'étaient pas au début. L'installation est devenue légitime, évidente voir même ressentie comme obligatoire (Schwach, 1992, Desjeux, 1996). Ainsi, il ne s'agit pas seulement de faire adopter la nouveauté, mais qu'elle entre dans les habitudes et les mœurs (Mendras et Forsé, 1983). Et incorporer le nouveau mode, le nouvel aménagement, la nouvelle pratique, prend du temps. Une enquêtée observe en ce sens que même si les rues du centre de Saint-Denis sont devenues piétonnes et fermées aux voitures, les gens continuent inconsciemment de marcher dans l'espace qui leur était jusque là attribué. La rue est un nouvel espace qu'ils doivent s'approprier. *« Le centre piéton de Saint-Denis, on voit que c'est pas encore… c'est tout nouveau, donc les gens ne sont pas encore habitués, ils continuent à marcher sur les trottoirs… »* (Daphné, 25, E-M, zone2/zone4, en couple, institutrice spécialisée).

Pour certains chercheurs, c'est en incorporant l'objet dans la représentation sociale que l'on conduira à terme à son adoption. En référence à J.C. Abric (1994), P. Mannoni montre que les représentations sociales, « imitatrices de conduites, permettent leur justification par rapport aux normes sociales et leur intégration » (Mannoni, 1998). Ce serait donc à partir des représentations que les pratiques pourront être reconnues et légitimées dans les normes sociales. Les changements dans les représentations sociales peuvent s'effectuer de deux manières selon P. Mannoni. Premièrement, elles évoluent « sous la pression des mentalités sur lesquelles elles agissent en retour pour produire des conduites et des pratiques sociales ». Deuxièmement, elles peuvent évoluer du fait « des aléas événementiels ou conjoncturels ». Nous avons observé au regard de nos enquêtés que certains avaient été incités à modifier leurs pratiques sous la contrainte, sous l'influence d'un tiers, ou encore par l'expérience volontaire ou provoquée.
« La conduite du sujet apparaît alors conditionnée par la manière dont il se représente la marge de manœuvre possible, c'est à dire la règle sociale génératrice de prescription ou de proscription » (Mannoni, 1998) [182]. Et aujourd'hui la norme reste probablement encore

[182] Nous pouvons ajouter également la représentation que les individus ont de la faisabilité de la pratique. En effet dans certains cas, même si l'alternative existe elle ne répond pas aux exigences de l'individu. Des personnes interrogées n'admettaient pas réalisable l'utilisation de la bicyclette à Paris par exemple, du fait des dangers, du vol, etc. Ainsi, pour changer les images et représentations négatives du vélo ou des transports en commun, il s'agit d'apporter aux individus les informations suffisantes, pour leur permettre de faire des comparaisons entre les différents moyens de transports (Mannoni, 1998). Les représentations sociales sont donc tantôt déterminantes et tantôt déterminées. Et leur émergence est « contingentée par le contexte politique ou socio-historique ».

l'automobile, ainsi en faisant usage des alternatives à la voiture, certains pourraient avoir l'impression d'aller à l'encontre de la norme. Quelques enquêtés ont noté la « normalité » d'être à vélo dans les pays d'Europe du nord notamment, contrairement à la France. *« Au Danemark justement tout le monde est à vélo, (…) là bas tu fais comme tout le monde… c'est ça le problème en fait, ici, il faudrait arriver à ne pas faire comme tout le monde ! »* (Vanessa, 25, M, P/P, mariée, chargée d'étude). Partant de là, aussi longtemps que les valeurs du groupe dominant seront inchangées, l'individu résistera aux changements et ce, d'autant plus qu'il devra s'écarter fortement des normes sociales préexistantes. La plus grosse difficulté est de se différencier de la masse, et pourtant, pour qu'il y ait diffusion, il faut des précurseurs, des « pionniers », ou une « minorité active », selon les termes de S. Moscovici (1979).

Ainsi, ces trois types de conditions, symboliques, matérielles et sociales offrent des éclairages sur la compréhension du processus de diffusion d'une innovation, et plus précisément en ce qui nous concerne, la « diffusion » de nouveaux comportements de mobilité. Nous avons vu notamment que les résistances au changement provenaient des incertitudes qu'il suscite, des conditions matérielles en termes de dispositifs facilitant l'adaptation, ainsi que des conditions sociales d'acceptation et d'appropriation. Cela nous amène à penser le changement à travers trois formes d'influence : la minorité active, la contrainte (rôle du politique notamment), et la responsabilisation.

8.3 Trois formes d'influence pour penser le changement

Les individus ont tendance à agir et réagir au changement, plutôt sous la contrainte. La conscience environnementale n'a que peu d'effet réel sur les pratiques. En effet, force est de constater au regard de nos résultats d'enquête en Île-de-France, que si les valeurs sociales et environnementales sont partagées collectivement, en pratique, elles ne suffisent à modifier les comportements. Elles doivent être attisées par une sensibilité personnelle, influencées socialement, et accompagnées de contraintes sur les pratiques individuelles. L'influence sociale ou sociétale a un certain poids sur l'intention de changement, mais ne peut véritablement le provoquer dans les pratiques. Toutefois, l'influence de « minorités actives » semble pouvoir inciter, avec le temps, au changement. Par ailleurs, même si les individus perçoivent l'efficacité des mesures contraignantes, et ce, d'autant plus en raison des caractéristiques de la mentalité française, dans les faits, elles sont difficilement acceptées. Ainsi, au-delà de la contrainte, se pose la question de la responsabilisation et de l'implication des citoyens dans l'élaboration des projets politiques. Le processus de changement est un phénomène collectif, en cela, le travail d'élaboration du changement devrait aussi être collectif. De plus, les individus seraient ainsi impliqués et touchés individuellement, ce qui favorise la prise de conscience et la sensibilité.

8.3.1 L'influence des minorités actives

Nous verrons plus explicitement à la fin de ce chapitre qu'avant de se démocratiser, un mode est un produit de luxe, et non l'apanage d'une minorité, d'une élite culturelle, sociale, etc. (comme la bourgeoisie)[183]. N. Alter compare le processus de diffusion d'une innovation aux phénomènes de mode. La mode (et non pas le mode ici) correspondrait à des cycles de diffusion d'une nouveauté, traduisant une tension entre la recherche de distinction des uns et la volonté d'imitation des autres (Alter, 2002, p26, Simmel, 1904). Les « catégories sociales supérieure » feraient des choix, et les renouvelleraient pour se distinguer des autres catégories qui les imitent. John, par exemple, parmi nos enquêtés, souhaiterait acquérir une voiture hybride pour correspondre à la nouvelle tendance et faire partie des « pionniers », donc se distinguer. Mais en même temps, son action aurait également pour but de convertir la majorité par la « publicité » qu'il ferait en roulant avec cette voiture, ou plutôt la reconnaissance sociale qu'il aurait à respecter l'environnement.

Par ailleurs, nous avons vu en début de partie, le poids que pouvait avoir l'influence sociale sur l'intention de changement, notamment à travers le cas de Daphné. En effet, les individus suivent leur groupe d'appartenance. Ils cherchent à s'y conformer pour y être intégré. Si Sylvie s'inscrivait dans un groupe, rappelons-nous « jeunes actifs, la trentaine », dont le statut allait de pair avec à un certain type de voiture, Daphné a, à l'inverse, été incitée à largement réduire son usage automobile. Et même si cette influence ne suffit probablement pas, elle seule, à provoquer le changement, elle l'accompagne, le facilite et en est souvent le déclencheur. Ce serait donc cette minorité qui ouvrirait la voie du changement. Dans cette logique, A. Degenne et M. Forsé ont montré que la diffusion d'une innovation repose sur des mécanismes d'influence interpersonnelle (1994, p193). Si les médias ont un rôle à jouer dans la diffusion de l'information sur l'innovation, elle est efficacement véhiculée par le réseau (p187).

Ainsi, ces « minorités actives » influentes peuvent inciter au changement en douceur, sans passer par la force et l'autorité, et permettre probablement une meilleure intégration et appropriation des nouvelles pratiques de mobilité. L'idée ici est de ne pas contraindre mais de faire évoluer. Cependant, nous avons vu qu'en pratique, le changement de comportements été plutôt provoqué par la contrainte, ce qui fait l'objet de notre seconde forme d'influence.

8.3.2 Prise de risque politique et principes éducatifs

Nous avons vu que des individus remettaient en cause la timidité des décideurs en parlant notamment de « demi-mesures ». En effet, G. Dupuy montre que les politiques envisagent peu la suppression de toute dépendance automobile car cela serait une « véritable révolution que les dirigeants de régimes démocratiques ne peuvent assumer, quelque soit leur conscience des enjeux sociaux, urbanistiques, énergétiques et environnementaux » (2006). Cependant, ils s'engagent dans « des politiques d'initiatives nationale ou locale visant à réduire la dépendance automobile, à en limiter la croissance ou, à défaut, à en traiter les effets les plus préjudiciables »

[183] Le vélo aurait pris un nouvel essor aujourd'hui en partie à partir de la minorité active que représentent les « Bobos » (« Bourgeois Bohêmes ») et les « Ecolos ».

(Dupuy, 2006). Nous démontrerons ici le rôle des pouvoirs publics dans le changement, en faisant le lien avec des principes éducatifs.
Ainsi que nous le prouvent les pays nordiques et particulièrement germaniques, la politique de déplacement mise en œuvre et sa continuité sont un facteur décisif pour l'adoption de pratiques alternatives à la voiture individuelle ou multimodales. Comme le confirme F. Papon (2002), les villes allemandes, en avance sur les villes françaises en matière cyclable, nous montre l'importance de la politique urbaine.
Selon T. Gärling et *al.* (2000), les pouvoirs publics pourraient influencer les choix modaux des ménages : d'une part, en changeant les caractéristiques de la chaîne de déplacement, autrement dit, en contraignant les habitudes quotidiennes ; et d'autre part, en faisant évoluer les mentalités à travers les représentations sociales des différents modes, et en légitimant leurs actions par la preuve des enjeux dans lesquels ils sont impliqués (Faburel et *al.*, 2004). En effet, nous avons vu que le dispositif avait toute son importance, non seulement pour favoriser la pratique écologique, mais aussi pour contraindre les comportements néfastes pour l'environnement, tel que l'usage excessif de la voiture. Outre le dispositif, il est également ressorti de notre enquête que, pour une part, les individus qui adoptaient des pratiques écologiques en avaient pris l'habitude très tôt. Si l'habitude n'a pas été prise, certains arrivent à la conclusion qu'il est trop tard pour éduquer et dès lors, seule la répression est efficace pour provoquer le changement. Ils savent qu'ils ne choisiront pas d'eux-mêmes une alternative qui les contraindra dans leurs habitudes confortablement ancrées, même si, au final, ce choix sera bénéfique pour la collectivité. Dans ce contexte, si l'éducation a un premier rôle à jouer, le changement dépendrait, ensuite, de l'action des pouvoirs publics. Mais au-delà de la répression, il conviendrait d'informer et de former les individus à de nouvelles pratiques, ce qui prend certes plus de temps.
Les décideurs auraient donc un travail d'éducation à assurer : à la fois apprendre, faire preuve d'autorité et responsabiliser. Des enquêtés ont évoqué l'idée que les citoyens n'avaient pas l'expertise suffisante pour participer aux décisions. Ainsi, les décideurs auraient pour rôle de prendre les décisions pour le bien de leurs citoyens, tel des enfants en apprentissage, au risque de les mécontenter, mais aussi de les impliquer et de leur donner les outils de cette expertise. Nous rejoignions G. Fortin (1970) lorsqu'il distingue deux manières d'intégrer une innovation : l'acceptation volontaire, ou l'imposition par une force extérieure. Tout se passe comme s'il fallait trouver un juste milieu entre ces deux manières, la force seule provoquerait sans doute des réactions violentes. C'est en ce sens que nous ajoutons à la contrainte, la responsabilisation qui favorise l'acceptabilité des mesures et du changement.

8.3.3 Démocratie et responsabilisation citoyenne

Si la contrainte semble avoir un impact sur les comportements, elle ne peut être acceptable si elle n'est pas compensée de quelques manières. De plus, pour favoriser l'acceptation volontaire, il apparaît important de prendre les citoyens au sérieux en les rendant acteurs de leur ville et de leur environnement, donc en les impliquant. En étant informés des enjeux environnementaux, sociaux et politiques, et impliqués dans les prises de décisions, les individus se sentiront d'autant plus responsables et réactifs. Et ils seront, dès lors, probablement mieux disposés à accepter le changement, en en devenant acteurs. Chacun est responsable et impliqué en tant

qu'individu ou entité. En effet, comme le soulèvent G. Faburel et *al.* (2004), l'acceptabilité des mesures de régulation dépend autant de l'efficacité de ces mesures en terme environnemental (Riensta et *al*., 1999), que de la perception de leurs impacts sur les comportements individuels (Shade et Shlag, 2003), ou bien encore de la perception de l'action publique et de leurs acteurs.

Plusieurs chercheurs ont mis en avant cette question de responsabilité comme levier d'acceptabilité du changement. Nous avons déjà cité les travaux de P.W. Schultz (2001) qui montre que la préoccupation des individus de l'environnement est directement liée à leur degré d'implication. De même, F-G. Kaiser (1999) explique que le sentiment de responsabilité joue un rôle important dans le comportement adopté, puisqu'il peut être combiné à un sentiment de culpabilité, ou bien reposer sur des normes ou attentes sociales. Les travaux de G. Faburel et A. Ginguené montrent également, dans une étude sur l'acceptabilité sociale des limites de l'usage automobile (2004), que la responsabilité est un vecteur important de l'acceptabilité des mesures contraignantes.

Mais les individus ne sont pas seuls en cause. Il y aurait deux formes de responsabilité : la responsabilité individuelle et la responsabilité collective. D'une part, nous avons vu que les enquêtés minimisaient leur responsabilité en disant ne pas voir les effets de leur pratiques, ne pas faire le lien entre les pratiques individuelles et l'enjeu global. D'autre part, ils se déresponsabilisaient également en remettant la faute sur autrui, que ce soit le voisin, d'autres usagers ou les décideurs. En se déculpabilisant vis-à-vis des autres, les enquêtés montrent que tant que le mouvement ne sera pas collectif, ils ne changeront pas, à leur niveau individuel. Or, chacun doit agir individuellement pour que les choses évoluent à un niveau collectif. Ce paradoxe inhibe le changement ; sans un minimum de responsabilité individuelle la responsabilisation collective semble difficile. Par ailleurs, la responsabilité politique, remise en cause par les individus, n'incite pas suffisamment à la responsabilisation individuelle.

Finalement, la responsabilité relèverait de deux enjeux. (1) Les enjeux environnementaux : il s'agirait ici de donner les outils nécessaires aux individus pour connaître et comprendre les conséquences de leurs actes sur l'environnement, mais également de les informer sur les effets positifs des changements de comportements. Cela suppose de réduire l'écart entre le phénomène global et les pratiques individuelles. (2) Les enjeux politiques : il s'agirait ici de leur donner les moyens de comprendre les objectifs des pouvoirs publics, de comprendre les mesures mises en place, de les informer sur les effets de ces mesures. En d'autres termes, engager l'individu dans ces enjeux, favoriser sa participation et lui permettre de s'impliquer personnellement, le rendraient sans doute plus responsable de ses actes et favoriseraient l'acceptabilité des mesures coercitives ainsi que l'acceptabilité volontaire du changement.

Pour G. Faburel et *al*. (2004), en référence à J. Viegas et R. Macario (2001), l'ouverture à la concertation favoriserait cette acceptabilité, telle la démocratie participative qui privilégie l'échange et donc le partage des savoirs entre les décideurs et les citoyens. Nous supposons ainsi que les différents acteurs auraient les clés en main pour porter le changement collectivement : du côté des citoyens, pour participer aux décisions, se sentir responsable et accepter le changement ; et du côté des décideurs, pour avoir une meilleure connaissance du « terrain », des besoins des individus, de leurs comportements et de leurs attentes. Par ailleurs, la participation publique suppose plus de transparence et donc de légitimité des politiques : « l'acceptabilité peut aussi être conditionnée par la confiance accordée aux différents acteurs et par le degré d'engagement personnel dans les dispositifs dits dialogiques » (Faburel et *al*., 2004). Dans ces

débats, les intérêts des acteurs s'affrontent, mais les valeurs et donc la normativité peuvent également y prendre place et jouer un rôle d'orientation sociétale (Guay, 1999). C'est peut-être aussi ici que les « minorités actives » ont un rôle à jouer.

La responsabilité individuelle et collective est bien au cœur du décalage entre le confort et les intérêts individuels d'un côté, et le bien-être collectif de l'autre. Pour conclure ce chapitre, nous abordons maintenant la question sociétale du passage entre intérêts individuels et bien-être collectif, et de la transition entre une « mobilité de consommation », portée par des valeurs individuelles de profits, à une « mobilité durable », portée par des valeurs collectives de « modernisation écologique ».

8.4 Passer d'une « mobilité de consommation » à une « mobilité durable ». De la croissance économique à une avancée écologique

La question du changement de pratiques de mobilité nous amène alors à penser, à une plus large échelle, la transition (Wiel, 1999) : transition en termes de mobilité, de ville, de société. En effet, nous envisageons le changement de comportements de mobilité comme une transition vers une mobilité multimodale. Dans ce sens, certains experts n'hésitent pas à proclamer « la fin de l'automobiliste roi » et l'ouverture d'une « nouvelle ère »[184].
Il apparaît que l'évolution des modes de déplacement suivrait l'évolution des sociétés. Nous pourrions alors imaginer des cycles de mobilité, dont les différentes phases pourraient expliquer le rapport à l'environnement et les comportements individualistes des personnes interrogées. Cela nous conduirait alors à penser le passage d'une société (ou une mobilité) de consommation, portée par des valeurs économiques et individualistes, représentée par l'automobile, à une société (ou une mobilité) durable, portée par des valeurs écologiques et collectives, représentée par des modes écologiques. Cette transition privilégierait la « modernisation écologique » à la croissance économique.

8.4.1 Des modèles de mobilité urbaine, le schéma d'une transition cyclique des modes

Dans la continuité de la « transition urbaine » (Wiel, 1999), définie comme le passage d'une mobilité pédestre à une mobilité automobile, F. Papon avance le concept de « transition locomotrice » (2001), qui rejoint également celui de « transportisation » décrit par C. Rong (2001). Cette transition se décline en quatre phases : la situation initiale piétonne, le développement de divers moyens de transport, la motorisation de masse, et la recherche d'un nouvel équilibre plus durable. Dans une analyse historique de l'évolution des modes à travers le monde, F. Papon distingue quatre modèles de mobilité urbaine. Il retrace pour différentes aires culturelles, les premiers moyens de transport qui ont permis de dépasser les trois kilomètres par

[184] Voir à ce propos l'édition du journal quotidien Le monde du 19/09/2007. Article de D. Buffier, « L'usage de la voiture recule ».

jour que la marche assurait :

- Dans le premier modèle : la voiture particulière s'est imposée directement. C'est le cas de l'Amérique du Nord (1926) et l'Europe occidentale (1957).
- Dans le deuxième : le chemin de fer est apparu en premier, avant que le bus puis la voiture ne prennent le relais. C'est notamment le cas du Japon (1950) et des pays d'Europe centrale et orientale (1960).
- Dans le troisième modèle : l'autobus fût le premier mode après la marche, mais la voiture a pris ou prendra le relais. C'est le cas de l'Amérique latine (1957), du Moyen-Orient (1972), de l'Asie du Sud-Est (1975), de l'Asie du Sud (1987)
- Dans le quatrième : c'est la bicyclette qui a dépassé les trois kilomètres par jour. Mais ce mode commence à être relayé par l'autobus et la voiture. C'est le cas de la Chine.

Par ailleurs, tout se passe comme s'il y avait un cycle de vie des modes : le mode est d'abord un produit de luxe, puis vient la phase de démocratisation, puis le déclin avant de se développer à nouveau, autrement, de manière novatrice. L'analyse historique de l'évolution de la bicyclette de F. Papon (2002) en donne un exemple : inventée à la fin du XIXe siècle, le vélo reste un produit de luxe. Il se démocratise en Europe entre les deux guerres mondiales, puis décline avec la croissance de la motorisation. L'automobile a suivi le même schéma : d'abord accessible par la bourgeoisie, elle s'est ensuite démocratisée, et a causé, en partie, le déclin du vélo. Aujourd'hui, nous pourrions imaginer que l'automobile entamerait une phase de déclin, au profit d'un regain de la bicyclette. Il y aurait donc regain d'un mode lorsqu'un autre décline. Dans ce sens, la voiture électrique ou hybride, aujourd'hui produit de luxe, pourrait se démocratiser dans quelques années, annonçant éventuellement un nouveau déclin du vélo.

Parallèlement, à ces cycles de vie des modes, s'ajoutent des enjeux technologiques et sociaux. En effet, l'automobile, objet technologique novateur, attire les individus et suit un processus de diffusion. De même, le regain du vélo s'accompagne d'une image d'un mode nouveau, renforcé par les dispositifs de vélos en libre-service (Vélov' à Lyon, Vélib' à Paris, etc.), système novateur. Les véhicules électriques et hybrides, suivant le même processus cyclique, sont également perçus comme étant à la pointe des nouvelles technologies. Ce serait alors au vélo de re-devenir ou de re-proposer, par la suite, des systèmes innovants, afin de relancer un cycle. Cette logique s'applique également aux transports en commun à travers l'histoire du tramway, aujourd'hui à nouveau implanté comme mode innovant.

Nous pouvons espérer que cette évolution cyclique ira dans le sens du développement durable. En effet, si le vélo comme le tramway ont été éradiqués par le véhicule à moteur, la prise de conscience des valeurs écologiques conduit aujourd'hui à leur donner à nouveau une place. Tout ceci n'est qu'un long processus d'évolution des mentalités et de maturation sociale (Papon, 2002).

G. Amar fait le point sur deux manières de résoudre la problématique actuelle de l'automobile : soit revenir en arrière, notamment avec l'usage du vélo, de la marche et du tramway ; soit faire appel aux nouvelles technologies en développant de nouveaux véhicules non polluants (2004).

Toutefois, l'image d'un retour en arrière est assez mal acceptée par quelques enquêtés. Pour certains, renoncer à la voiture et faire usage de ces autres modes (transports collectifs, vélo), revient à renoncer à certains acquis sociaux. C. Espinasse (2001) a également noté dans son enquête, que pour certaines femmes « pro-voiture », les transports en commun appartiennent à une époque révolue. Les réutiliser serait difficile car cela les obligerait à renoncer au confort

physique et psychologique acquis jusque là et qu'elles attribuent à la voiture. De même, à une autre échelle, pour de nombreux pays en développement, l'automobile serait la voie vers la modernité et le développement économique, et le vélo une régression qui ne serait pas envisageable.
Dans ce cadre, nous pouvons supposer que le rapport à l'environnement, révélé dans les pratiques de mobilité, serait directement lié à la croissance économique, en d'autres termes à une question de priorité.

8.4.2 L'environnement, une question de priorité

Nous avons vu dans cette partie que nombre d'enquêtés avaient un comportement particulièrement individualiste, privilégiant leurs propres intérêts au détriment d'intérêts collectifs. Et il est ressorti que, même s'ils se disaient conscients des problèmes environnementaux, leurs préoccupations consistaient à satisfaire leurs besoins quotidiens. Pour tenter d'expliquer leur comportement individualiste, quelques personnes ont évoqué une question de priorité : liée aux revenus à un niveau « micro », ou à la croissance économique à un niveau « macro ». *« Je pense que les gens ont d'autres priorités comme le chômage, gagner sa vie…survivre ! L'environnement ça peut être secondaire. (…) mais on est arrivé à un niveau de développement qui permet la réflexion, par rapport à d'autres pays du sud »* (Julie, 23, A, zone2/P, en couple, milieu associatif/énergies). Anthony propose également une explication au fait de se sentir concerné ou pas, en lien avec le niveau de développement des pays. *« Dans les pays comme la Chine, le Brésil, l'Afrique, tous les pays qui galèrent pour s'en sortir, l'écologie ils en ont rien à battre ! »* (Anthony, 23, A, zone2/P, assistant marketing). Nous avons également pointé cette hypothèse à travers différentes observations et lectures, qui mériterait d'être testée dans une approche quantitative : les individus dotés de revenus élevés seraient plus soucieux de l'environnement ; ou à une autre échelle : dans les pays à forte croissance économique, la population serait plus sensibilisée. Ainsi, un lien apparaîtrait entre le niveau économique et la sensibilité environnementale. En France, nous serions arrivés à un niveau de développement qui laisserait place à d'autres priorités, telles que l'environnement.

Dans les pays en développement, l'aspiration à la croissance économique et la « ruée » vers la modernité expliquerait le poids de l'automobile dans les choix modaux et de fait, la faible préoccupation quant aux questions environnementales.
Aujourd'hui, la France[185] et d'autres pays industrialisés seraient en phase de changement entre ce type de mobilité axée sur la croissance économique dont l'automobile véhicule l'image, et la quête d'une mobilité orientée vers des déplacements plus durables et alternatifs à la voiture individuelle (usage collectif de la voiture, pratiques multimodales, modes doux) -donc vers une nouvelle qualité de vie, plus écologique.

[185] Notons que cette évolution a déjà eu lieu depuis plusieurs années dans les pays nordiques et germaniques. L'usage du vélo est banal et ce, pour toute condition sociale Ces pays ont adopté une politique active en faveur des modes alternatifs dès les années 1970, après avoir pris consciences des atteintes à l'environnement liées à un usage excessif de l'automobile en ville (Papon, 2002b). D'autres pays d'Europe en ont pris conscience plus tardivement. La France a engagé une politique cyclable à la fin des années 1990.

8.4.3 Vers une nouvelle qualité de vie, plus écologique

Tout concourt à penser que les cultures passeraient par une suite logique de phases : la recherche de la croissance économique serait suivie de celle de la qualité de vie, et de l'avancée écologique[186] ; une mobilité de « consommation » (basée sur la recherche de satisfaction individuelle) serait suivie d'une mobilité « durable » (visant le bien-être de la collectivité). En d'autres termes, on passerait d'une recherche de confort matériel à un confort plus immatériel, dans un sens plus qualitatif en terme de qualité de vie écologique. En analysant la culture chinoise, G. Amar (2004) a relevé l'idée d'un passage de la quantité à la qualité. Il nous dit qu'une « deuxième phase de croissance est à l'ordre du jour : plus écologique et « immatérielle ». Dans la même mouvance, C. Sèze constate une évolution dans la perception du confort entre la société moderne et la société postmoderne : « le confort postmoderne ne sera donc pas forcément un confort plus technique, plus quantitatif ; il sera à coup sûr un confort mental et sensoriel, plus social et plus culturel, dans ses effets comme dans sa conception » (1994b, p123). Ainsi, s'achèverait un système basé sur la démocratisation de la vie matérielle ; et la qualité de vie serait l'enjeu de la postmodernité.

Comme le note L. Guay (1999), certains auteurs Allemands et Néerlandais notamment, préfèrent parler de « modernisation écologique » plutôt que de développement durable, en ce qui concerne les pays développés. Le terme de « modernisation écologique » permet de mettre en avant l'idée que ces pays se sont engagés dans un processus face aux problèmes soulevés par la dégradation de l'environnement. En d'autres termes, à travers ce concept, il est question « d'analyser le développement nécessaire des institutions centrales des sociétés modernes dans le but de résoudre le problème fondamental de la crise écologique » (Spaargaren et Mol, 1992, in Guay, 1999, p34). Pour C. Gendron (2003), la modernisation écologique ne s'appuiera pas sur une transformation radicale du schéma de surconsommation mais sur une dématérialisation de la consommation.

De même, G. Wackermann évoque les réflexions actuelles de certains chercheurs en sciences sociales qui proposent d'inciter de passer de la notion de profit à celle de valeur, et par là-même au choix d'une dynamique de développement à long terme. Il convient ainsi, nous dit-il, de promouvoir « la ville sociale », qui ne doit plus reposer sur le principe du modèle de croissance propre à l'économie de marché, mais sur celui du « droit à la ville », excluant l'exclusion, la marginalisation et la discrimination (2005, p103-104). Nous pouvons ajouter à cette définition du droit à la ville, le droit à tous les modes, sous-entendant un rééquilibrage de l'espace urbain qui profiterait à la multimodalité. Dès lors, on passerait également d'une « auto-mobilité », ou plus exactement d'une « mono-mobilité », à une « multi-mobilité ».

---

[186] A ce titre, en analysant la gouvernance du développement durable dans un contexte de mondialisation économique, C. Gendron (2003) explique les deux types de réponses proposées par les économistes de l'environnement concernant la scission problématique de l'économie et de l'environnement. La première est une approche microéconomique. Elle consiste à internaliser les coûts environnementaux de manière à canaliser les choix individuels vers des comportements plus écologiques et à orienter l'économie vers des activités moins dommageables pour l'environnement. La deuxième, plutôt macroéconomique pose la question de la croissance. Celle-ci devrait atteindre un état stationnaire, une croissance zéro. Un enquêté partisan de cette approche suggère même de revenir en arrière en évoquant les théories de la décroissance. *« Pour qu'on revienne à une situation de vie agréable à Paris faudrait une décroissance au niveau des activités, de la population, à tous les niveaux, parce que là, on commence à trop utiliser nos ressources, et je crois qu'il faut arrêter le progrès et commencer à revenir en arrière »* (Anthony).

Troisième partie : Regards croisés avec Nagoya et Londres

La première partie de cette recherche a permis de mieux comprendre les pratiques de mobilités des usagers et la construction des choix modaux. Nous avons notamment mis en avant la question de l'apprentissage à la mobilité à travers la notion de « capital mobilité ». Outre les facteurs extrinsèques (localisations, offre de transport, contraintes professionnelles, familiales, etc.), le vécu du mode, l'habitude, la connaissance et l'expérience de la mobilité sont aussi à la fois des freins et des leviers du changement. Dans une dimension plus diachronique, la deuxième partie est centrée sur le processus de changement et fait le lien entre les pratiques, la sensibilité environnementale et les réactions des individus vis-à-vis des politiques publiques et de leurs acteurs. Il est apparu une forte dissonance cognitive entre les pratiques et les discours environnementaux ; dissonance que les individus tentent de réduire par la production de justifications. Les mesures politiques mises en place peuvent avoir un impact sur les comportements de quelques automobilistes, tandis que d'autres acceptent les contraintes, ou adoptent des stratégies d'évitement.

Cette troisième partie s'attache à observer d'autres contextes culturels. Il s'agit davantage de croiser différents regards à l'international, sur les comportements de mobilité, le rapport à l'environnement et aux politiques publiques, que d'établir une véritable analyse comparative. L'idée au final est d'apporter des éclairages à la situation de l'Île-de-France. Les deux mégapoles observées, Nagoya au Japon et Londres en Grande-Bretagne, ont fait l'objet d'enquêtes exploratoires. Elles n'ont en effet pas pu être autant approfondies que le cas de l'Île-de-France en raison de limites temporelles et linguistiques.

Ce troisième axe d'analyse aura donc pour ambition de mettre en exergue les comportements de mobilité dans ces deux autres villes, en lien avec la sensibilité environnementale et les politiques publiques. Il s'agit de comprendre différentes manières de se déplacer et de faire usage des modes de transport, à travers une approche en terme de « modalité » selon l'analyse de G. Amar, « c'est-à-dire de manières d'utiliser les différents moyens de transport, voire de manières d'utiliser la ville » (Amar, 2004, p8). Admettre qu'un mode de transport n'est pas défini seulement par la nature de son support technique, permet de regarder plus finement les différences d'usages et de sens dans différents pays et cultures. Nous avons donc tenté ici de cerner comment les systèmes de transports sont utilisés, vécus et appropriés socialement et culturellement. Il était intéressant de dégager des invariants culturels, mais nous avons été frappée de constater autant de ressemblances au niveau des pratiques, et de retrouver la même diversité.

Ces deux enquêtes exploratoires avaient pour ambition d'approfondir notre recherche dans une dimension interculturelle et dans le même temps de contribuer à des coopérations internationales (franco-japonaise et européenne).

La méthodologie d'enquête sera développée dans un premier temps, puis nous présenterons les résultats de chacune des deux villes étudiées, pour ensuite oser une analyse interculturelle.

Chapitre 9 : Démarche méthodologique

Il convient ici de faire un point méthodologique concernant le choix des villes, l'échantillon, le déroulement de l'enquête, les difficultés rencontrées et les biais. Nous insistons sur le fait que même si méthodologiquement, ces trois études ont fait l'objet des mêmes questionnements et d'un guide d'entretien similaire, elles ne font pas véritablement l'objet d'une comparaison scientifique. Premièrement, le temps de l'enquête était plus restreint dans les deux villes étrangères observées, donc moins d'entretiens ont été réalisés ; ce à quoi s'ajoute le biais de la langue, nous y reviendrons. De plus, notre démarche étant profondément inductive nous avons laissé chaque culture et chaque enquête nous inspirer afin de ne pas nous limiter par notre regard français. Une grille de lecture universelle de référence présente des risques d'ethnocentrisme ou d'universalisme et peut masquer, des phénomènes inédits. De fait, ainsi que le note C. Vassy, « l'ignorance du contexte national est autant un atout qu'un handicap pour le chercheur » (Vassy, 2003, p223). C'est un handicap dans le sens où l'on n'a pas toutes les clés pour comprendre le contexte culturel, et c'est un atout du fait que l'œil est neuf et peut-être plus attentif à certaines choses, qui, banalisées dans sa propre culture n'attirent plus l'attention.

9.1 La comparaison en question

Le terme de comparaison semble mal adapté à notre recherche du fait des nombreux biais temporels et linguistiques. Il est encore moins question de comparaison internationale étant donné qu'il s'agit de villes, donc de contextes locaux, non représentatifs d'une nation. Nous préférons donc parler de mise en perspective ou regards croisés.

Faire cette mise en perspective avec ces deux villes étrangères, Nagoya et Londres, permet à notre sens de mettre en exergue les singularités des différents contextes culturels tout en faisant apparaître des traits *a priori* universels. Dans l'introduction de l'ouvrage collectif sur les *Stratégies de la comparaison internationale*, M. Dupré et *al.* (2003) reprennent G. Jucquois (2000) : le comparatisme serait à la fois méthodologique, épistémologique et éthique. Au niveau méthodologique, les travaux comparatifs empruntent souvent des voies différentes, ou font l'objet de « bricolages » variés. Au niveau épistémologique, comparer engage une philosophie en vertu de laquelle « la négation de Soi par confrontation à l'Autre reste un moyen privilégié de la connaissance du Même ». Enfin au niveau éthique, « il s'agirait moins de montrer, à la façon des libertins d'hier, que tout se vaut, mais bien plutôt que l'on gagne à éclairer les faits sociaux à la lumière de leur singularité et déterminants multiples pour pouvoir, le cas échéant, peser sur leur transformation » (Dupré, Jacob, Lallement, Lefèvre, Spurk, 2003, p9).

M. Maurice (1989) distingue trois approches comparatives. La première, fonctionnaliste ou « cross national » postule une absence d'interaction entre le niveau « micro » des phénomènes étudiés et l'ensemble « macro », ce qui implique une forte continuité d'un ensemble national à l'autre. La deuxième, culturaliste ou « cross cultural », suggère à l'inverse de la première

qu'aucun phénomène n'est indépendant de sa culture nationale, ce qui implique une forte discontinuité du fait des spécificités culturelles. La troisième approche, sociétale, suppose de décliner des cohérences nationales et d'articuler acteurs et sociétés sans souci de donner la prééminence à l'un ou à l'autre. « Les catégories et les dimensions d'analyse entrent en cohérence entre elles dans la mesure où elles sont conceptualisées comme éléments d'une société » (Maurice, 1989, p186).
Ainsi que le définissent les auteurs cités précédemment, « la comparaison n'est pas qu'une méthode mais elle est plus fondamentalement une stratégie heuristique de recherche » (Dupré et *al.*, 2003, p15).

Les comparaisons font généralement l'objet d'enquêtes quantitatives. Mais des biais apparaissent en termes de données, dans leur construction ou même leur existence. En effet, pour pouvoir comparer deux enquêtes nationales transport par exemple, les protocoles d'enquête doivent être eux-mêmes comparables. Dans leur comparaison internationale sur la mobilité urbaine et sa régulation, A. Bieber et J-P. Orfeuil (1993) notent bien que les statistiques ne sont pas toujours complètes et comparables. Mais selon ces auteurs, certaines données sont assez fiables telles que les budgets-temps et les distances[187]. Eurostat semblent être une source fiable où les données statistiques nationales sont plus ou moins bien harmonisées. Ce débat sur la scientificité et la justesse de ces comparaisons n'apparaît pas vraiment en ce qui concerne la recherche qualitative. La raison en est certainement son faible nombre. En effet, à notre connaissance très peu d'enquêtes qualitatives internationales ont été menées du moins dans le domaine des transports et de la mobilité urbaine.
Un des points fort de l'approche qualitative dans cette dimension comparative nous semble être la présence directe du chercheur sur les différents terrains, dans la manière de mener l'enquête et d'en analyser les résultats. Méthodologiquement, nous pouvons dire que le protocole est *a priori* le même (en termes d'objet de recherche et de techniques de recueil de l'information). « En dépit de ce rapport jamais innocent avec l'étranger, c'est le chercheur qui constitue son objet par le regard qu'il porte sur ce dernier » (Spurk, 2003, p74). Ainsi que le souligne également C. Vassy (2003), lorsque le chercheur compare des données issues d'enquêtes de terrain qu'il a lui-même effectuées, il échappe au reproche fréquemment formulé à l'égard des comparaisons internationales, d'agréger des données hétérogènes, recueillies par des personnes différentes dans des perspectives qui ne sont pas initialement toujours les mêmes.
Ainsi, les analyses qualitatives des deux autres villes étudiées doivent être comprises comme des enquêtes exploratoires ne demandant qu'à être approfondies ou vérifiées par d'autres enquêtes et d'autres méthodologies.
Parallèlement à la question de la comparaison, ces regards croisés interrogent la question des échelles d'observation.

[187] Dans cette comparaison entre le Japon, les Etats-Unis et l'Europe, les chercheurs remarquent une différence dans les répartitions modales du temps de transport : domination des transports publics au Japon, de l'automobile aux Etats-Unis, et une répartition plus équilibrée en Europe. Ils notent également à l'instar de P. Newman et J. Kenworthy, (1989) une forte corrélation entre l'offre et la demande : « ce sont les sociétés les plus motorisées où on roule le plus vite et où les coûts monétaires (par kilomètre) sont les plus faibles. Ce sont les sociétés les moins motorisées où on roule le plus lentement, où le coût d'usage de l'automobile est le plus élevé » (Bieber, Orfeuil, 1993).

9.2 Une question d'échelle

Selon D. Desjeux, « la culture est à la fois une structure et une dynamique, c'est ce qui rend son analyse et son observation si difficile » (Desjeux, 2004, p56). Elle est structure à travers des éléments stables et historiques. Elle est dynamique car soumise à des changements, de la variabilité et de la diversité. Ainsi que le souligne D. Cuche dans une analyse de la culture d'entreprise, « les cultures nationales ne sont pas immuables d'une part, et d'autre part, elles ne déterminent pas de façon absolue les cultures d'entreprise. Le rapport entre les deux est aussi fonction des circonstances historiques de la situation sociale et politique » (1996, p105).

La difficulté se trouve surtout dans les différences d'échelles : au niveau « micro », la culture présente des diversités et au niveau « macro », des invariants culturels. La notion de culture peut être analysée de deux façons selon D. Desjeux (1994) : le premier renvoie aux comportements acquis dont le fonctionnement est orienté par des valeurs et des modes de résolution des problèmes. C'est une sorte d'inconscient social au même titre que l'habitus de P. Bourdieu. Le deuxième sens est celui de la relativité des rationalités. Si le « macro » permet de dégager des grandes tendances culturelles, nationales, des invariants ; le « micro » met en exergue la diversité des rationalités, voire même des systèmes de valeur de micro-groupes sociaux. Le changement d'échelle fait apparaître ou disparaître des spécificités et des variables explicatives.

Les spécificités culturelles mises en exergue dans notre approche qualitative ne peuvent faire l'objet d'une explication des comportements. Si l'approche qualitative permet de comprendre le « comment », elle ne permet pas d'en expliquer les origines. En ce sens, si les Japonais interrogés à Nagoya sont très respectueux des règles collectives, à notre niveau d'analyse nous ne pouvons trancher entre la résultante d'une caractéristique de la culture japonaise ou de l'effet des sanctions légales. Cependant le rôle de la sanction sociale n'ayant pas été aussi distinctement observée dans les deux autres villes étudiées, nous pouvons penser que cette sanction sociale est une caractéristique de la culture japonaise, même si elle existe dans une moindre mesure dans les deux autres cultures.

Si parler de différences culturelles relève du « macro », l'enquête qualitative est avant tout micro-sociologique. Dès lors, peut-on parler de différences culturelles ou nationales à partir de situations locales ? Et comment distinguer parmi la diversité observée au niveau « micro », des spécificités culturelles ou nationales ? Il ne faut pas perdre de vue qu'en ce qui nous concerne, les résultats croisés des différentes villes étudiées se rapportent exclusivement au contexte local étudié, même si des spécificités nationales pourront apparaître. En effet, cette analyse interculturelle à partir de données qualitatives demande une grande rigueur en terme de relativité des résultats. Nous estimons que les pratiques observées localement sont difficilement extrapolables à l'ensemble du pays sans ce relativisme. Selon D. Desjeux, « il faut analyser l'interculturel comme une différence, c'est-à-dire s'axer sur le différentiel entre cultures et non pas sur le contenu intrinsèque des cultures. Par exemple pour un Français, arriver en retard d'une quinzaine de minutes à une réunion est « normal » et fait partie de ses codes culturels, ce qui n'est pas le cas pour un Allemand qui considère que ce n'est pas correct » (1999). Le Français est toujours en retard pour les Allemands, et pour les Français, les Africains seront toujours en retard.

Ainsi chacune des échelles d'observation n'invalide pas les résultats de l'autre, mais au contraire, suscite des manques et des nouvelles interrogations qui ne demandent qu'à être

vérifiées (par du quantitatif) ou approfondies (par du qualitatif).
Les travaux de P. D'Iribarne (1989), ou l'approche sociétale développée notamment par M. Maurice (Etude sur les rapports salariaux Allemands et Français [Maurice, Sellier, Silvestre, 1982]), montrent clairement l'existence de spécificités nationales et culturelles. P. D'Iribarne a choisi d'étudier de manière approfondie une entreprise dans chacun des pays étudié. Il estime qu'une unité locale représente plutôt bien l'ensemble et montre par exemple que dans les entreprises françaises, les gens respectent plus ou moins une « logique de l'honneur », qui serait aussi présente dans toute la vie sociale Française. M. Crozier (1963) a également mis en évidence l'existence d'un modèle culturel Français d'organisation d'entreprise, marqué par le formalisme bureaucratique, et correspondant de manière plus générale à la société française. D. Cuche donne l'exemple du modèle Japonais d'entreprise qui a souvent été pensé comme transposable dans d'autres pays alors qu'il est directement « inspiré par des aspects fondamentaux de la culture japonaise et en accord avec les structures sociales du Japon » (1996, p105).
Selon J. Spurk, les comparaisons internationales « (sup)posent » d'une part l'existence de nations, cultures nationales et autres systèmes symboliques propres, et d'autre part, pour constituer une comparaison raisonnable, « on doit poser comme *a priori* que les phénomènes que l'on compare ont quelque chose d'essentiel en commun, sinon la comparaison perdrait son sens » (2003, p73). Dans ce cadre, expliquons à présent le choix des villes observées.

9.3 Le choix des villes observées

« Choisir de comparer des objets suppose de leur reconnaître *a priori* au moins quelques ressemblances » (Vassy, 2003, p216). En l'occurrence, pour notre objet de recherche, il s'agit davantage d'une situation commune à laquelle doivent faire face les différentes villes étudiées : le problème de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre. Ce qui nous intéressait ici était d'observer des modes de faire différents en terme de mobilité, et de comprendre les effets du rapport à l'environnement et l'impact des politiques publiques sur les pratiques de déplacement et les choix modaux des personnes interrogées.
L'observation de ces deux villes, Nagoya et Londres, fait notamment l'objet d'opportunités et de coopérations internationales avec l'INRETS. Toutefois, elles présentent des intérêts spécifiques.

9.3.1 Nagoya

L'enquête réalisée à Nagoya s'inscrit dans le cadre d'une coopération franco-japonaise SAKURA[188]. Nous avons été accueillie, par Pr Toshiyuki Yamamoto dans un laboratoire de recherche au sein de l'Université de Nagoya, durant trois semaines, pendant l'automne 2005. Nous avons mené l'enquête pendant plus de deux semaines, intensives, à Nagoya, puis nous

[188] SAKURA est une coopération franco-japonaise (*Japan-France Integrated action Program*) entre Nagoya University et l'INRETS dont les organisateurs sont respectivement Toshiyuki Yamamoto et Jean-Loup Madre. L'objet de la coopération porte sur l'analyse des changements d'équipements et d'usages de la voiture. Le programme de la collaboration a commencé en 2003.

avons souhaité faire quelques observations à Tokyo où deux personnes ont pu être interviewées afin de nous aider à mieux comprendre le système de mobilité de cette mégapole. Tokyo présenterait peut-être davantage de ressemblances avec Londres et Paris en tant que capitales, et avec une part automobile relativement faible (20%) comme elle l'est dans Paris intra-muros (18%). Cependant, Nagoya a été choisie notamment pour la facilité d'accueil dans ce laboratoire de recherche partenaire à la coopération, et pour son contexte assez proche de celui de l'Île-de-France (nous renvoyons le lecteur au tableau descriptif des trois villes étudiées ci-après).

L'intérêt de Nagoya se trouve également à travers trois autres aspects. Le premier est son organisation spatiale qui attribue beaucoup d'espace à l'automobile. Ayant subi d'importants bombardements pendant la seconde guerre mondiale, sa reconstruction a fortement privilégié le tout automobile, avec de grandes avenues, un réseau routier et des infrastructures de qualité. Elle symbolise aussi l'automobile par la présence de nombreux constructeurs dont Toyota et Mitsubishi. En plus d'être un grand centre urbain, la région de Nagoya est un important centre industriel. Enfin, elle présente un intérêt pour son engagement écologique : mise en place de mesures draconiennes concernant les déchets depuis 1999[189], et Exposition Universelle 2005 dédiée au développement durable[190].

Concernant le contexte urbain et le système de transport à Nagoya.
Nagoya est la quatrième plus grande et la troisième plus prospère des villes du Japon. Situé sur la côte Pacifique dans la région du Chūbu, au centre de Honshū, c'est la capitale de la préfecture d'Aichi. Lourdement bombardée lors de la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction de la ville a été organisée selon un plan quadrillé orthogonal.
Nagoya est desservie par six lignes de métro, dont une ligne circulaire (meijoline). Le réseau de métro s'étend sur 89km et compte une moyenne de 1.12 million de passagers par jour. Le réseau de bus compte 732 km, avec 153 lignes, mais un faible nombre d'usagers (320 000 par jour en 2004[191]). Le réseau routier et autoroutier est dense (6280km, sur une surface de 54.5km²[192]), et continue à se développer.
Avec un étalement plus important que Paris intra-muros, et une densité plus faible, le parc automobile de Nagoya est légèrement supérieur, et la part modale de la voiture largement plus importante. Mais en comparant Nagoya métropole à l'Île-de-France, nous constatons que malgré une surface plus importante et une densité plus faible en Île-de-France, les parts modales de l'automobile dans les deux zones sont quasi identiques (voir tableau).

[189] Sources : Lettre d'information de CLAIR Paris, Avril 2003, n°45.
[190] Evènement de grande ampleur qui s'est tenu dans la préfecture d'Aichi, de Mars à Septembre 2005, traitant de sujets tels que les problèmes environnementaux, les technologies avancées, la participation des citoyens, etc. Pour plus d'information : www.**expo2005**.or.jp/en/
[191] Sources : city of Nagoya, Toshikazu Yoshida, co-directeur de la politique de la ville et de la voirie. Communication for the 7th ASEAN-Japan Workshop-cum-seminar on Urban Transport.
[192] Sources : présentation de la ville de Nagoya et des parts modales par T. Yamamoto, Nagoya University.

9.3.2 Londres

L'enquête à Londres a fait l'objet d'une STSM (Short Term Scientific Mission) qui s'intègre dans la coopération européenne COST Action 355[193]. Nous avons été accueillie par Joyce Dargay chercheuse au laboratoire Transport Studies Unit à Oxford et à l'Université de Leeds. Ces laboratoires n'étant pas basés à Londres, nous avons donc mené l'enquête de manière autonome mais en interaction étroite avec J. Dargay. L'enquête s'est déroulée sur deux mois, pendant l'été 2006.

L'intérêt du choix de Londres tient en sa politique de transport avec notamment la mise en place du péage urbain (la *Congestion Charge*). Nous souhaitions comprendre quels effets pouvait avoir une telle mesure sur les comportements de mobilité des usagers et comment elle était perçue.
Même si les terrains sont différents en termes de taille, de structure, d'offres de transports, etc. les politiques suivies en vu de réduire la circulation automobile et leurs effets sont intéressantes à observer[194].
Le Grand Londres (*Greater London*) est une des neuf subdivisions régionales de l'Angleterre, sous l'autorité du *Greater London Authority* et du maire de Londres. C'est cet ensemble d'environ 1 600 km² pour 7,5 millions d'habitants qui est couramment désigné lorsque l'on parle de la capitale britannique. La cité de Londres (*City of London*), d'1 mile carré, où la ville moderne est née, est située au cœur du Grand Londres. C'est également une circonscription à part entière. Les 33 districts sont formés des 32 *boroughs* et de la Cité de Londres[195].

---

[193] Cette coopération « COST 355 - Watch Changing behaviour towards a more sustainable transport system » regroupe plusieurs pays européens et a pour objectif de partager les connaissances de la recherche en termes de changements de comportement de mobilité. Elle regroupe trois thématiques : les méthodologies d'enquête, la mobilité voyageur et l'automobile, et enfin les marchandises.
[194] Notons que R. Prud'homme et J.P. Bocarejo ont analysé d'un point de vu économique la *Congestion Charge* à Londres, et la politique parisienne de transports (2005, 2006).
[195] 1 Cité de Londres, 2 Cité de Westminster ; 3 Kensington et Chelsea ; 4 Hammersmith et Fulham ; 5 Wandsworth ; 6 Lambeth ; 7 Southwark ; 8 Tower Hamlets ; 9 Hackney ; 10 Islington ; 11 Camden ; 12 Brent ; 13

Concernant le réseau de transport, le métro de Londres, est composé de 274 stations et 16 lignes interconnectées pour une longueur totale de 408 km. 3 millions de trajets par jours sont effectués chaque année sur l'ensemble du réseau du métro qui dessert principalement le centre historique de Londres ainsi que les banlieues de la ville situées au nord de la Tamise mais s'étend jusqu'au-delà des frontières du Grand Londres. Les banlieues sud et sud-est sont moins desservies par le métro mais bénéficient d'un important réseau de trains de banlieue. Le *Docklands Light Railway*, ligne de tramway, inauguré en 1987, dessert l'est de Londres et Greenwich sur les deux rives de la Tamise. Les trains de banlieue ne traversent généralement pas la ville mais s'arrêtent dans une des 14 gares de la ville situées autour du centre.

Le réseau de bus de Londres est un service qui fonctionne 24 heures sur 24, principalement utilisé pour les déplacements locaux. Il transporte plus de passagers que le métro. Chaque jour de la semaine, les bus londoniens transportent 6 millions de passagers sur plus de 700 itinéraires différents[196]. Le nombre de voyages a atteint 1,8 milliard en 2005/2006. Les bus impériaux (sur 2 niveaux), les taxis noirs et le métro sont des symboles de Londres.

La vaste majorité des déplacements du cœur de Londres sont effectués en transport en commun, ou en taxi. Et le réseau routier semble plus développé en banlieue. Le *London Inner Ring Road* (périphérique situé autour du centre de Londres), les routes A406 et A205 (dans la banlieue) ainsi que l'autoroute M25 (plus éloignée) contournent la ville et relient les nombreuses voies allant vers le centre-ville de Londres.

En 2003, un péage urbain (la *Congestion Charge*) a été introduit afin de réduire le trafic en centre-ville. La Congestion Charge est une taxe pour entrer dans le centre de Londres, elle est aujourd'hui de 8£ (11€) et en phase d'extension[197]. Elle fonctionne du lundi au vendredi de 7h à 18h30, hors vacances scolaires. Certains véhicules en sont exemptés : les véhicules avec le badge « handicapés », les véhicules hybrides, électriques, les deux-roues motorisés (1x2m), les véhicules de plus de 9 places, les organisations accréditées, et les résidents de la zone ne paient que 10% de la charge. Pour les automobilistes résidant dans la zone payante, il existe un passe

Ealing ; 14 Hounslow ; 15 Richmond; 16 Kingston; 17 Merton ; 18 Sutton ; 19 Croydon ; 20 Bromley ; 21 Lewisham ; 22 Greenwich ; 23 Bexley ; 24 Havering ; 25 Barking et Dagenham ; 26 Redbridge ; 27 Newham ; 28 Waltham Forest ; 29 Haringey ; 30 Enfield ; 31 Barnet ; 32 Harrow ; 33 Hillingdon.

[196] http://www.london.gov.uk/mayor/transport/facts-and-figures.jsp#public, http://www.tfl.gov.uk/tfl

[197] Cette taxe doit être payée en avance ou le jour même de l'entrée dans la zone, la charge est de 10£ (13€) le jour suivant. Des caméras enregistrent la plaque d'immatriculation et relèvent les véhicules qui n'ont pas payé la taxe avant minuit. L'amende est de 100£ pour un non paiement. Elle descend à 50£ pour un paiement sous 14jours et monte à 150£ après.

renouvelable mensuellement. La zone de péage s'étend sur 21km² avec 174 points d'entrée et 800 caméras. La zone est délimitée par la route qui va de Victoria (à l'ouest) jusqu'à Fenchurch Street (à l'est), et de Elephant & Castle (au sud) à King's Cross (au nord).
Pour soutenir sa politique d'éradication de la voiture, Londres a investi lourdement dans le vélo (voies cyclables et parkings à vélos).

La politique de Nagoya semble avoir pour spécificité d'orienter les changements de comportements par les valeurs environnementales et des mesures incitatives. Celle de Londres procède plutôt par le biais de mesures draconiennes notamment en termes de coûts, mais développe parallèlement les transports alternatifs (travaux de maintenance du métro, augmentation des bus, développement de pistes cyclables). La politique de Paris en Île-de-France a tendance à contraindre l'usage de la voiture en réduisant son espace urbain (réduction des places de stationnement, stationnement payant, réduction des voies, élargissement des voies de bus en site propre, développement de pistes cyclables, etc.) et parallèlement développe les transports alternatifs.

	Nagoya	Région métropolitaine de Nagoya	JAPON	Paris	Ile-de-France	FRANCE	Inner London	Région métropolitaine de Londres	ANGLETERRE
Population (millions)	2,2	9	126,54	2,15	11	59,3	7.6	12-14	49, 1
Surface (km²)	326,45	6696	372 313	105	12000	549 000	1579	10624	131 760km²
Densité (hab/km²)	6708,53	1344,09	335	20437	922	102	4761	1140	376.8
part modale de la voiture (2001)	57,90%			18%	44%		42%		
0 voiture (2001)	15,30%			53%	29%		37%		
1 voiture	38,70%						43%		
2 voitures et +	46%			6%	24%		20%		

Sources

Pour Nagoya : Presentation of Nagoya and modal share by T. Yamamoto, Nagoya University.

Pour Londres et Nagoya : Hayashi Y. et al, 1998, “La liaison entre l’urbanisme, la motorisation et l’environnement. Une étude comparative internationale de Londres, Tokyo, Nagoya et Bangkok (1ère partie), *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°34, p86.

http://www.london.gov.uk/mayor/transport/facts-and-figures.jsp#public

http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/tfl-cycle-benchmarking-study-05.pdf

http://www.london.gov.uk/mayor/transport/facts-and-figures.jsp#cars

http://www.london.gov.uk/gla/publications/environment/soereport/soe_chap5roadtraffic.pdf

Transport For London, London Travel, Report 2005.

Pour l’Île-de-France : Les cahiers de l'Enquête Globale Transport, "Motorisation et usage de l'automobile en Ile-de-France", juillet 2005, n°6

9.4 Le déroulement des enquêtes et leurs difficultés

Ces deux enquêtes menées à l'internationale induisent deux biais importants : la barrière de la langue, et les traductions, ainsi que la durée limitée de la présence sur place.

9.4.1 Le biais de la langue

La première difficulté rencontrée à Nagoya est la langue. Ne parlant pas le japonais, nous avons dû interviewer les individus en anglais avec l'aide de traducteurs, en l'occurrence deux étudiantes.
Cette barrière linguistique biaise inévitablement les entretiens. Un premier biais est lié à la traduction. Tout d'abord nous devions nous-même traduire notre pensée et nos questions en anglais en essayant d'en garder le sens. Et les traductrices, chinoises, étaient doublement confrontées à cette barrière devant jongler entre l'anglais et le japonais. Notons cependant que quelques entretiens ont pu être réalisés directement en anglais sans l'aide d'interprète.
La traduction suppose automatiquement une reformulation du discours de l'interviewé donc une réinterprétation en quelque sorte. Outre la simple traduction linguistique, le traducteur transmet une culture, il devient « passeur culturel » (Amar, 2004, p70). Au-delà de la différence de langue, il y a une « différence de manières de pensée qui conditionne la communication ».
Un autre biais concerne la formation des traductrices, qui n'avaient ni pour fonction d'être interprètes ni d'être sociologues et de réaliser des entretiens. Ainsi, il leur était souvent difficile de traduire et parfois il s'écoulait plusieurs minutes d'échange entre elles et l'interviewé pour être sûr de bien comprendre, ce qui nous était ensuite résumé en quelques phrases. Ainsi, nous n'avions pas la traduction intégrale du discours de l'enquêté, et ne connaissant pas la langue il nous était impossible de savoir ce qui avait été traduit et ce qui ne l'avait pas été. Nous n'avions pas non plus la certitude que nos questions étaient bien comprises et traduites sous la même forme et avec le même sens. Et ainsi que le souligne C. Vassy, la difficulté réside avant tout dans la traduction des termes, dont « on a l'impression qu'ils sont littéralement traduisibles alors qu'ils renvoient à des pratiques différentes d'un pays à l'autre » (2003, p219). Un même mot ne traduira pas forcément la même pratique ou n'aura pas forcément le même sens. En effet, la culture ne comprend pas seulement les détails de la vie quotidienne, elle s'insère dans le sens donné aux actes, aux paroles, aux gestes. Ainsi que le note D. Cuche, la notion de culture touche au sens, « c'est-à-dire ce sur quoi il est le plus difficile de s'entendre » (1996, p4).
Un autre biais relève de la non interaction directe entre l'enquêteur et l'enquêté. En effet, par l'intermédiaire du traducteur, les jeux d'interaction et de relances sont beaucoup moins spontanés. L'enquêteur n'étant plus acteur et maître du jeu, nous n'avions pas toujours la possibilité d'effectuer des relances et d'interpréter par nous-même le discours de l'enquêté. Dès lors, des informations sont perdues et d'autres demeurent sans explication exhaustive.
De plus, du fait de la traduction, la durée de l'entretien était doublée. Et prendre plus de deux heures de temps aux interviewés était souvent difficile. Nous avons dû plusieurs fois écourter l'entretien.

A Londres le biais de la langue ne s'est pas posé de la même manière étant donné que nous n'avions pas besoin de traducteur. Les entretiens ont donc été menés sans intermédiaire, en anglais. Certes nous ne pouvions tout comprendre et dire tout ce que nous souhaitions, mais il était possible de trouver le moyen de se faire comprendre dans la discussion et l'interaction. Par ailleurs, quelques entretiens ont été réalisés en français.

Il nous semble donc nécessaire de connaître suffisamment la langue étrangère pour dialoguer et comprendre les discours des individus sans avoir besoin d'un traducteur, afin de limiter les biais. Mais au-delà de la traduction, la différence de culture et de langue crée obligatoirement une différence de sens. La deuxième limite de ces deux enquêtes se trouve être leur durée.

9.4.2 La durée de l'enquête

Nous avons eu la chance de pouvoir partir trois semaines à Nagoya, mais les délais étaient relativement courts pour mener une véritable enquête approfondie. La difficulté tient surtout au fait que nous ne connaissions ni le terrain, ni la culture d'une part, et d'autre part que nous n'avions que le réseau de l'équipe sur place au départ. En trois semaines, il fallait donc se familiariser avec le terrain, comprendre le fonctionnement de la ville, et plus globalement de la culture sensiblement différente de la nôtre. Il fallait également trouver des gens à interviewer et compter le temps de réalisation les entretiens.
A Londres, deux mois nous ont suffit pour réaliser un nombre relativement important d'entretiens pour une enquête exploratoire. Toutefois, la difficulté était également de se familiariser au terrain et de créer un réseau de sorte à établir une médiation entre les enquêtés et nous-même, enquêteur. Nous y reviendrons en décrivant l'échantillon.

Malgré tous ces obstacles, nous avons pu obtenir un bon nombre d'informations très intéressantes concernant les pratiques de mobilité à Nagoya et à Londres, sur le rapport à l'environnement et au politique. Comme déjà mentionné, cette étude n'avait pas pour ambition de démontrer une représentativité quelconque ou de donner des résultats exhaustifs. L'objet était avant tout exploratoire. Les entretiens et nos observations nous ont donc permis de décrire une diversité de pratiques de déplacement au Japon et à Londres, et d'appréhender la mobilité à travers d'autres formes culturelles.

9.5 L'échantillon

Nous présenterons ici les démarches de recrutement des personnes interrogées à Nagoya et à Londres, puis la signalétique des personnes sera décrite dans un tableau.

9.5.1 A Nagoya

Comme pour l'Île-de-France, plusieurs usagers pris au hasard ont été interviewés à Nagoya. Ces personnes ont été recrutées par le biais du réseau de l'équipe de chercheurs de notre laboratoire d'accueil, puis le réseau de ce réseau.
18 entretiens ont été réalisés en face à face, en anglais avec l'aide d'un traducteur, pour une durée de 2h à 3h. Faute de temps du fait de la durée de notre séjour et du manque de disponibilité de certaines personnes, nous avons complété ces entretiens avec 15 personnes qui ont répondu aux questions détaillées du guide d'entretien sous forme écrite. Ces informations écrites ne compensent certainement pas l'entretien (les réponses n'étant souvent pas clairement expliquées de part l'absence de relance), mais permettent d'avoir quelques compléments d'informations. Pour l'analyse nous nous baserons essentiellement sur les 18 entretiens réalisés en face à face.

Nous avons essayé d'obtenir un maximum de situations différentes. Mais ne connaissant personne sur le terrain et étant donné les limites de la durée de l'enquête, nous avons dû accueillir toutes les opportunités. Une majorité de femmes constitue notre échantillon : 11 femmes (+10 par écrits) et 7 hommes (+ 5 par écrits). Les âges varient de 20 à 48 ans. Nous avons pu obtenir une diversité des lieux de domicile et d'activités ainsi que des modes de transports utilisés. Notons ici que très peu de personnes vivent et/ou travaillent au centre ville. Concernant les types d'usagers, 9 enquêtés sont Multimodaux, 2 sont des automobilistes Exclusifs, 7 sont des Alternatifs. Il apparaît que la majorité des enquêtés qui travaillent, possèdent une voiture, et les Alternatifs sont plus souvent des étudiants.
Nous avons également effectué des observations dans Nagoya notamment sur les infrastructures routières, le métro, les espaces piétons et les infrastructures pour les vélos.

A Tokyo, notre passage fût très rapide, nous avons interviewé deux personnes qui travaillaient dans un centre de recherche et pouvaient nous donner des explications sur le fonctionnement du système de transport. Nous les avons également interrogées sur leurs propres pratiques et perceptions du système. Des observations et des questions informelles posées à quelques personnes rencontrées ont complété ces informations.

<u>Clés de lecture du tableau</u> :

A: usage de modes alternatifs à la voiture	*PC : proche du centre*
M : pratiques multimodales	*GC : grande banlieue*
E : exclusif de la voiture	*TC : transports en commun*

Concernant le genre, nous avons préféré utiliser la lettre « H » pour les hommes de sorte à ne pas confondre avec le type d'usager dans la signalétique dans le texte.

	pseudo	genre	âge	Type d'usager	Situation familiale	Activité	Lieu de résidence	Destination la plus fréquente	Modes utilisés
1	Suzuki	F	30	M	Célibataire	chercheur	PC	Proche du domicile	Voiture, marche, TC
2	Saito	F	24	M	Célibataire	étudiant + emploi à mi-temps	PC	Proche du domicile	Voiture, TC
3	Yoshida	H	32	E	Célibataire	Cuisinier	PC	Proche du domicile	Voiture, marche
4	Kimura	F	31	M	Mariée	Artiste	GC	PC	Voiture, vélo, marche
5	Inoue	F	29	M	Célibataire	Secrétaire + professeur de cuisine	GC	PC	Voiture, vélo
6	Matsumoto	H	22	A	Célibataire	étudiant + emploi à mi-temps	PC	Proche du domicile	moto
7	Aoki	F	44	M	Mariée, 1 enfant	Femme au foyer	PC	Proche du domicile	Vélo, TC, voiture
8	Yamada	F	37	E	Mariée	Chercheur	GC	PC	Voiture
9	Kato	H	32	M	Célibataire	Ingénieur	PC	PC	vélo, TC, voiture
10	Sudo	F	29	A	Célibataire	Chercheur Construction automobile	GC	PC	TC
11	Sasaki	H	48	M	Marié, 3 enfants	Designer informatique	Centre	Centre	Voiture, TC
12	Takahashi	H	22	A	Célibataire	Etudiant	PC	PC	TC, vélo
13	Hayashi	F	20	A	Célibataire	Etudiant	GC	PC	TC
14	Nakamura	F	22	A	Célibataire	Etudiant	PC	PC	Vélo, TC
15	Yamagushi	F	33	M	Célibataire	Commerciale	GC	PC	TC, voiture
16	Shinizu	H	29	M	Marié	Architecte	PC	PC	TC, voiture
Tokyo									
17	Minamoto	H	25	A	Célibataire	Etudiant	Centre	PC	TC
18	Takayoshi	F	25	A	Célibataire	Etudiant	PC	PC	TC, marche, vélo
Interviews écrites									
19	Sakamoto	F	35	M	Mariée, 2 enfants	Fonctionnaire	PC	PC	Vélo, TC, voiture
20	Yasuhiko	F	51	E	Mariée, 2 enfants	Manager	PC	PC	Voiture

21	Watanabe	F	19	M	Célibataire	Etudiant	PC	PC	Voiture, vélo
22	Kobayashi	H	20	A	Célibataire	Etudiant	Centre	PC	Vélo
23	Watanabe	H	30	E	Marié	Employé	GC	GC	Voiture
24	Okinawa	F	61	E	Mariée	Employé à mi-temps	GC	GC	Voiture
25	Sato	F	60	E	Mariée	Retraité	GC	GC	Voiture
26	Yamamoto	F	21	A	Célibataire	Etudiant	GC	PC	TC
27	Ito	F	67	E	Mariée	Retraité	GC	GC	Voiture
28	Kyomori	H	63	E	Mariée	Retraité	GC	GC	Voiture
29	Ato	F	34	A	Célibataire	Etudiant	GC	PC	Vélo, scooter
30	Kumito	H	22	A	Célibataire	Etudiant	PC	PC	Vélo
31	Yorimoto	F	30	M	Célibataire	Fonctionnaire	GC	PC	Voiture, TC
32	Shinsaku	F	22	A	Célibataire	Etudiant	PC	PC	TC, marche, moto
33	Nakata	H	33	M	Marié	Fonctionnaire	GC	GC	TC, voiture, vélo

9.5.2 A Londres

Comme pour Nagoya, nous n'avions *a priori* pas connaissance du terrain, si ce n'est de l'existence de la *Congestion Charge* (le péage urbain de Londres), et n'avions pas de réseau direct sur place. N'étant pas intégrée à un laboratoire nous avons dû chercher par nous-même les personnes à interroger sans réseau au préalable. Notre réseau français nous a mis en relation avec quelques personnes sur place, de différents horizons. Sans ces quelques personnes qui ont permis d'enclencher la phase d'entretiens nous n'aurions probablement pas pu mener à bien cette enquête. La construction de différents réseaux pour établir la médiation nécessaire entre l'enquêteur et l'enquêté a pris un certain temps. Mais cette étape est indispensable pour avoir la confiance de l'enquêté et obtenir ainsi son accord pour une interview relativement longue.

28 personnes ont été interrogées en face à face en anglais pendant une durée d'environ 1h-1h30. Elles ont entre 20 et 42 ans. Les individus diffèrent en termes de situations familiales, professionnelles, lieux d'habitation et de travail, ainsi qu'en termes de modes.
L'échantillon se compose de 13 femmes, 16 hommes ; 16 Multimodaux, 13 Alternatifs, et il n'y a aucun automobiliste Exclusif. En effet, il a été particulièrement difficile de trouver des automobilistes à interroger à Londres. Et les quelques automobilistes rencontrés, soit se servaient peu de leur voiture pour les trajets pendulaire, soit n'avaient pas le temps pour répondre à cette interview du fait de leur charge de travail.
Quelques personnes ont vécu à Paris et étaient donc en mesure de comparer les deux villes au niveau de leur système de transport et des politiques publiques associées, ce qui apportent des éclairages intéressants.

<u>Clés de lecture du tableau</u> :

A: usage de modes alternatifs à la voiture
M : pratiques multimodales
E : exclusif de la voiture
Points cardinaux : N=Nord, E=Est, S=Sud, O= Ouest

DL : driving licence
OC : oyster card
(carte de transport public)

	Pseudo	genre	âge	Type usager	Situation familiale	Activité	Lieu de résidence	Destination la plus fréquente	Modes utilisés	Accès
1	Anna	F	28	M	Mariée, 1 enfant	Femme au foyer (infirmière)	Greenwich (zone3 S-E)	Proximité du domicile	Marche, bus, vélo, train, voiture	DL+ OC
2	Olga	F	32	M	Divorcée	Souscripteur d'assurance	Islington (Zone2 N-E)	Bank (zone1)	Metro, bus, marche, taxi	DL+ OC
3	Alex	M	28	A	Célibataire	Avocat	Farringdon (zone1)	Moorgate (zone1)	Metro, marche, taxi	OC
4	Luca	M	32	M	Marié, 1 enfant	Chargée de resources humaines	Finchley rd (zone2 N-W)	Chancery Lane (zone1)	Metro, marche, taxi	DL+ OC
5	Tim	M	31	M	Célibataire	Facteur	Finsbury pk (zone2 N-E)	Islington (zone2 N-E)	Bus, metro, vélo, marche	DL+ OC
6	Helen	F	32	M	Mariée, 1 enfant	Congé de maternité Manager commerciale	Finchley rd (Zone2 N-W)	Finchley rd (zone 2 N)	Marche, metro, taxi, voiture	DL+ OC
7	Mathiew	M	34	A	Célibataire	Credit manager	Elephant & Castle (zone1)	Oxford circus (zone1)	Metro, vélo, bus	DL+ OC
8	Tony	M	35	A	Célibataire	Chef de projets rénovation du métro	Bond street (zone1)	Holborn (zone1)	Metro, taxi, bus, marche	DL+ OC
9	Greg	M	24	A	Célibataire	Broker	Liverpool street (zone1)	Liverpool st. (zone1)	Metro, marche, bus	DL+ OC
10	Sheila	F	23	M	En couple	Assistante commerciale	Brent Cross (zone3 N)	Piccadilly Circus (zone1)	Metro, voiture, marche, taxi, bus	DL+ OC
11	Jonathan	M	35	A	Célibataire	Divers emplois à mi-temps	Leyton (zone3 N-E)	Différentes destination dans la zone1	Métro, vélo, train, bus	DL+ OC
12	Anthony	M	33	A	Marié	Commercial	Backer street (zone1)	Marylebone (zone1)	Scooter, métro, taxi, bus	DL
13	Anita	F	20	A	Célibataire	Réceptioniste	Camberwell (zone2 S)	Victoria (zone1)	Bus, metro, vélo, train	DL+ OC
14	Patrick	M	26	A	Célibataire	Trader	Knightsbridge (zone1 W)	Canary wharf (zone2 E)	Scooter, marche, bus, métro, taxi	DL
15	Bob	M	25	A	Célibataire	Comédien	Elephant & castle (zone1)	Holborn (zone1)	Bus, métro, marche, train	DL+ OC

16	Alan	M	29	M	Célibataire	Professeur	zone3 (S-E)	Sloane square (zone1)	Train, métro, marche, voiture, bus	DL+ OC
17	Monica	F	29	M	Mariée, 2 enfants	Femme au foyer (designer)	Lewisham (zone3 S-E.)	Proximité du domicile	Vélo, bus, voiture	DL
18	Jenifer	F	32	M	Célibataire	Gestion d'investissements	Angel (zone1)	Canary wharf (zone2 W)	Voiture, Bus, métro, taxi, bateau	DL
19	Dan	M	29	A	Marié	Capital manager	King's cross (zone1)	Liverpool street (zone1)	Bus, marche, metro, taxi	DL+ OC
19'	Danielle	F	27	A	Mariée	Graphiste	King's cross (zone1)	Bank (zone1)	Vélo, taxi, bus	DL+ OC
20	Sara	F	25	A	Célibataire	Consultante	St James Park (zone1)	Charing cross (zone1)	Marche, bus, métro, taxi	OC
21	Mikael	M	35	M	Marié	Analyste financier	Finchley Rd (zone2 N)	Canary wharf (zone 2 West)	Métro, Location de voiture	DL+ OC
22	Oliver	M	28	A	Célibataire	Assureur	Regent's Park (zone1)	Canary wharf (zone 2 W)	Scooter métro, bus, taxi	DL+ OC
23	Barbara	F	32	M	Mariée	Femme au foyer (avocate)	Hampstead (zone 3 N-W)	Proximité du domicile	Marche, Bus, métro, voiture	DL+ OC
24	Joe	M	42	M	Divorcé, 2 enfants	Spéculateur foncier	Southwark (zone2 S)	À proximité du domicile	Voitures (2) Vélos (6) Bus, taxi	DL
25	Rita	F	34	M	Célibataire	Enseignante	Archway (zone3 N)	Différentes zones	Voiture, vélo, bus	DL+ OC
26	July	F	30	M	Mariée, 1 enfant	Femme au foyer (commerciale)	Bethnal green (zone2 W)	Proximité du domicile	marche, bus voiture	DL+ OC
27	Lola	F	24	M	Célibataire	Commerciale	Canary wharf (zone2 W)	Holborn (zone1)	Voiture, bus, métro, taxi	DL+ OC
28	Philip	M	32	M	Célibataire	Avocat	Hackney (zone2 N. E.)	Liverpool street (city)	Metro, voiture	DL+ OC

Nous présenterons dans un premier temps les résultats des enquêtes à l'étranger en mettant en exergue les similitudes et les divergences des trois cas à travers les pratiques de mobilité et la place de l'environnement et du politique dans les mentalités. Puis nous tenterons de faire apparaître quelques spécificités culturelles qui permettront d'une part, de mieux comprendre certaines pratiques et d'autre part, de questionner les comportements français.

Chapitre 10 : Résultats des enquêtes à Nagoya et à Londres

Les résultats des deux enquêtes à l'international seront présentés selon trois axes, comme l'a été l'enquête en Île-de-France : les logiques et contraintes d'acquisition de la voiture, et les usages des différents modes et stratégies de déplacements ; la place de l'environnement dans les pratiques et représentations des personnes interrogées ; le poids des politiques publiques sur les comportements et les réactions des individus face à ces mesures, et aux décideurs. Nous procèderons par une description de chacune des enquêtes dans le but de mettre en avant deux regards extérieurs sur la mobilité. Puis nous ferons un bilan de leurs apports et éclairages pour l'enquête en Île-de-France, par le biais d'une analyse interculturelle. Si la description des enquêtes se veut être très « micro », l'analyse interculturelle fera apparaître des points de vue plutôt « macro », tous relatifs qu'ils soient. Nous ferons ici davantage ressortir les tendances observées dans chacune des enquêtes, tout en faisant apparaître les diversités de comportements retrouvées dans les trois villes étudiées.

10.1 Le cas de Nagoya : motorisation normalisée et pratiques multimodales

Nous présenterons ici les résultats de l'enquête à Nagoya. Nous décrirons dans un premier temps le processus d'acquisition de l'automobile, puis nous examinerons les usages et stratégies. Après avoir fait un rapide point sur la situation de Tokyo, qui dispose d'un système de transport particulier, nous nous pencherons sur la préoccupation environnementale des Japonais interrogés ainsi que sur leurs pratiques écologiques. Nous terminerons cette description en tentant de saisir l'impact des politiques publiques et les perceptions qu'en ont les enquêtés.

10.1.1 L'acquisition de l'automobile

Avant d'observer les logiques d'acquisition arrêtons-nous tout d'abord sur les représentations et la symbolique de la voiture à Nagoya.

10.1.1.1 L'automobile porteuse de symboliques

A Nagoya, l'automobile semble être portée d'une forte symbolique sociale en termes de statut et d'étapes dans le cycle de vie. Acquérir une voiture relève d'un rite de passage dans le monde professionnel et familial.

Elle marque l'entrée dans la vie active, son acquisition allant de pair avec le premier emploi. *« Quand je serai diplômé et que je gagnerai mon propre salaire, j'achèterai une voiture pour ma famille, là c'est trop cher »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Il apparaît que les individus n'ont pas le budget suffisant pour faire l'achat d'une voiture avant le premier emploi. Kato nous montre également que l'acquisition de la voiture se fait plutôt avec le premier emploi. *« J'étais étudiant jusqu'à 27 ans donc je ne pouvais pas avoir de voiture. J'en ai acheté une après avoir été diplômé quand j'ai commencé à travailler. C'est la même chose pour beaucoup de Japonais »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur).

La voiture représente également un objet familial. Tout se passe comme si l'automobile était une condition à la construction du noyau familial. En effet, il semblerait que l'homme ait pour rôle d'acheter une voiture pour sa famille. Pour Shinizu, *« c'est normal pour un homme d'avoir la voiture »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié). Nous verrons que son usage y est lié, puisque souvent, la voiture est plutôt utilisée le week-end pour les déplacements en famille.

Il convient par ailleurs de noter que Nagoya est la ville de l'automobile par excellence puisque plusieurs constructeurs s'y sont implantés, dont Toyota notamment. Ainsi pour des raisons de participation au développement économique de leur ville, certains individus ne conçoivent pas de ne pas avoir de voiture. Sudo nous dit que du fait de la présence de la compagnie Toyota, *« le gouvernement doit vendre beaucoup de voitures, le Japon c'est le pays de la voiture. Et l'économie de cette région particulièrement est basée sur les constructeurs automobiles. Ils reconstruisent continuellement les routes et font en sorte que ce soit le plus agréable pour la voiture »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile). En effet, la qualité des infrastructures de la ville offre un large espace à l'automobile. Nagoya a subi de nombreuses destructions en temps de guerre, et sa reconstruction a largement privilégié l'automobile. Les larges avenues et les infrastructures routières sur plusieurs niveaux notamment en témoignent. *« Ici, à Nagoya, si t'as pas de voiture tu peux pas aller partout, c'est la ville de la voiture ! Les routes sont très bien faites par rapport aux autres villes, c'est parce qu'il y a le constructeur Toyota. Après la deuxième guerre mondiale, le gouvernement a décidé de reconstruire les rues pour la voiture »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Les autres modes semblent moins avoir leur place : le vélo doit partager son espace avec les piétons ; et marcher est peu agréable pour quelques enquêtés car les aménagements ne favorisent pas ce moyen. *« Le design de Nagoya est fait pour la voiture pas pour les gens, donc marcher n'est pas agréable, il y a très peu de place »* (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée).

Ainsi, la voiture est porteuse de symboliques fortes au niveau familial, professionnel et en ce qui concerne l'image de la ville. Ces symboliques sociales représentent un facteur important pour comprendre l'acquisition de la voiture à Nagoya. Notons toutefois, que la contrainte budgétaire n'est pas sans conséquence.

Nous avons vu avec le cas de l'Île-de-France, que la voiture était aussi portée de symboliques sociales et qu'elle était ancrée dans les logiques du cycle de vie (davantage pour les provinciaux venus à Paris et les habitants de banlieue, moins pour les parisiens). Il en va de même à Nagoya : l'évolution des modes suit les étapes du cycle de vie.

10.1.1.2 Une évolution des modes selon les étapes du cycle de vie

Matsumoto nous explique que l'acquisition se ferait en plusieurs étapes et suivrait une évolution logique entre les différents modes, comme nous avons pu l'observer pour le cas de la Région parisienne. *« On va de mode en mode, petit on se fait emmener par nos parents, après on marche, puis on a un vélo ensuite on peut avoir une moto (ou scooter) à 16 ans, et ensuite une fois qu'on est diplômé et qu'on gagne son propre argent, on a sa voiture »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Le vélo serait utilisé pendant la jeunesse puis on passerait aux transports en commun pour enfin acquérir la voiture après un premier emploi. Yamagushi a utilisé son vélo jusqu'à l'université. *« J'avais un vélo avant et je le prenais tous les jours pour aller à l'école élémentaire, mais après en arrivant à l'université, j'ai commencé à prendre le bus et le métro »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale). Certains continuent toutefois d'utiliser le vélo jusqu'à l'acquisition de leur première voiture voire même après. Yoshida a eu une petite moto à 16 ans avant d'avoir son permis et sa première voiture. *« La moto c'est bien, mais on a trop chaud l'été et trop froid l'hiver, la voiture c'est plus confortable »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier). Il gravit donc des échelles de confort et de besoin au fur et à mesure de son cycle de vie. Cette évolution logique des modes va de pair avec une évolution logique de recherche de confort et de revenus. En effet, le caractère privé de la voiture en fait notamment son confort. *« J'aime bien c'est un espace juste pour moi, je peux mettre la radio, écouter des CD, chanter… »* (Yamagushi). Ce mode privé permet plus de libertés qu'un mode public. *« J'aime pouvoir écouter de la musique ou bien me maquiller, ça c'est quelque chose que je veux pas faire en public, les gens ne font pas ça au Japon, ça se fait pas, les Japonais sont trop timides. Et puis je peux fumer… »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur).
Finalement, dans cette évolution des modes suivant les étapes du cycle de vie, l'âge du permis de conduire autorise le passage à un autre statut, comme nous l'avons observé en Île-de-France.

10.1.1.3 Le passage du permis de conduire

Au Japon on atteint la majorité à 20 ans, mais le permis de conduire s'obtient à 18 ans comme en France. Ainsi il semble tout à fait commun de passer son permis entre 18 et 20 ans. La majorité des personnes interrogées ont effectivement obtenu leur permis à cet âge.
Le permis apparaît plutôt facile à obtenir pour les enquêtés. Il coûte entre 300 000 à 400 000 Y (2500 € environ), et il faut compter entre deux et six mois pour la formation. Yorimoto souligne que *« c'est facile quand on a l'argent et le temps »* (Yorimoto, F, 30, M, GC/PC, fonctionnaire). En effet, cela prend beaucoup de temps, et c'est une des raisons pour lesquelles les individus le passent à 18 ans, même s'ils savent pour la plupart qu'ils n'en feront pas usage avant leur premier emploi. *« Ca prend beaucoup de temps de le passer et à 18 ans on a du temps ! Il y a beaucoup de cours »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). A cet âge, il disposerait de plus de temps, et aurait l'avantage de se faire aider financièrement par leurs parents.
Sudo est la seule interviewée à ne pas avoir eu l'intention de passer le permis. Cependant, elle a été obligée de le passer à 23 ans pour trouver un emploi. En effet, tel qu'observé en Île-de-France, le permis de conduire peut être une condition d'embauche. *« Au Japon quand on cherche du travail, ils demandent toujours si on a le permis de conduire et sur le CV il faut l'écrire »* (Nakamura).

Nous pouvons noter que le passage du permis n'est pas directement lié à l'acquisition d'une voiture. Des enquêtés possédaient leur permis de conduire mais ne disposaient pas de voiture. Beaucoup ont attendu près d'une dizaine d'années entre la passation de leur permis de conduire et l'acquisition de leur première voiture. *« J'ai eu mon permis il y a 14 ans quand j'avais 18 ans, et j'ai eu une voiture il y a 4 ans, j'étais étudiant jusqu'à 27 ans donc je ne pouvais pas avoir de voiture »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur).
Toutefois, d'autres ont pu avoir une voiture assez rapidement. Saito a eu sa première voiture à 24 ans. Elle a travaillé tôt et elle en rêvait tellement qu'elle a travaillé dur pour pouvoir acheter sa propre voiture le plus rapidement possible. Certains ont quant à eux eu leur première voiture à 18 ans, cadeau de leurs parents. Kimura en a même eu une avant d'avoir le permis. C'était un cadeau de sa famille, mais elle a mis un certain temps avant d'avoir son permis ne jugeant pas utile d'avoir une voiture jusque là. Nous pouvons supposer ici que dans certains cas, il y aurait une pression familiale en plus de la pression sociétale pour passer le permis de conduire. Certains sont même poussés à faire usage de la voiture pour rassurer leurs parents, comme c'est le cas de Yamada, *« à 18 ans, mes parents m'ont dit de ne pas prendre les transports en commun, ce n'était pas sûr, parce que les filles peuvent se faire embêter dans le métro, donc ils m'ont payé une voiture »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur). Nous avons également retrouvé ce type de cas dans l'enquête en Île-de-France.
D'autres peuvent emprunter celle de leurs parents en attendant. Parmi ceux qui pouvaient avoir une voiture à disposition dans leur famille, certains ne l'utilisaient que très rarement. Soit la voiture est souvent utilisée par d'autres membres donc elle ne peut être empruntée que pendant quelques créneaux, ou bien en cas d'urgence. Hayashi peut emprunter la voiture de ses parents, uniquement quand elle est sûre que ses parents *« n'en auront pas besoin ou en cas d'urgence »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante). Soit, conduire n'est pas apprécié. Sudo a peur de conduire et se juge dangereuse. Parallèlement, elle est satisfaite des transports en commun, et ne voit pas l'utilité de prendre la voiture, *« je ne veux pas acheter de voiture et je n'emprunte jamais celles de ma famille, je n'en ai pas besoin, les transports en commun sont très pratiques et ça me suffit, j'habite près d'une station »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile).

Outre ces symboliques et rites de passage, l'acquisition d'une voiture a un coût. Nous l'avons évoqué en notant que, souvent, les individus ne peuvent acquérir une voiture avant de travailler. L'équipement a un coût, et à cet équipement s'ajoute le coût du stationnement, puisque pour pouvoir acheter une voiture, il faut au préalable avoir un endroit où la garer.

10.1.1.4 Equipement et stationnement, le coût de l'acquisition

Les automobilistes interviewés à Nagoya ont au moins une voiture par famille et bien souvent par personne. Dans la famille de Suzuki, par exemple, il y a quatre voitures, une pour chaque membre. Certains sont même équipés de plusieurs voitures pour eux-mêmes. Comme par exemple Sasaki qui possède quatre voitures : une pour ses déplacements pendulaires, voiture qui appartient à l'entreprise dans laquelle il travaille ; une deuxième voiture typée sport utilisée pour ses activités individuelles de loisirs. Il possède également une voiture familiale de sept places qu'il utilise en famille. Et enfin, il a une voiture dont il ne se sert pas, mais que sa femme utilise

pour faire les courses. Le foyer de Yamada est aussi multi équipé. Elle possède sa propre voiture, et son mari en possède également deux à lui seul, il a aussi une moto et deux vélos. Sa première voiture est une voiture de sport pour ses loisirs le week-end, et l'autre est une grosse voiture pour ses déplacements pendulaires. Il travaille chez Toyota et la compagnie lui rembourse l'essence. Il a donc été incité à acheter cette deuxième voiture.
Selon nos enquêtés, il est normal de posséder plusieurs voitures. Et l'acquisition de la voiture semble être aussi courante en grande qu'en proche banlieue[198]. Nous pouvons constater que parfois, à chaque usage correspond une voiture.

Au Japon il est obligatoire de disposer d'une place de stationnement avant de pouvoir acquérir une voiture. Kato nous l'explique : *« pour avoir une voiture on est obligé d'avoir une place de parking. Je loue une place 13 000Y par mois (95 €), mais dans le centre ville ce serait 20 000Y ! »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur). Souvent, les individus ont plus de voitures que de places de parking. Il existe donc plusieurs stratégies : soit un système est mis en place pour surélever une voiture afin de rentrer les deux dans le garage, soit une place de parking est louée un peu plus loin dans le quartier. Certains la gareraient dans la rue, mais d'après des enquêtés, se garer dans la rue au Japon est illégal, et peut coûter une amende de 15 000 Y (110 €).

Ainsi, l'acquisition d'une voiture représente un investissement non négligeable[199]. Le coût d'achat est très variable. Il semblerait que tout le monde ou presque selon les enquêtés puissent acquérir une voiture, du moins ceux qui ont un minimum de revenus. Toutefois, seules les familles aisées ont les moyens de disposer de plusieurs voitures au sein d'un même foyer.
Malgré les coûts de l'automobile, cet objet de mobilité semble se banaliser après le premier emploi. Acquérir une voiture représente une telle norme sociale vis-à-vis du premier emploi et de la construction du noyau familial, que malgré des coûts parfois élevés et contraignants, l'automobile semble être perçue comme un investissement inévitable. Dès lors, ces coûts qui auraient pu être perçus comme des freins à l'acquisition, ne le sont visiblement pas.
Poursuivons la description en observant les usages et stratégies de mobilité des enquêtés à Nagoya.

[198] Nous avons le sentiment que peu de personnes vivent en centre ville. La ville de Nagoya serait fondée sur le modèle de villes américaines, avec un foisonnement d'activités commerciales et d'affaires au centre puis les habitations et quartiers résidentiels en proche et grande banlieue.

[199] A titre indicatif, selon les personnes interrogées, une place de stationnement privée coûterait environ 14000JPY (100€) par mois en banlieue, et autour de 20000JPY (138€) dans le centre. Le permis de conduire coûte environ 350000JPY (2400€). Et le prix d'une voiture, des plus couramment achetées, varie entre 800000JPY (5.500€) et 5000000JPY (35000€). Pour un vélo, le plus bas prix est 13000 JPY (80€), mais cela varie 30000JPY (210€), et 100000JPY (700€) pour un vélo électrique. Garer sa voiture dans la rue peut valoir une amende de 15000JPY fine (110€).
D'autre part, pour avoir un ordre d'idée des salaires. Le salaire mensuel moyen est de 330 000 JPY, soit 2300 €. Ce salaire est net de toute charge et impôts, qui sont prélevés à la source et représentent 17,6% du salaire brut.
Sources : http://www.jobmanager.fr/jobexport/pays/japon

10.1.2 Usages et stratégies

L'acquisition de la voiture n'engendre pas nécessairement un usage quotidien. S'il est « normal » d'acquérir une voiture, il n'est pas forcément « normal » de l'utiliser quotidiennement. Nous verrons ici que différents modes sont utilisés par la plupart des enquêtés : voiture, transports en commun, vélo. Nous décrirons donc les usages de ces modes.

10.1.2.1 Les usages de la voiture, un choix relatif à l'activité et aux contraintes à destination

Les usages de la voiture dépendent à la fois des activités (selon le type ou selon si elle a lieu en semaine ou le week-end), des distances et lieux d'activités, et des contraintes telles que le coût, la congestion ou les problèmes de stationnement.

10.1.2.1.1 Un usage plutôt pour des activités de loisir, en famille ou pour faire ses courses.

La voiture semble davantage être utilisée le week-end pour se déplacer en famille, et elle est plutôt associée au loisir. Shinizu par exemple a une voiture pour la famille, mais effectue ses trajets pendulaires en transports en commun, pendant que sa femme utilise la voiture pour faire du shopping ou pour vaquer à ses loisirs. Il se sert de sa voiture uniquement le week-end pour des déplacements en famille de loisir (promenade, shoppings, etc.). Aoki nous dit que son mari ne prend jamais la voiture en semaine, il va travailler à pied ou à vélo, mais le week-end, il la prend soit pour emmener toute la famille en balade, soit pour aller à ses activités de loisirs comme jouer au golf ou emmener son fils à la pêche.
Les transports collectifs sont vécus négativement dans certains cas avec des enfants. Ainsi, la voiture est plu souvent préférée pour les déplacements en famille, *« parce que c'est vraiment pénible de prendre le train avec des enfants »* (Sakamoto, F, 35, M, PC/PC, secrétaire, mariée, 2 enfants).
Certains la prennent également lorsqu'ils vont faire des courses et prévoient de transporter des paquets. *« C'est nécessaire la voiture pour aller faire les courses au supermarché, parce que si j'y allais à pied ça serait difficile parce qu'il y a beaucoup de choses lourdes et en plus c'est sur une colline ! »* (Yasuhiko, F, 51, E, PC/PC, mariée, 2 enfants, manager). Suzuki utilise aussi sa voiture pour faire du shopping ou faire ses courses au supermarché. *« Je préfère prendre la voiture parce que j'ai beaucoup de sacs lourds à transporter et le chemin n'a que des montées et des descentes donc ça serait trop dur à pied. Et près de chez moi je n'ai pas de supermarché donc je suis obligée d'aller loin pour acheter de la nourriture »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur).
Si l'usage de la voiture est préféré pour les activités de loisirs le week-end, il est au contraire freiné quand il s'agit d'activités nocturnes impliquant une consommation d'alcool.

10.1.2.1.2 Les sorties nocturnes et l'alcool au volant.

Les règles concernant l'alcool au volant semblent très strictes et sont rigoureusement appliquées. Toutes les personnes interrogées disaient ne pas prendre la voiture lorsqu'elles allaient boire un verre. Un choix est à faire : soit on choisit de prendre sa voiture, soit on choisit de boire, et cela dépend des priorités de chacun. *« Quand je bois je prends les transports en commun, parce qu'on ne peut pas conduire quand on boit »* (Yorimoto, F, 30, M, GC/PC, fonctionnaire). Certains ne prennent les transports en commun que pour cette raison. Inoue prend habituellement la voiture quand elle va faire du shopping en centre ville, même si elle est confrontée aux problèmes de stationnement et de congestion, mais si elle s'y rend pour boire des verres, elle prendra systématiquement les transports en commun. *« Les règles sont très sévères avec l'alcool au Japon, il y a sept ans à peu près elles ont commencé à être très strictes. Si on se fait arrêter par la police, on aura une amende de 300.000Y (plus de 2000 €) et un retrait de permis pendant trois mois. [Il y a beaucoup de contrôles ?] Non la police contrôle de temps en temps, ça dépend des jours mais on ne sait jamais ! »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). On peut donc noter ici qu'une règle stricte et surtout particulièrement sévère, influe considérablement sur les comportements, même si ces contrôles ne sont pas systématiques. *« La police au Japon est très sévère, si tu bois et que tu conduis, tu as une amende de 250.000Y donc pas de voiture ! »* (Sasaki, H, 48, M, PC/PC, designer, marié, 3 enfants). Contrairement à la situation française étudiée, à Nagoya, les amendes sont très dissuasives. Toutefois, nous avons pu relever quelques comportements similaires vis-à-vis des soirées nocturnes avec consommation d'alcool en Île-de-France.
Prévoir de consommer de l'alcool à Nagoya apparaît être un critère aussi important que le stationnement, les embouteillages ou les coûts. Observons en premier lieu l'impact de la contrainte des coûts à l'usage.

10.1.2.1.3 La contrainte du coût à l'usage

Le coût de l'essence ne semble pas être un problème majeur. Depuis de nombreuses années, le prix n'aurait pas augmenté. Le carburant coûte environ 125Y/L. Le métro est à l'inverse perçu relativement cher par rapport au carburant des automobiles. *« C'est plus cher que la voiture ! Au Japon l'essence est pas chère, c'est 125Y le litre (95 cents) »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié).
Ainsi, lorsque les individus font un calcul, dans certains cas il leur revient moins cher à l'usage de prendre la voiture que les transports en commun. Mais ainsi que nous l'avions constaté en Île-de-France, beaucoup d'enquêtés surestimaient le coût des transports en commun, mais n'avaient aucune idée du coût que représentait leur voiture. *« Si je prends les transports en commun, j'en aurais pour plus d'une heure et c'est très cher, sûrement 1000Y (environ 7€), [et en voiture ?] Je ne sais pas le prix… peut-être presque pareil avec l'essence et le parking… oui peut-être la même chose mais en mettant moins de temps »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Yamada prend sa voiture tous les jours pour aller travailler et elle passe par l'autoroute. *« Avec le péage j'en ai pour 750Y. Mais c'est pas si cher, je pense qu'en transports en commun ça me coûterait plus cher, peut être 1000Y par trajet et en plus j'en aurais pour au moins 1h30 »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur). Mais Yamada ne comptabilise pas ici le coût de l'essence, ni les autres coûts fixes de la voiture.
Comme les automobilistes qui avaient un usage exclusif ou quasi exclusif de la voiture, seul les coûts de l'essence et du parking sont pris en considération, les coûts d'achat, de l'assurance, des

réparations et entretiens, etc. ne sont pas comptés spontanément. Suzuki nous dit dépenser 10.000Y par mois pour la voiture, parce qu'elle n'a que l'essence et le stationnement à payer. En effet, ses parents se chargent de l'assurance et des réparations. Elle nous dit qu'elle n'utilise pas sa voiture très fréquemment non plus ce qui réduit d'autant plus les dépenses.
Face à ces coûts, certains vont alors préférer les transports en commun ou la voiture selon les distances de déplacement. En effet, nous verrons plus loin que le prix des transports en commun croît avec la distance.

10.1.2.1.4 Des coûts et temps de trajet liés aux distances, un choix de mode propre à chacun

Si certains estiment la voiture plus efficace pour de longs déplacements en banlieue, d'autres au contraire y voient des coûts plus élevés. Saito prend généralement sa voiture mais quand elle doit se rendre loin, elle prendra plus volontiers les transports en commun. *« Pour aller loin, je ne veux pas payer trop cher donc je préfère prendre les transports en commun, parce qu'en voiture plus on va loin, plus on utilise de l'essence, et puis il y a la sécurité aussi, plus on fait de distance en voiture plus ça devient dangereux, donc je préfère prendre le train »* (Saito, F, 24, M, PC/PC, étudiante). A l'inverse, Shinizu prend sa voiture quand il doit se rendre loin en banlieue car, dans ce cas, la voiture devient plus avantageuse financièrement que les transports en commun selon lui. Il nous dit que les transports deviennent de plus en plus chers avec l'éloignement du centre.
Le calcul se construit donc autour des coûts et de la distance, mais également autour du temps de trajet. Suzuki par exemple possède une voiture, mais comme elle travaille à proximité (à 15 minutes à pied), elle l'utilise essentiellement pour se rendre en banlieue car le déplacement lui semble moins long en voiture. Elle nous dit *« si je prends les transports en commun, je mettrais plus d'une heure alors que si j'y vais en voiture je mets 40 minutes »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Le trajet quotidien de Watanabe serait également plus long en transports collectifs qu'en voiture pour se rendre à son travail. Il nous dit que le seul moyen pour diminuer son usage de la voiture serait de déménager ou de changer de travail.
Toutefois, nous avons constaté que les personnes interrogées à Nagoya ne prennent pas la voiture pour effectuer des déplacements de proximité. Par exemple Watanabe utilise la voiture tous les jours pour se rendre au travail, mais prend son vélo pour aller au supermarché ou au parc avec son enfant. De même, ceux qui vivent à proximité de leur lieu de travail s'y rendent à pied ou à vélo. Kato par exemple prend la voiture pour aller jouer au tennis, il met 20 minutes, mais pour aller chez son amie, il choisira le vélo, pour une même durée de trajet. Tout se passe comme s'il acceptait une certaine durée de trajet et choisissait le mode qui lui permettait de ne pas la dépasser et non pas celui qui la réduirait. Nous aurions pu penser au regard de certains automobilistes français que ces 20 minutes de vélo auraient pu être réduit à 5 ou10 en voiture.
A l'inverse, Yamada, fait presque tous ses trajets en voiture pour ne pas avoir à marcher. Ayant un très mauvais souvenir de la marche et du vélo pendant son enfance, elle s'est jurée de ne plus jamais y avoir recourt.
Outre les coûts et les temps de trajet selon les distances de déplacement, le choix du mode dépend aussi, pour certains, des contraintes de congestion et de stationnement.

10.1.2.1.5 Les contraintes de congestion et de stationnement

Dans de nombreux cas, à Nagoya comme à Londres, la voiture n'est pas utilisée pour se rendre en centre ville du fait du prix des parkings, de la difficulté à trouver une place, et des embouteillages.
Kato, passionné de voiture et notamment de Formule 1, utilise cependant davantage le vélo que la voiture. Les contraintes évoquées sont les routes surchargées dans le centre, qui altère son plaisir de conduite, et le prix du parking. Yamagushi prend systématiquement sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail ou à divers endroits, mais lorsqu'il s'agit d'aller vaquer à des activités de loisirs en centre ville, elle prendra plus volontiers les transports en commun. Ceci du fait du nombre limité de places de stationnement et de son coût relativement élevé. *« Si je dois aller en centre ville, je prends les transports en commun, parce que si je dois me rendre à différents endroits, en voiture il faudrait que je trouve une place à chaque fois et au centre c'est très compliqué et puis du coup ça me coûterait plus cher si je dois payer le parking à chaque fois. Il y a quelques parkings pas chers du tout, mais ils sont toujours complets »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale). Yamagushi nous explique que la plupart des parkings coûtent en moyenne 100Y (70c) pour 20 minutes. Et parfois, certains sont *« moins chers et pour le même prix on peut rester 30 minutes »* (Yamagushi). Pour Inoue, *« tout dépend de l'endroit où on va, si on peut se garer facilement et pour pas cher, c'est plus pratique »* de prendre la voiture (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine).
Non seulement le prix du stationnement au domicile est important, mais le stationnement au travail ou sur les lieux de loisir l'est également. En effet, les parkings publics en centre ville sont très chers et peu d'entreprises disposent d'espaces de stationnement privés pour leurs employés[200]. Comme nous l'avons vu pour l'Île-de-France, ne pas disposer d'une place de parking sur le lieu de travail incite certains à ne pas prendre la voiture[201]. Par exemple Sakamoto prend les transports en commun, et nous dit ne jamais avoir recours à d'autres modes *« parce qu'il n'y a pas de place de parking au travail »* (Sakamoto, F, 35, M, PC/PC, secrétaire, mariée, 2 enfants). *A contrario*, Yamagushi prend sa voiture systématiquement parce qu'elle a un parking gratuit chez elle, et une place gratuite également sur son lieu de travail. Nous constatons de fait que seules les personnes qui ont un parking à disposition dans leur entreprise, ou qui ont des moyens financiers importants pour pouvoir payer une place de parking, vont travailler en voiture.

La voiture est aussi perçue peu pratique en centre urbain du fait de la congestion. En effet, Toshikazu Yoshida[202], responsable des politiques de la ville et des déplacements pour la Ville de Nagoya, évoque dans une communication « les sérieux problèmes de congestion et de stationnement » (2005). *« Pour aller dans le centre ville, il y a souvent des embouteillages, donc en voiture ça va pas si vite, c'est beaucoup plus rapide en métro donc je choisis le métro »* (Kimura, F, 31,

[200] Nous renvoyons le lecteur à l'ouvrage de J-P. Orfeuil, 1994, *Je suis l'automobile*, qui donne les mêmes résultats : la nécessité de disposer d'un stationnement privé au lieu de résidence, le stationnement sur le lieu de travail rarement fourni par l'entreprise, les autoroutes urbaines payantes. Si les Japonais ont moins de voitures que les Français, Nagoya reste très différente de Tokyo concernant la motorisation des ménages.
[201] Voir par ailleurs, sur le cas français, les résultats d'une enquête sur les déplacements quotidiens des Français : disposer d'une place de stationnement sur le lieu de travail donne une part modale de la voiture de 60 à 70%, elle est réduite à 40% lorsque l'on n'en dispose pas (Hivert et *al.*, 1986, 1989).
[202] Toshikazu Yoshida, co-director, street planning division, housing and city planning bureau, City of Nagoya, communication for the 7th ASEAN-JAPAN Workshop-cum-Seminar on Urban Transport, 2005.

M, GC/PC, artiste, mariée). L'automobile est alors considérée comme une perte de temps. *« Je déteste les embouteillages, on perd du temps. Il y a trop de voitures dans le centre et ça m'énerve »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Les embouteillages énervent mais ne semblent pas pour autant vraiment freiner l'usage de certains enquêtés. *« Des fois, il y a des embouteillages, mais ce n'est pas une raison pour prendre les transports en commun, s'il y avait vraiment de gros embouteillages qui nous empêchaient de bouger, peut-être que je changerais pour prendre les transports en commun, mais là, ça va, ce n'est pas une trop grosse contrainte »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). La congestion ressemblerait ici davantage à des ralentissements qu'à de réelles situations de blocage, ce que nous avons nous-même plutôt observé. En effet, nous avions relevé concernant l'enquête en Île-de-France que les personnes se sentaient fortement contraintes quand elles étaient bloquées et ne maîtrisaient plus leur mobilité. A Nagoya, des individus ne se sentiraient pas encore immobilisés dans les embouteillages, qui seraient alors encore « supportables ».
Ainsi, les problèmes de stationnement semblent davantage freiner l'usage de la voiture que la congestion. Mais tout se passe comme si ces automobilistes adoptaient des stratégies pour éviter les endroits et horaires de congestion qu'ils connaissent.

10.1.2.1.6 Stratégies d'évitement et maîtrise de son déplacement

Prévoir le temps de son déplacement de manière fiable permet une meilleure organisation et moins de stress. Quand certains privilégient les transports en commun pour garantir cette fiabilité, d'autres choisissent la voiture lorsqu'ils connaissent les trajets, les endroits et les horaires à éviter.
Inoue apprécie les transports en commun parce qu'elle peut prévoir la durée, ce qui s'avère être plus compliqué en voiture : *« ils sont toujours à l'heure. C'est bien pour les grandes distances, on peut prédire l'heure d'arrivée, parce qu'en voiture, on ne peut pas prévoir le temps, sauf si c'est une route que je connais, que je prends souvent, je sais, je peux prévoir le temps que je vais mettre »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). Il serait donc plus difficile de prévoir le temps de trajet en voiture qu'en métro, mais l'expérience et la connaissance du trajet permet d'y remédier. *« Quand je prends la voiture j'essaie de calculer combien de temps je vais mettre, donc je réfléchis aux embouteillages, mais je sais où ils sont et à quelle heure donc je fais en sorte de les éviter. Mais bon c'est vrai que ça dépend des jours et des conditions, des fois il y a un accident qu'on n'avait pas pu prévoir »* (Inoue). Yamada choisit aussi l'heure et l'itinéraire pour éviter les embouteillages. Elle dit savoir à quels endroits et à quelle heure sont les embouteillages donc elle peut les éviter. Cependant, *« quand il y a un accident sur l'autoroute c'est une catastrophe, on peut être coincé pendant des heures ! Ça m'est arrivé deux ou trois fois »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur). En effet, comme nous l'avions vu pour le cas de l'Île-de-France, le caractère aléatoire des déplacements en voiture reste présent même si les individus tentent de le maîtriser. Mais paradoxalement, face à ces durées de trajet hypothétiques, ils font le pari qu'il n'y aura pas de problème sur la route.
Avant d'engager leur déplacement, certaines personnes regardent un plan, ou bien des sites sur Internet. D'autres se servent exclusivement du GPS, ou encore regardent les indications sur la route. Régulièrement, au niveau des feux rouges, des panneaux indiquent la situation sur un plan de quartier, pour mieux se repérer et envisager sa trajectoire. Kato par exemple, nous dit que

seules les personnes qui utilisent très souvent la voiture savent quand les routes sont embouteillées. Pour avoir cette information, lui regarde sur Internet. *« S'il y a des embouteillages tout dépend de la destination, si je peux y aller à vélo je choisis ça, mais si c'est trop loin je devrais quand même prendre la voiture, donc à ce moment là, comme c'est une vieille voiture, j'ai pas de GPS, donc je regarde sur Internet avant de partir et sur une carte pendant le trajet pour savoir par où passer et éviter les embouteillages »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur). Des enquêtés vont dans certains cas expérimenter le temps de trajet en voiture et le temps de trajet en transports en commun avant d'opter pour le plus avantageux. Certains vont également faire un comparatif entre le vélo et les transports en commun.
Sasaki utilise principalement sa voiture en centre ville. Pour éviter les embouteillages, il se réfère constamment à la radio, *« je me tiens toujours informé par la radio quand je conduis, il y a une radio qui donne toutes les informations sur le trafic dans la ville, donc je sais quel chemin prendre et ne pas prendre, combien de temps j'en aurais pour aller là »* (Sasaki, H, 48, M, PC/PC, designer, marié, 3 enfants). Par ailleurs, de nouveaux systèmes d'informations sont en train d'être développés pour informer du temps de trajet en temps réel via Internet avec n'importe quel mode.

Quelques-uns ont la possibilité d'adopter des stratégies d'évitement des heures de pointe. En effet, soit ils ont la possibilité d'avoir des horaires flexibles dans leur entreprise, et il semblerait que ce système commence à se développer. Soit ils profitent d'horaires décalés. Sasaki prend habituellement sa voiture pour aller travailler, même s'il vit et travaille dans le centre ville. *« Je vais toujours travailler très tôt et je rentre tard chez moi donc je n'ai jamais d'embouteillages »* (Sasaki, H, 48, M, PC/PC, designer, marié, 3 enfants). Toutefois, il lui arrive de prendre le taxi[203] régulièrement quand il a des déplacements professionnels dans la journée ou bien le métro quand il doit se rendre en banlieue. Il ne prend pas sa voiture quand il va au restaurant ou dans des bars consommer de l'alcool.
Finalement, tout se passe comme si les individus régulaient leur mobilité de manière à éviter ces contraintes en mettant en œuvre des stratégies d'évitement, et en adoptant des pratiques multimodales : ils choisiront un mode selon l'activité, la destination, les horaires de déplacements, et la connaissance qu'ils ont des itinéraires. Les individus interrogés adoptent également des stratégies d'évitement des contraintes selon la connaissance qu'ils ont des modes et des déplacements : acquises par la recherche d'information sur Internet, plan, radio, ou par la connaissance et l'expérience de la mobilité, construites à force d'habitude. Observons à présent comment ces autres modes sont utilisés.

10.1.2.2 Les usages des transports en commun. Avantages et inconvénients face au choix de l'automobile

Nous avons vu que les individus interrogés étaient nombreux à avoir des pratiques multimodales. Posséder une voiture n'engendre pas nécessairement le rejet de tout autre mode. Au contraire, les transports en commun et le vélo notamment sont très utilisés à Nagoya.

[203] Notons que le taxi apparaît peu utilisé par les interviewés. Perçu relativement cher il serait choisi en dernier recours, après une soirée incluant une consommation d'alcool et/ou après la fermeture du métro. *« C'est très cher alors je le prends de temps en temps quand j'ai bu et qu'il n'y a plus de métro »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur). Ou alors plutôt, comme Sasaki, dans le cadre professionnel.

Comme cela a été évoqué dans certains cas, les transports en commun s'avèrent être plus rapides et plus fiables, et font l'objet d'un choix calculé. Mais ceux qui ne possèdent pas de voiture, soit les utilisent faute de choix, soit les trouvent satisfaisant et ne ressentent pas le besoin d'avoir une voiture.

10.1.2.2.1 Stratégies selon la connaissance des déplacements

Comme nous l'avons vu pour l'automobile, l'habitude et l'expérience permettent également d'optimiser ses temps de trajet en transports en commun. Takahashi apprécie les transports collectifs pour leur rapidité et leur précision : *« je pense que ça va plus vite en transports en commun, dans les endroits que je connais bien, je sais tout ce qu'il faut faire, par où passer, à quelle heure pour aller au plus vite »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Il en va de même pour Hayashi, *« si je vais à un endroit que je connais pas en voiture, ça me prendra plus de temps. Mais c'est très difficile de trouver une carte de bus, alors que pour le métro c'est déjà en tête. Et si je sais déjà qu'il y a une ligne de métro qui y va, ça va plus vite donc je choisis ça »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante).
Quelques personnes interrogées ont opté pour un mode parce qu'elles n'ont pas connaissance des autres possibilités. En effet, par exemple Suzuki va chez son amie en banlieue en voiture parce que c'est avec ce mode qu'elle a obtenu l'information nécessaire pour ce déplacement : *« je prends la voiture quand je vais chez mes amis parce que je ne sais pas comment y aller en transports en commun. Je n'ai jamais essayé et je n'ai aucune idée de comment il faudrait faire. Je n'ai pas regardé de carte de transports en commun parce que mon amie m'a expliqué comment venir en voiture et pas en transports en commun donc j'ai suivi ses indications, et du coup je fais toujours pareil »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Sudo est toujours allée à son travail en métro et nous dit également ne pas savoir comment faire autrement : *« je n'emprunte jamais la voiture de ma famille parce que je me perdrais si je conduisais une voiture »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile). Des habitudes sont donc prises à partir d'une première information donnée, et ne semblent souvent pas être réversibles par peur de l'inconnu, et du fait du poids de la routine. Ceci renvoie à la question du « capital mobilité » nécessaire pour optimiser son déplacement.
Mais au-delà de cette connaissance, les transports en commun à Nagoya et de manière générale au Japon ont l'avantage d'être très ponctuels.

10.1.2.2.2 Les avantages en termes de ponctualité et de rapidité

L'automobile ne remplit pas toujours les critères escomptés, de temps notamment, ce qui peut être source de stress. *« En voiture on peut jamais être à l'heure donc ça me stresse »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Pour beaucoup de ses utilisateurs, le métro, permet de se rendre rapidement à destination, parfois plus qu'en voiture. Mais ce mode est surtout un moyen de se rendre à destination avec la certitude d'y être en temps et en heure. En effet, certains prendront la voiture quand ils n'ont pas de contraintes horaires à destination. *« Quand il n'y a pas d'heure je l'utilise, mais si j'ai des contraintes de temps, je prends les transports en commun »* (Yorimoto, F, 30, M, GC/PC, fonctionnaire). Pour Sakamoto, le métro est indispensable pour travailler parce que *« pour travailler, la ponctualité est une priorité »* (Sakamoto, F, 35, M, PC/PC, secrétaire, mariée, 2 enfants). De même, Shinsaku apprécie de pouvoir prévoir son temps de déplacement en métro. Pendant la semaine et notamment pour les trajets domicile-travail, lorsqu'il est prescrit d'être à

l'heure, la voiture ne s'avère pas être le mode le plus efficace. Si à Londres, nous le verrons, les raisons en sont certainement le coût et le trafic, à Nagoya cela tient probablement au fait que l'on recherche avant tout la certitude d'être à l'heure.
Un point culturel intéressant est à soulever ici. Au Japon, le respect du temps est une valeur incontournable. On se doit d'être à l'heure, une minute de retard peut être perçue comme un préjudice, quelque soit l'activité et les personnes mis en cause. Certains étaient très surpris de voir autant de grèves dans d'autres pays et notamment en France. *« J'ai été très étonnée de voir que les trains pouvaient être en retard, et puis en grève, j'ai jamais vu ça ! Au Japon c'est interdit de faire grève, on ne peut pas faire grève, le service doit être continu et à l'heure, on dit souvent que c'est le pays du service d'ailleurs ! »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). D'autres ont relevé le nombre important de retards en Angleterre, inconcevable pour le Japon. *« Le train est le mode de transport le plus développé au Japon, ils couvrent plein de villes et est toujours à l'heure, il n'y a jamais une minute de retard. En Angleterre, il y a beaucoup de retard, plusieurs fois j'ai attendu une demi-heure le train, il n'y avait aucune annonce pour le retard, et plusieurs fois je m'apercevais qu'en fait le train avait été annulé, mais personne nous informe ! »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile).

Le métro présente donc l'avantage d'être toujours à l'heure et de donner ainsi les moyens de programmer plus efficacement et avec certitude la durée de son déplacement. De plus, il est moderne et neuf, et bénéficie d'un système d'information en temps réel très efficace. Il est très accessible avec la présence de rampe pour les vélos, d'ascenseurs, d'escalators et de marquage au sol pour les malvoyants. Cependant, il présente des inconvénients en termes de fréquence et de desserte.

10.1.2.2.3 Des inconvénients en termes de fréquences et de dessertes

Des inconvénients notamment sur les fréquences, les horaires de fermeture, et les dessertes sont relevés par les individus interviewés. Il y a un métro toutes les 10 minutes ce qui est perçu trop long, et les temps de marche entre les stations et/ou le lieu de départ ou de destination sont ressentis comme étant trop longs également. L'heure de fermeture du service est minuit et représente une source de stress pour les gens qui doivent faire attention au dernier train. *« Le problème c'est qu'il faut toujours s'inquiéter du dernier métro »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Par exemple Yorimoto prend tous les jours les transports en commun, bien qu'elle possède une voiture, elle nous dit l'apprécier parce que *« c'est bien comme ça je peux boire, mais il n'y en a pas assez, l'heure du dernier train est trop tôt et du coup je peux pas m'amuser très tard »* (Yorimoto, F, 30, M, GC/PC, fonctionnaire).
Beaucoup nous ont dit être assez satisfaits des transports en commun, mais posséder une voiture reste indispensable pour pallier leur manque de desserte. *« Ce n'est pas toujours très pratique pour aller à certains endroits en transports en commun, on ne peut pas aller partout ! On a besoin de la voiture parfois »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante). Tout se passe comme si dans certains cas l'automobile secondait les autres modes lorsque ceux-ci ne pouvaient satisfaire la demande de déplacement. Selon certains enquêtés, si les transports en commun étaient performants, plus rapides et moins coûteux que la voiture, les individus n'auraient pas besoin de prendre la voiture. Pour Sasaki, *« à Tokyo les transports en commun sont parfaits, donc à partir de là, les gens n'ont pas*

besoin de prendre la voiture, mais à Nagoya, les transports en commun ne sont pas très bien, si on veut aller quelque part c'est pas sûr que ce soit plus rapide qu'en voiture donc les gens choisissent la voiture » (Sasaki, H, 48, M, PC/PC, designer, marié, 3 enfants).
Outre ces inconvénients, le métro peut être perçu assez cher par certains. Ainsi que nous allons le voir, ils s'organisent selon un système de cartes et de tarifs diversifiés selon les distances et les situations de déplacements.

10.1.2.2.4 Des cartes de transport et des tarifs diversifiés selon les situations

A Nagoya, le système ne fonctionne pas par zone comme la carte orange à Paris, mais par les distances à destination. La carte mensuelle par exemple ne permet un déplacement selon un certain tarif uniquement sur un trajet, en l'occurrence domicile-travail. Il existe plusieurs formes de tickets pour les transports en commun :

- des cartes saisonnières ou au mois marchent sur un trajet fixe et ont un coût lié à la distance à parcourir. Par exemple la carte de Saito, valable pour 6 mois, lui a coûté 45 000 Y (325 €). Mais Yorimoto a payé 135 500 Y (environ 1000 €) pour 6 mois. Les distances n'étant pas les mêmes pour ces deux interviewées, les écarts de tarifs sont larges. Notons par ailleurs que Saito a une réduction étudiante contrairement à Yorimoto. De même, la carte mensuelle de Nakata coûte 12000Y, alors que celle de Nakamura 5600Y (40 €). Chaque carte est adaptée au déplacement régulier de son propriétaire.
- des cartes pré-payées nommées YURIKA permettent de payer une somme à l'avance qui sera décomptée à chaque trajet. Si le coût du trajet est toujours lié à la distance du déplacement, cette carte à l'avantage de ne pas être restreinte à un trajet fixe. Elle permet également une réduction sur les trajets : par exemple 2.000Y (14.50 €) permet de voyager pour 2.200Y (16 €), 3.000 pour 3.300Y de trajets, etc. Cette carte peut être de deux types : soit pour la semaine; soit le week end et aux heures creuses en semaine. Par exemple Suzuki détient les deux : *« j'ai deux cartes pré-payées, une que j'ai payé 2000Y mais qui me donne droit à voyager pour 2200Y, cette carte me sert uniquement la semaine. L'autre carte je l'ai payé 2000Y, mais je peux voyager pour 2400Y, donc je gagne plus d'argent, mais elle fonctionne uniquement les jours fériés et le week-end ou entre 10 heures du matin et 4 heures de l'après-midi en semaine »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur).
- le ticket au trajet coûte entre 230Y et 360Y (entre 1.50 € et 2.50 environ) selon la distance et la destination.

Du fait de cette variété de tarifs adaptés à chaque situation, il est difficile de savoir globalement le coût que représentent les transports en commun. Il faudrait avoir accès à des sources comme les enquêtes budget de famille, ou les comptes des entreprises de transport.

Outre le métro, le bus est un mode très peu utilisé par nos enquêtés. Ces derniers l'attribuent plutôt aux personnes âgées. D'autre part, il parait très complexe à utiliser comparativement au métro.

10.1.2.2.5 Un bus plutôt utilisé par les personnes âgées et perçu relativement complexe

En ce qui concerne les bus, très peu les prenaient parmi les personnes rencontrées à Nagoya. Et les statistiques montrent que seulement 320.000 personnes en 2004 font usage du bus, comparativement à 1.12 million pour le métro[204], alors que le réseau de bus compte 732km et celui du métro seulement 90km.
Les personnes que nous avons interrogées nous ont expliqué que les informations sur le réseau de bus étaient très difficilement accessibles, ce qui en fait un usage assez complexe. D'autre part, le bus est tout autant ralenti dans la circulation que les voitures, et de fait ne présente pas les avantages du métro quant à la valeur du temps et de la ponctualité tant prisée dans cette culture.
« Le bus arrive jamais à l'heure et puis il n'y en a pas tant que ça par heure, et ça ne couvre pas beaucoup de zones » (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile).
Selon nos enquêtés, les personnes âgées prendraient plus souvent le bus. Notons effectivement que les personnes âgées de 75 ans et plus ont accès au bus gratuitement, ce qui pourrait expliquer l'usage massif par ce type de population.

Au regard des usages des transports en commun et de la voiture, nous pouvons constater que les pratiques sont plutôt multimodales. Chacun choisit le mode qui lui semble être plus pratique, moins coûteux, plus rapide ou plus certain en terme de durée de trajet. Si dans certains cas la voiture est choisie à défaut d'alternatives satisfaisantes, dans d'autres, comme les étudiants qui ne possèdent pas encore de voiture, les transports en commun sont choisis à défaut d'avoir une voiture.
Les enquêtés jonglent également avec le vélo, notamment pour les déplacements de proximité.

10.1.2.3 Les usages du vélo, multimodalité et intermodalité

A Nagoya, le vélo comme la marche sont assez peu évoqués comme des modes de déplacement au même titre que les transports en commun ou la voiture[205]. Ceci pourrait s'expliquer par la proximité des déplacements effectués à vélo ou à pied qui peut donner l'impression de ne pas effectuer de vrai trajet.
Le vélo est par ailleurs assez utilisé en intermodalité avec les transports en commun.

10.1.2.3.1 Usage de proximité et intermodalité avec les transports en commun

Le vélo est notamment pratiqué soit par les femmes au foyer qui vont faire leurs courses ou emmener leurs enfants à l'école dans le quartier, soit par les écoliers et étudiants qui vont à l'école ou à l'université lorsque celle-ci est à proximité de chez eux. Par exemple Aoki, mère au foyer, prend son vélo tous les jours pour aller faire des courses ou pour emmener son fils à

[204] Source : Toshikazu Yoshida, City Planning Bureau, City of Nagoya.
[205] Faisons une petite parenthèse sur les deux-roues motorisés. A Nagoya ce type de mode n'a pas été présenté comme une catégorie à part entière, et est plus souvent mis au même rang que le vélo, notamment pour ce qui est de la facilité de stationnement et des effets sur l'environnement, ou bien assimilés au mode automobile en ce qui concerne la vitesse. La distinction entre scooter et moto a été très difficilement identifiable. Ce n'est pas un mode très présent de manière générale. Nous avons peu souvent eu l'occasion d'en voir dans la ville de Nagoya. Ces deux-roues motorisés étaient plus présents à Tokyo.

l'école. Il est également utilisé par les personnes âgées.
Mais certains l'utilisent aussi pour les déplacements pendulaires : pour des trajets directs ou pour aller jusqu'à la station de métro. En effet, le vélo est très souvent utilisé en intermodalité avec les transports en commun à Nagoya. Nous pouvons observer de nombreux parkings à vélos (autant en banlieue qu'au centre) ou voitures (surtout en banlieue) aux abords des stations de métro. Ato par exemple prend son vélo pour se rendre à la station de train car elle habite en banlieue et relativement loin de la gare. Elle le gare dans un parking payant pour vélos. Pour Nakamura, le parking à vélos coûte trop cher donc elle gare son vélo chez une amie qui habite à proximité de la station. *« Je vais jusqu'à la station à vélo ça me prend 10 minutes, sinon j'en aurais pour 20 minutes à pied. Et je le mets dans le garage de mon amie, c'est un garage à voiture mais il y a la place de mettre mon vélo. Et si je le garais à côté de la station, je me le ferais prendre par la police parce que c'est interdit, et sinon il faut payer, autour des stations les garages sont très souvent payants et c'est 100Y (70c) la journée »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). En effet, comme la voiture, le vélo est interdit de stationnement dans la rue, si ce n'est pas dans des espaces dédiés.
Ainsi à Nagoya, le vélo semble être couramment utilisé pour des courtes distances, et ce, même par les automobilistes. Ce mode présente nombreux avantages, décrits ci-dessous.

10.1.2.3.2 Les avantages de la pratique : rapidité, peu de problèmes de stationnement et un faible coût

Le vélo comporte notamment l'avantage d'être souvent plus rapide que la voiture, pour les déplacements de proximité. Il est également moins fatiguant que la marche, et moins couteux.
Aoki préfère le vélo à la voiture pour des questions de rapidité. *« En voiture souvent ça prend plus de temps pour aller au même endroit. Il y a beaucoup de feux, et puis beaucoup de sens uniques donc on fait des détours, il faut attendre, alors qu'à vélo on va tout droit directement à la destination et on n'attend pas. Et puis pour prendre la voiture c'est un garage électrique donc il faut attendre longtemps que la porte s'ouvre, alors que le vélo est dehors c'est plus rapide à prendre, et puis après à vélo on se gare n'importe où, il y a des espaces partout alors que c'est compliqué de trouver une place en voiture »* (Aoki, F, 44, M, PC/PC, femme au foyer, 1 enfant). Pour Kato, le vélo est le meilleur moyen de se déplacer, *« c'est très rapide, et puis comme les routes sont souvent surchargées, dans beaucoup de cas c'est plus rapide de se déplacer à vélo qu'en voiture »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur).
En plus de la rapidité, le vélo est perçu moins fatiguant que la marche (et donc les transports en commun) notamment pour transporter des choses. Ce mode aurait pu être problématique avec des enfants, mais nous avons pu observer beaucoup de vélos qui pouvaient comporter deux voire trois sièges enfants sur le porte bagage et le guidon. Cela ne semble pas être une réelle contrainte pour ces enquêtés.
Quelques personnes ont souligné par ailleurs le faible coût du vélo. Le vélo peut être utilisé lorsque l'on n'a pas le choix financièrement d'avoir un autre moyen de déplacement. Les jeunes par exemple, qui n'ont pas encore les moyens d'acquérir une voiture, sont dans ce cas.
Toutefois, malgré ces divers avantages, le vélo présente des freins.

10.1.2.3.3 Des inconvénients plus que des freins à la pratique : climat/relief, vol et infrastructures

Ce mode peut devenir problématique lorsqu'il s'agit du climat, du vol ou des manques d'infrastructures. Mais il s'avère que ces contraintes font davantage l'objet d'inconvénients que de réels freins à la pratique.

Le vélo est confronté au climat, notamment l'hiver avec le froid, ou la pluie. Mais ce facteur n'apparaît pas être un frein à son usage pour certains. Les utilisateurs se couvrent et sont assez bien équipés : avec moufle intégrée au guidon, attache du parapluie au vélo. Ils s'équipent en conséquence avec pull et manteau imperméable. Ceci représentait plus une gêne que véritablement un frein à la pratique. Mais sous la pluie le vélo est trop désagréable pour certains, qui optent alors pour les transports en commun ou marchent. *« À vélo je mets 5 minutes mais quand il pleut je préfère marcher et je mets un quart d'heure »* Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante).

Le relief peut parfois être un frein car Nagoya est une ville assez vallonnée. Shinizu faisait du vélo quand il était à l'école comme beaucoup puis il a arrêté notamment à cause des côtes. *« J'avais un vélo avant quand j'étais étudiant à l'université de Nagoya mais il y a beaucoup de montées autour donc j'ai arrêté »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié).

Le vol n'apparaît pas freiner non plus la pratique comme il peut le faire en Île-de-France. Les gens n'attachent que très rarement leur vélo, ils prêtent peu d'importance au vol du fait de son moindre coût. Toutefois, il y en aurait de plus en plus. *« Il y a de plus en plus de voleurs de vélos parce que c'est facile à voler comme on l'attache rarement ! »* (Nakamura). Mais les enquêtés se sont moins plaints du vol que de la police qui les arrêtait trop souvent pour vérifier leur vélo. Sasaki explique que beaucoup de jeunes se font arrêter et doivent montrer les papiers du vélo pour prouver que c'est le leur. La police semble faire beaucoup de prévention contre les vols de vélos.

Beaucoup d'infrastructures pour le vélo existent à Nagoya : parkings couverts, stationnement aux abords des entreprises, universités et stations de métro. Mais deux problèmes se posent. D'une part, de nombreux parkings sont payants, et il est strictement interdit de stationner hors des espaces réservés sous peine d'enlèvement. *« Le problème avec le vélo c'est qu'il n'y a pas de garages publics gratuits »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). Et d'autre part, le vélo n'a pas d'espace propre. Les cyclistes ne sont pas autorisés à rouler sur la route, et sont donc contraints de partager l'espace des piétons, ce qui est ressenti comme dangereux autant par les piétons que par les cyclistes. *« On ne peut pas savoir comment bougent les piétons, il faut toujours faire attention, ils peuvent changer de direction à n'importe quel moment, alors que les voitures c'est moins dangereux parce qu'au moins elles ne bougent pas spontanément comme les piétons »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Mais selon un interviewé, en banlieue ils sont sur la même route que les voitures ce qui est aussi un danger, pour eux et pour les automobilistes. *« C'est très stressant d'être avec les voitures »* (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée).

Certains ont émis le souhait également de pouvoir prendre le vélo dans le métro afin de parfaire leurs pratiques intermodales.

Ainsi, au regard des personnes interrogées, malgré la banalisation de la voiture dans les mœurs avec le passage du permis à 18 ans et l'acquisition de la voiture comme construction du noyau familial et assimilée au premier emploi, beaucoup d'automobilistes ne prennent pas systématiquement la voiture sans considérer les conditions de mobilité. Les critères retrouvés le plus souvent sont la distance à destination en lien avec l'offre de transports en commun et

l'existence de places de stationnement, ainsi que leur accessibilité et leur coût. Mais nous pouvons également citer des activités impliquant la consommation d'alcool, ou bien le fait de porter des paquets. Les individus établissent donc leurs choix sous contraintes matérielles, symboliques ou encore réglementaires, mais dans l'ensemble ils ont des pratiques de mobilité plutôt multimodales.

10.1.2.4 Une tendance à la multimodalité mais une même diversité de pratiques qu'en Île-de-France

Finalement, il ressort des pratiques de mobilité des personnes interrogées à Nagoya, une forte tendance à la multimodalité. Les individus font usages de différents modes de déplacement selon les lieux de destinations, les activités et les contraintes associées. En effet, nous pouvons dire que les transports collectifs, la voiture ou le vélo sont plutôt utilisés de manière rationnelle dans le sens où la voiture n'est pas choisie par réflexe mais en fonction du contexte de déplacement. Le choix de la voiture se fera en fonction des contraintes à l'arrivée, de l'activité à destination, des distances et du coût du déplacement, de la possibilité de stationnement et de son prix, ainsi que nous l'avons vu. Les transports en commun présentent l'avantage de garantir ponctualité et durée du temps de trajet, ce qui facilite l'organisation et réduit ainsi la charge mentale. Toutefois, certains enquêtés ont des pratiques de déplacement exclusivement automobiles, et d'autres, alternatives à la voiture.

Quasiment toutes les personnes interrogées à Nagoya qui possèdent une voiture avaient également un vélo. Ces deux modes de transport sont très complémentaires et ne semblent pas s'opposer comme nous avons pu davantage le constater en Île-de-France.

Beaucoup nous ont dit que même s'ils avaient une voiture ils continueraient à prendre d'autres modes, ce que nous avons pu constater dans leurs pratiques. Par exemple Hayashi nous le décrit très bien, *« même si j'avais ma propre voiture, je n'abandonnerais pas les autres modes, je prendrais la voiture que si c'est le moyen le plus pratique, donc je ne la prendrais pas s'il y a des bouchons, ni si je ne suis pas familière avec l'endroit où je vais. En transports en commun, les indications sont meilleures qu'en voiture »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante). Tout se passe comme si dans certains cas la voiture était choisie en dernier recours. Parmi les personnes interrogées à Nagoya, plusieurs considèrent tous les modes avant d'opter pour la voiture. Ce mode de fonctionnement se rapprocherait de la ville de la multi-éco-mobilité définie par G. Amar. En effet, en faisant usage des modes offerts par la ville de manière rationnelle, c'est-à-dire en adaptant chaque mode à sa propre fonctionnalité, la mobilité devient « multi » et relativement « éco ». En effet, selon l'auteur, la multimodalité consiste à « changer d'échelle, de vitesse, de genre de mouvement, de mode » (Amar, 2004, p201). Ainsi, de multi-modalité nous pouvons parler de « multi-mobilité » pour reprendre ses termes. « Chaque citadin est potentiellement à la fois un automobiliste, un cycliste, un usager du métro, du bus et du train, et un piéton ». (Amar, 2004, p201). Et il peut l'être au cours d'un déplacement, d'une journée ou d'une vie.

En racontant sa journée, Kimura nous explique les différents modes qu'elle utilise selon ses activités : *« J'ai pris ma voiture ce matin pour aller travailler parce que j'ai une place de parking donc c'est facile, mais il y avait un peu d'embouteillages j'ai mis une heure. Ensuite je suis venue ici en voiture c'était plus simple et plus rapide parce que c'est de banlieue à banlieue. Mais après je vais à un dîner dans le centre, donc je vais garer ma voiture près de la station de métro Motoyama pour ne pas*

avoir à changer de métro et je vais prendre une ligne directe, c'est beaucoup plus pratique et plus rapide en métro. Et ensuite si j'ai bu de l'alcool je prendrais le métro pour rentrer à la maison et si j'ai pas bu, je reviendrai chercher ma voiture en métro pour ensuite rentrer chez moi en voiture » (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée).

Toutefois, face à cette tendance à la multimodalité, nous avons pu retrouver une même diversité de pratiques qu'en Île-de-France. En effet, quelques personnes ont également un usage exclusif de la voiture. Et comme pour les cas similaires rencontrés en Île-de-France, le rapport affectif que ces personnes entretiennent avec l'objet explique en partie cet usage. Ils sont passionnés de voiture et la prennent aussi bien pour des très courtes distances que des longues. Rester coincés dans les bouchons ne les dissuade pas. Ces personnes choisiront la voiture à l'alcool. En effet, Yamada nous dit que même si les transports en commun étaient moins chers que la voiture elle prendrait quand même sa voiture tellement elle aime cet objet. Elle prend exceptionnellement les transports en commun quand elle va consommer de l'alcool, mais le plus souvent elle évite de boire pour pouvoir prendre sa voiture. Elle ne fait jamais de vélo et marche le moins possible car elle en a été dégoûtée plus jeune. Ses parents habitaient en haut d'une colline et elle a gardé une mauvaise expérience de la montée. Elle s'est toujours dit *« quand j'aurais mon permis je ne marcherais plus et je ne ferais plus jamais de vélo »*. Maintenant, sa *« politique c'est de marcher le moins possible »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur). Elle ira même par exemple jusqu'à choisir le supermarché le plus éloigné pour prendre sa voiture et ne pas avoir à marcher. Ceci nous rappelle Françoise, dans l'enquête en Île-de-France.
Yoshida est un passionné de voiture aussi, il a déjà eu au moins cinq voitures à lui, à chaque fois il cherche à acheter le dernier modèle, il essaie tant qu'il peut de suivre l'évolution du marché. Nous retrouvons des points communs entre cet enquêté et le cas de Jean-Michel en Île-de-France. Il a pour stratégie de revendre rapidement sa voiture pour pouvoir en obtenir un bon prix et n'est ainsi pas obligé de faire un emprunt important à la banque. Il regarde sa voiture comme si c'était sa petite amie, depuis tout petit il adore les voitures et en a fait une véritable passion. Il s'en sert donc le plus possible, mais son lieu de travail étant très proche de chez lui, il y va à pied. *« Je mets moins d'une minute à pied »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier). Ne pouvant se rendre sur son lieu de travail en voiture, il la prend pour toute autre occasion. Nous pouvons supposer que ceux qui ont des pratiques largement multimodales n'ont pas le même attachement à la voiture, et n'y voient qu'un objet utile de déplacement. Qu'ils possèdent une voiture ou aient la possibilité d'en emprunter une, ils n'opteront pour ce mode que si les autres ne remplissent plus leur fonction de manière optimale.
Pour terminer sur ces pratiques de mobilité, jetons un regard rapide sur le cas de Tokyo.

10.1.3 Le système de transport à Tokyo

Notons tout d'abord que les personnes qui nous ont informé et donné leurs impressions sur le système de transport à Tokyo ne possédaient pas de voiture et n'avaient pas le permis de conduire. Le trajet quotidien de ces personnes durait plus d'une heure en métro.
Minamoto, ayant vécu à Nagoya avant d'arriver à Tokyo, compare le fonctionnement des transports dans les deux villes : *« A Nagoya les gens tendent plus à utiliser la voiture, parce qu'ils ont*

plus d'espace et qu'il y a des manques dans les transports en commun. Il faut attendre longtemps et puis c'est cher. Mais à Nagoya la voiture est plus pratique, il y a beaucoup moins d'embouteillages qu'à Tokyo et le temps de trajet est plus rapide qu'en métro. La taille des routes et le nombre de voies est beaucoup plus important à Nagoya comparé au trafic » (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant). Kimura compare également le métro de Nagoya et de Tokyo. *« À Tokyo on peut vivre seulement avec le métro, on peut aller où on veut et quand on veut, mais à Nagoya c'est impossible, on ne peut pas vivre sans voiture, il n'y a que 6 lignes et il y a pleins d'endroits où on ne peut pas aller »* (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée).

Les personnes questionnées sur ce système de transport nous ont démontré l'inutilité d'avoir une voiture à Tokyo. La première raison relève de l'efficacité du réseau de transports en commun : très dense d'une part, *« le réseau est très dense, donc on n'est pas du tout handicapé sans voiture »* (Takayoshi, F, 25, A, PC/PC, étudiante) ; et ponctuel d'autre part, *« on est sûr d'arriver à l'heure alors qu'en voiture il faudrait partir très tôt. Dès qu'il y a une minute de retard, on entend beaucoup d'excuses dans le métro »* (Takayoshi). Minamoto nous explique aussi qu'en métro *« on est sûr de l'heure à laquelle on va arriver, alors qu'en voiture avec les embouteillages, on n'a aucune idée, les gens ne peuvent pas imaginer pour combien de temps ils vont en avoir »* (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant).

Toutefois, le réseau est très complexe du fait de sa densité et de sa gestion par différentes compagnies : deux compagnies publiques, et une multitude de compagnies privées en banlieue. *« Le système est très complexe, les gens connaissent le réseau dans l'ensemble, mais hors de leurs trajets pendulaires, ils y sont beaucoup moins familiers »* (Takayoshi). Les titres de transport sont multiples : des cartes au mois, au semestre, des passes combinés, des cartes pré-payées et des tickets uniques. Mais seulement deux compagnies peuvent être combinées donc pour pouvoir effectuer un trajet qui traverse différentes lignes, il est nécessaire d'avoir plusieurs cartes. Minamoto met une heure pour aller à son travail, il doit prendre trois compagnies différentes et possède deux cartes mensuelles. Une carte n'est valable que pour une ligne et l'autre uniquement pour le trajet pendulaire. Donc dès qu'il doit se rendre dans d'autres endroits il doit payer des tickets à l'unité. Ces cartes lui coûtent 6660Y (environ 40 €) l'une et 5660Y (environ 34 €) l'autre par mois.

Quant aux bus, ils ont plutôt pour fonction de combler les quelques manques avec le métro, et permettent parfois d'éviter des correspondances. Mais là aussi, le réseau de bus est très complexe et il est difficile de se procurer un plan du réseau. Takayoshi nous explique également que sur Internet on ne trouve que des informations concernant les trajets en métro mais aucune en bus. D'après Minamoto, seules les personnes qui ont un arrêt de bus à proximité et qui n'ont pas de station de métro, sont au courant du réseau de bus. Nous constatons ici que les individus n'ont pas les outils nécessaires pour être informés du réseau de bus.

Une deuxième raison est directement liée à la voiture. Son coût : *« c'est très cher d'abord pour avoir un garage. Mais dans les banlieues les parkings sont moins chers donc c'est plus facile d'avoir une voiture »* (Takayoshi, F, 25, A, PC/PC, étudiante). Les embouteillages concernent autant la voiture que les transports en commun ou même les trottoirs. *« Rien qu'à Tokyo il y a 10 millions d'habitants, et avec la banlieue il y en a 30 millions, donc ça fait beaucoup de monde qui va au centre ville, donc les gens essaient d'utiliser les transports en commun, mais il y a tellement de monde que le matin à l'heure de pointe, des personnes sont là pour pousser les gens dans le métro. (…) Et puis les routes sont très embouteillées ».* Takayoshi nous explique que les individus sont confrontés au

problème du stationnement, *« beaucoup de compagnies n'ont pas de parking privé, donc les gens doivent payer tous les jours pour le parking, donc c'est très cher, alors ils préfèrent prendre les transports en commun »* (Takayoshi). Ceci met clairement en avant l'impact de la disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail. De plus, les infrastructures routières à Tokyo présenteraient des manques en termes d'espaces notamment. Minamoto nous dit qu'en voiture *« il n'y a pas beaucoup de solutions, il n'y a pas beaucoup de voies rapides et très peu d'espace de stationnement »* (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant). Et le réseau routier suppose de repasser systématiquement par le centre pour se rendre de banlieue à banlieue. Il n'existe pas de routes comme le périphérique ou la francilienne en Île-de-France.
Concernant les infrastructures des autres modes, le réseau de métro continue de se développer à un rythme soutenu avec la construction de nouvelles lignes, ou le prolongement d'autres. Les bus se voient dédier un espace propre uniquement pendant les heures de pointes, mais ce n'est souvent pas suffisant. Par contre, très peu d'infrastructures sont mises en place pour les vélos, *« Les conditions ne sont pas bonnes, les vélos ne sont pas très bien considérés, il n'y a pas d'espaces propres, ils sont avec les piétons, et comme il y a beaucoup de monde sur les trottoirs aussi, il y a souvent des conflits entre piétons et cyclistes »* (Takayoshi). Nous n'avons pas observé beaucoup de cyclistes dans le centre de Tokyo et il nous paraissait impensable de circuler à vélo sur ces trottoirs bondés de piétons. Mais il semblerait que les trottoirs soient bondés dans des zones très localisées, dans un rayon de quelques centaines de mètres autour des principaux pôles (Shinjuku, Shibuya, Ginza etc.). Les cyclistes se trouveraient plutôt dans les rues résidentielles très calmes.
La pratique de location de voiture ponctuelle paraît très répandue à Tokyo. Beaucoup de personnes se déplacent régulièrement en transports en commun, et louent une voiture pour la journée quand ils ont besoin de partir plus loin, ou pour d'autres situations occasionnelles. Kato explique ce type de pratiques, *« A Tokyo c'est très dur d'avoir une voiture, les parkings sont très chers. Donc les gens là bas utilisent le métro pour le centre ville et quand ils doivent aller loin en banlieue, ils peuvent louer une voiture »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur).

Ainsi, Tokyo est tellement peuplée que tout les modes (marche, transports en commun, voiture) semblent être saturés. L'existence de pousseurs dans le métro et la densité de population témoignent bien de l'entassement et la promiscuité dont sont sujets les individus. Cependant, nous avons été étonnée de constater que la promiscuité ne semblait pas déranger les Japonais, jamais cette question n'est apparue dans leur discours, et il était difficile d'obtenir une explication. E-T. Hall notait que les Japonais « ont une beaucoup plus grande tolérance à l'entassement dans les lieux publics et dans les moyens de transport que les Européens du Nord ou les Américains » (1971). Mais le paradoxe de cette culture réside dans le fait que les Japonais ne se touchent pas, et créent une distance pour éviter tout contact tactile. Nous faisons l'hypothèse qu'ils n'ont pas vraiment d'autres choix et sont peut-être tout simplement habitués à vivre dans la foule. De plus, les avantages du métro en termes de ponctualité et de réseau, parallèlement à des infrastructures routières moins bien développées, orientent probablement les choix dans un calcul coûts/bénéfices.

Après avoir décrit les pratiques de mobilité à Nagoya et avoir donné un aperçu de celles à Tokyo, observons maintenant le rapport à l'environnement. La question environnementale présente un grand intérêt à Nagoya : si les pratiques de tri sont très poussées, le lien entre l'automobile et les problèmes environnementaux en terme de pollution n'est pas évident.

10.1.4 Le rapport à l'environnement

Plusieurs enquêtés à Nagoya ont le sentiment que les Japonais sont plus conscients des problèmes d'environnement que dans d'autres pays, notamment à travers le tri des déchets. *« Les Japonais sont plus préoccupés par l'environnement global du monde. Le recyclage est très bien fait au Japon, l'air conditionné est mieux utilisé, le papier est bien réutilisé, et puis il y a beaucoup de programmes télévisés pour expliquer le tri des déchets »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Toutefois, il nous dit que la voiture est, sans aucun doute, le mode le plus utilisé, et notamment du fait de la présence de beaucoup de compagnies automobiles telles que Toyota, Nissan et Mitsubishi.
Il apparaît au regard de ces villes étudiées que l'environnement ne fait pas l'objet d'un critère de choix modal, et la prise de conscience reste peu marquée. Les individus ont davantage tendance à choisir leur mode pour des questions de praticité, de confort ou de coût, qu'en raison de valeurs environnementales partagées.

10.1.4.1 L'environnement, un critère absent du choix modal. Privilégier ses propres intérêts

Comme nous l'avons vu en Île-de-France, l'environnement n'apparaît pas être un critère prédominant dans le choix du mode. Quelques enquêtés ont toutefois soulevé les bienfaits du vélo pour l'environnement. Mais ceci apparaît être un avantage en plus de son caractère pratique. Si les enquêtés se disent préoccupés par l'environnement et la qualité de l'air, cela n'a visiblement pas d'impact sur leurs pratiques de déplacement. Ils mettent au premier plan les aspects pratiques plus qu'environnementaux. Shinizu a conscience qu'utiliser le métro est plus favorable à l'environnement mais il n'y pense pas en choisissant son mode. *« Même si je sais qu'utiliser les transports en commun peut réduire la pollution de l'air, dans la situation je ne pense pas à ça, je choisis ce qui me convient le mieux, ce qui est le plus pratique et pas ce qui est le meilleur pour l'environnement »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié). Pour Yoshida, les gens prennent les transports en commun pour leur avantage pratique et non pour des questions environnementales. *« Si la station est près de chez eux et que c'est moins cher, ils prennent les transports en commun. Mais si c'est loin ils choisiront la voiture. Les salariés prennent le métro des fois parce qu'ils vont boire un verre tous ensemble. Les gens ne choisissent pas les transports en commun pour des raisons environnementales, c'est selon leurs besoins individuels »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier).
Yamagushi, comme bon nombre des personnes interrogées, ne réduirait pas son usage de la voiture parce que *« c'est très pratique et facile de prendre la voiture pour le moment, et puis c'est plus confortable. Je pense qu'on devrait réduire la voiture mais c'est très difficile et les transports en commun ne sont pas assez performants, et c'est très cher. En utilisant la voiture je réduis mes coûts, c'est plus confortable et moins cher »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale). Malgré l'image très négative que Yasuhiko a de la voiture et le nombre important d'allergies que font ses enfants, elle continue d'utiliser régulièrement sa voiture. Pour elle, seuls des transports en commun plus pratiques et un bon fonctionnement du *park and ride* pourraient limiter son usage

de la voiture. Elle met ainsi clairement en avant les critères de praticité et de charge mentale. Suzuki témoigne bien de ce paradoxe également. *« Utiliser la voiture est un vrai dilemme, quand on conduit on ne sent pas la pollution de l'air, et la voiture c'est plus confortable, c'est rapide, et puis on ne dépense pas beaucoup d'argent juste pour le parking et l'essence »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Inoue ne s'imagine pas non plus ne plus utiliser sa voiture. *« Je peux rien faire pour ça, je ne peux pas me déplacer sans la voiture, j'en ai besoin tous les jours »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). On voit bien dans ces discours, comme nous l'avions vu dans certains discours en Île-de-France, que les individus n'envisagent pas de se contraindre au quotidien pour des valeurs collectives ou un phénomène global et lointain qui ne les touche pas directement. Il y a bel et bien un décalage entre ce qui touche individuellement et ce qui concerne le collectif d'une part, et ce qui dérange au quotidien face aux effets néfastes à long terme. Comme nous l'avions déjà relevé pour l'Île-de-France, la mobilité, quelque soit sa forme, représente un droit et une liberté qu'on ne pourrait aliéner.
Face à ce phénomène global, les enquêtés à Nagoya démontrent aussi un sentiment d'impuissance.

10.1.4.2 Préoccupation environnementale et sentiment d'impuissance

Il apparaît que si dans l'ensemble les enquêtés ont l'air préoccupé par l'environnement, ils ressentent parallèlement un sentiment d'impuissance.
Selon Sudo, au Japon *« des gens s'intéressent à la question environnementale mais ne font rien pour, et d'autres n'y sont pas assez préoccupés »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile).
En effet, certains, comme Yoshida, ne semblent pas être sensibles à l'environnement, *« les gens ne pensent pas à l'environnement, ce n'est pas un problème aujourd'hui »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier). Il nous dit n'avoir jamais imaginé devoir réduire son usage de la voiture parce qu'il n'a jamais pensé aux problèmes environnementaux.
D'autres se sentent concernés et pensent l'environnement comme *« un très sérieux problème »*, mais ne sont pas gênés *« pour le moment »* par la pollution (Sakamoto, F, 35, M, PC/PC, secrétaire, mariée, 2 enfants). Pour eux, le changement climatique est visible et inquiétant. *« Il fait de plus en plus chaud, et puis on le voit les feuilles tombent pas encore en novembre, c'est pas normal ! Il faudrait utiliser plus les transports en commun »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante).
Des enquêtés font des allergies et se sentent touchés personnellement par la pollution de l'air. Kimura est très concernée par l'environnement. Elle nous dit que petite elle habitait dans le sud du Japon et quand elle y retourne et surtout en revenant à Nagoya elle ressent fortement la différence d'air. Dès lors, elle évite de prendre la voiture quand elle peut, mais à Nagoya, en banlieue notamment, il est souvent impossible de ne pas utiliser la voiture. *« Il faudrait faire une ville plus adaptée, les gens n'ont pas le choix de prendre la voiture »* (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée). Ato est sensible aux odeurs et fumée des pots d'échappement qu'elle décrit comme *« des choses mauvaises pour la santé »* (Ato, F, 34, A, GC/PC, étudiante). Tout se passe comme si les individus interrogés se sentaient davantage concernés lorsqu'il était question d'atteinte à leur santé, donc lorsqu'ils étaient touchés personnellement. *« Je fais attention à ce qui est bon pour la santé au niveau des produits alimentaires, et je déteste sentir la fumée des pots d'échappement »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale).

Cependant, de manière analogue à l'enquête en Île-de-France, les individus, même préoccupés, se sentent impuissants face à un tel phénomène. *« Je n'ai aucune idée de quoi faire, de ce que je devrais faire »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié). Il faudrait que tout le monde agisse dans le même sens pour que les individus aient envie d'agir à un niveau individuel. *« Il faudrait que les gens dans le monde entier fassent quelque chose parce qu'une personne ça sert à rien »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant).
Des enquêtés se déculpabilisent également en mettant en avant d'autres pratiques en faveur de l'environnement. Yamada nous dit par exemple qu'elle ne peut pas réduire son usage de la voiture, donc elle essaie de faire d'autres choses comme limiter la climatisation, faire le tri sélectif, etc.

Même si quelques personnes ressentent une gêne physique et se sentent préoccupées, ces questions environnementales ne semblent pas avoir un impact sur les pratiques de mobilité. En effet, les individus semblent pouvoir et vouloir faire ce qui est à leur portée et qui ne leur coûte pas trop mentalement et physiquement. Et force est de constater que modifier ses pratiques de mobilité apparaît plus coûteux que faire le tri, et ce, autant à Nagoya qu'en Île-de-France.
Par ailleurs, qu'ils soient automobilistes ou non, des enquêtés ne perçoivent pas l'intérêt de limiter la voiture : si la congestion n'est pas encore un vrai problème, la technologie réduira la pollution.

10.1.4.3 Réduire l'usage de la voiture, une urgence ? Le rôle des technologies

Si certains souhaiteraient moins de voiture dans leur ville, d'autres sont satisfaits et ne ressentent pas l'usage de l'automobile comme un problème urbain et environnemental. Ils font par ailleurs pleinement confiance aux nouvelles technologies.
Lorsque l'on demande aux enquêtés d'imaginer la ville future, certains souhaiteraient une ville tournée davantage encore sur l'automobile, avec plus de routes, plus de voitures, plus d'infrastructures ; tandis que d'autres apprécieraient plus d'espaces verts et de zones inaccessibles aux voitures. Plusieurs personnes imaginent de fermer le centre aux voitures. *« Il ne faudrait pas pouvoir entrer en voiture au centre, le laisser pour les piétons et les transports en commun, pour se déplacer plus facilement. Mais en banlieue on ne peut pas vivre sans voiture »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Matsumoto préférerait interdire aux conducteurs de prendre leur voiture dans le centre ville soit par le biais du *road pricing*, soit par le système du *park and ride*. Il nous dit également qu'il faudrait faire des rues plus étroites et donc changer la configuration de la ville trop adaptée à la voiture. *« Là il y a des larges avenues donc les gens pensent que c'est facile de prendre la voiture, mais si on faisait l'opposé, avec des rues étroites ça ferait des embouteillages et ça deviendrait difficile de conduire et les gens ne choisiraient pas la voiture »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant).
L'urgence des actions à mener concernant le domaine des transports apparaît très rarement dans les discours. *« Ce sera un sérieux problème dans le futur »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier). Beaucoup ont émis l'idée selon laquelle il n'y avait pas d'intérêt à diminuer l'usage de la voiture pour le moment en évoquant la circulation plus que les questions environnementales. *« Il n'y a presque jamais d'embouteillages »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale). *« À Nagoya, ça va,*

à Osaka il y a plus de voitures. On dit qu'à Nagoya les gens adorent les belles voitures, il y a beaucoup de voitures de luxe. Mais c'est pas utile de limiter la voiture pour l'instant ça va » (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). Aoki, bien que sensibilisée aux problèmes environnementaux, ne voit pas non plus l'intérêt de limiter la voiture à Nagoya, *« le trafic est fluide on n'a pas besoin de limiter la voiture, mais à Osaka il y a de gros embouteillages, donc là bas il faudrait »* (Aoki, F, 44, M, PC/PC, femme au foyer, 1 enfant). Il apparaît clairement ici que limiter l'usage de la voiture aurait plus pour but de réduire les embouteillages que la pollution. *« Certaines personnes vivent confortablement sans ce problème. Le système de la ville pour les voitures est assez bien comme ça, tout fonctionne bien »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). Nous avons vu effectivement que les embouteillages n'étaient pas perçus problématiques pour les enquêtés.

D'autres ne se soucient par des problèmes de pollution et font preuve d'une confiance accrue au développement des technologies. Ils préfèrent en effet s'en remettre au développement des technologies avec la création de nouvelles voitures hybrides, électriques ou de nouveaux carburants plus écologiques. Sudo par exemple, n'accepterait pas de réduire l'automobile. Le développement de voitures hybrides devrait suffire selon elle. Shinizu n'est pas spécialement préoccupé par les problèmes environnementaux du fait du développement rapide des technologies. *« Je ne suis pas très inquiet parce que dans quelques années, il y aura des voitures hybrides partout, le développement de ces véhicules est très rapide »* (Shinizu, H, 29, M, PC/PC, architecte, marié). Pour Yamada, *« il faudrait faire des voitures 0 émission, développer la technologie pour faire de nouvelles énergies »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur).

Toutefois, les enquêtés s'accordent à dire que les véhicules hybrides sont efficaces pour l'environnement, mais qu'ils sont très chers pour le moment, donc inaccessibles. *« Ce type de véhicule est très bien pour l'environnement, pour réduire la pollution de l'air et sauver les ressources. J'aimerais utiliser une voiture hybride ou électrique mais c'est très cher et mon salaire n'est pas assez élevé »* (Yamagushi, F, 33, M, GC/PC, commerciale).

Takahashi imagine équiper les véhicules d'un système de navigation pour éviter les détours ou les embouteillages afin de réduire les émissions. *« Il faudrait un système de navigation pour aller au plus court, sans faire de détour, se déplacer plus intelligemment pour polluer le moins possible »* (Takahashi, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Nous pouvons ajouter à cela les systèmes d'informations en temps réel.

Le Japon étant connu pour sa performance en termes de nouvelles technologies, nous comprenons que les espoirs soient tournés vers ce type de solution. Mais certains relèvent par ailleurs un manque d'information sur les enjeux environnementaux. Selon Kimura, il faudrait également développer l'information sur l'environnement. *« Les Japonais ont beaucoup développé par la technologie mais il est nécessaire de développer la connaissance des gens sur l'environnement et d'orienter leur point de vue et leur conscience en faveur de l'environnement »* (Kimura, F, 31, M, GC/PC, artiste, mariée).

10.1.4.4 Un manque d'information et de communication

Comme nous l'avions déjà relevé pour l'Île-de-France, des enquêtés ne se sentent pas concernés par les problèmes environnementaux en partie parce que ceux-ci ne les touchent pas directement et ne laissent pas apparaître de faits concrets. Takayoshi ressent une vraie demande d'information et de connaissances sur ces questions environnementales. Les individus seraient

en attente d'informations scientifiques et de faits réels pour être convaincus. Ce que nous avons également pu constater en Île-de-France. De plus, informer davantage sur les effets mais également sur les pratiques à adopter atténuerait ce sentiment d'impuissance.

Pour Yamada, le gouvernement ne fait pas assez, *« peu de gens sont au courant des problèmes environnementaux, il faudrait faire plus de programmes télévisés, d'informations sur Internet, faire plus de speeches pour informer les gens »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur). Pour Hayashi, *« il faut expliquer aux gens comment se comporter et comment faire les choses bien »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante).

Finalement, il semblerait qu'un événement de grande ampleur comme l'exposition universelle consacrée au développement durable, tenue en 2005 près de Nagoya, ait pu engendrer une montée de la prise de conscience. *« Les gens ont commencé à penser à l'environnement depuis Aichi international World EXPO 2005 »* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile). Les individus ont pu obtenir toutes sortes d'informations en lien avec l'environnement et cela a marqué les consciences. De plus, pour cette exposition, les transports en commun ont sensiblement été améliorés. *« Beaucoup de choses ont été faites pour l'expo universelle 2005, par exemple ils ont fait une nouvelle ligne de métro, et pour les bus, il y a plus de lignes et puis il y en a la nuit mais bon c'est assez limité »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante).

Takayoshi souligne qu'avant d'instaurer le tri des déchets, les gens n'étaient pas préoccupés par l'environnement. Et concernant les transports, l'information n'est pas claire sur la façon dont il faudrait se comporter. *« Il a bien fallu leur faire prendre conscience de ça, et leur faire faire le tri. Mais pour les transports, il n'y a pas assez de communication. On en entend un peu parler à la télé ou dans le journal, mais on sait juste qu'il y a un problème, on nous dit pas ce qu'il faut faire »* (Takayoshi, F, 25, A, PC/PC, étudiante). Cette enquêtée explique qu'il faudrait à la fois donner des informations pratiques et mettre en place des mesures comme il a été fait pour le tri. *« Il faut des mesures forcés comme le tri des déchets, mais il faut aussi encourager les personnes pour que ça vienne d'eux-mêmes, les informations devraient être plus concrètes comme ; si vous conduisez une voiture voilà ce que vous consommez »* (Takayoshi). Dans la même logique, pour Minamoto, il faudrait donner des informations sur les effets concrets tout en mettant en place des mesures contraignantes. *« On ne peut pas être préoccupé si on ne peut pas imaginer ce qu'il va se passer réellement. Si on disait dans les informations que dans tant d'années il se passera ça et ça, peut-être que les gens changeront leurs pensées. Mais il faudrait aussi mettre en place des stratégies quotidiennes strictes, comme par exemple si j'utilise ma voiture pendant l'heure de pointe je devrais payer de l'argent »* (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant). En effet, Inoue nous explique qu'il y a un jour par an où il ne faut pas utiliser la voiture si on peut, « la journée sans voiture ». Et parallèlement, les gens peuvent obtenir un passe pour avoir moitié prix sur les transports en commun. Mais cette journée semble considérablement manquer d'informations. *« J'en entends parler, mais je sais jamais quand c'est. Je pense que beaucoup de gens ne sont pas au courant de cette journée, il n'y a pas assez de publicités et d'informations »* (Inoue, F, 29, M, GC/PC, secrétaire et professeur de cuisine). De plus, cette journée sans voiture n'est pas une règle stricte, dès lors, les usagers ne s'en inquiètent pas. Selon Inoue, si cette journée devenait une règle stricte, contrôlée par la police, tout le monde le ferait.

Ces résultats nous apprennent que, plus que sous l'égide de valeurs collectives et planétaires, les individus auraient tendance à changer sous la contrainte de règles strictes, ce qui va être décrit ci-après. Nous postulons en effet que le changement se fait dans les pratiques plus que dans les mentalités ou les attitudes, et donc davantage sous contrainte qu'au nom de valeurs partagées.

10.1.4.5 La nécessité d'une réglementation stricte

Selon des enquêtés, seules des mesures strictes et des réglementations pourraient faire réduire l'usage de la voiture. Sans ces règles les gens n'y penseraient pas d'eux-mêmes. *« Il n'y a pas de lois pour le moment à propos de l'environnement comme par exemple limiter l'usage de l'essence, donc les gens n'y pensent pas. S'il y avait des lois pour interdire aux gens d'utiliser des voitures à essence alors ils prendraient des voitures électriques ou d'autres voitures ! »* (Yoshida, H, 32, E, PC/PC, cuisinier). Notons que nous avions également retrouvé ce discours dans l'étude en Île-de-France, notamment à travers le cas d'Alicia.
Toutefois, pour d'autres, à l'inverse, il faudrait que les individus en prennent conscience d'eux-mêmes, avant d'être contraints. *« Pour faire quelque chose pour l'environnement, ce n'est pas seulement par la police qu'il faut passer, le plus important est de faire prendre conscience aux gens par eux-mêmes. Si les gens réalisent que faire ce qu'ils font est bon pour l'environnement, ça marchera»* (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile). Dans ce cadre il s'agirait alors de mettre en preuve les effets positifs et négatifs des comportements. Sasaki a la même vision des choses : *« pour changer les problèmes d'environnement, il faut que les gens se préoccupent de l'environnement d'eux-mêmes, qu'ils l'intègrent dans leurs esprits »* (Sasaki, H, 48, M, PC/PC, designer, marié, 3 enfants). Il donne l'exemple du tri sélectif, *« pour trier et recycler les déchets, c'est pas difficile de le faire, parce que tout le monde pense que c'est une bonne chose pour l'environnement, donc ils aiment faire ça »* (Sasaki). Ceci nous renvoie à la norme sociale et la reconnaissance sociale de faire une bonne action, nous y reviendrons. Mais cet intérêt pour ces actions environnementales n'est pas apparu soudainement, il a été inculqué par le gouvernement à travers des campagnes d'information et d'éducation et par la mise en place d'un dispositif matériel et de règles strictes. Au fil de l'entretien, en comparant les politiques de tri et de la voiture, Sasaki soulève le poids de la règle sur les comportements. *« Nagoya est la meilleure ville pour le tri des déchets parce que les règles sont très strictes plus que dans les autres villes. Mais pour limiter la pollution de l'air, à Nagoya il n'y a pas de mesures strictes, les gens pensent que la voiture est très pratique et qu'il n'est pas nécessaire de la limiter »* (Sasaki).

L'exemple du tri semble être particulièrement probant pour comprendre le changement de comportements. Et il est frappant de constater que si les individus interrogés ne font souvent pas de lien direct entre leurs pratiques de mobilité et l'environnement, à l'inverse d'autres pratiques sont notablement portées sur les bienfaits de l'environnement. Le tri sélectif est largement développé voire banalisé, spécialement à Nagoya.

10.1.4.6 D'autres pratiques environnementales rigoureuses. L'exemple du tri sélectif

Les enquêtés se sont notamment vantés d'avoir un système de tri des déchets très avancé par rapport à d'autres endroits au Japon et dans le monde. *« Aux Etats-Unis, il n'y a pas de système pour trier les déchets, tout est dans une seule poubelle. Au Japon, ça fait longtemps qu'on fait le tri, et aujourd'hui c'est encore plus poussé »* (Yamada, F, 37, E, GC/PC, mariée, chercheur).
En effet, si certains de nos enquêtés n'envisagent pas de réduire davantage leur usage de la voiture -rappelons qu'ils ont des pratiques largement multimodales donc déjà un usage réduit de

la voiture- tous sans exception font le tri de manière très assidue, et ont adopté d'autres pratiques écologiques[206].

10.1.4.6.1 Entre information, contrôle légal et social, une pratique instaurée

Tout le monde semble être très bien informé des pratiques de tri et ceci est dû notamment à l'importante campagne d'information qui a précédé cette mesure. Cette nouvelle règle est apparue en 1999 avec l'appel à un état d'urgence. Tout d'abord, chacun a reçu chez lui un grand dossier d'informations très explicatif, des programmes télévisés ont été spécialement crées pour informer les individus. Ainsi, nous pouvons supposer dans un premier temps que les individus font le tri car l'information apporte des explications claires et précises et facilite dès lors la pratique. Ces informations ayant été données précédemment à la mise en place de la mesure, les individus ont pu s'y préparer. De plus, une organisation très rigoureuse de la collecte est mise en place, avec des jours de ramassage spécifiques pour certains types de poubelles. *« Le vendredi c'est les poubelles qu'on peut recycler, le mardi c'est les poubelles qu'on peut brûler, le mercredi c'est le papier… c'est très bien organisé »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). Un dispositif ainsi établi permet en même temps d'organiser ses propres pratiques et d'en faciliter le fonctionnement (et donc de réduire la charge mentale). D'autre part, parallèlement à l'implantation de la mesure, un contrôle très strict a été mis en place. *« Il y a eu beaucoup de publicités et de campagnes d'informations pour diviser les déchets, après les publicités ça a commencé tout de suite d'un coup, les gens contrôlaient beaucoup dans la rue et si c'était mal fait ils demandaient de refaire le tri »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). En effet, les pratiques sont très surveillées, non seulement par les Autorités, mais également par le voisinage. *« Les sacs poubelles sont transparents, donc on voit dedans et s'il y a quelque chose qui ne va pas dans le sac, on ne le ramasse pas donc ça devient très sale, alors les gens le font, et puis dans certains quartiers faut écrire son nom sur les sacs poubelles ou bien c'est devant la porte de chez soi donc on sait tout de suite qui a mal fait le tri »* (Nakamura). Au Japon la culture du jeu de face est très présente. C'est le jeu des apparences, le respect de l'image. Cela renvoie notamment à l'honneur ou à la honte (Goffman, 1974, Zheng, 1995)[207]. On juge en même temps que l'on est soumis au jugement d'autrui. Ainsi, mal faire ses poubelles étant mal vu par les autres, un tel geste amènerait à

[206] Hormis le tri sélectif, certains sont attentifs à l'utilisation de l'eau et lavent leurs vêtements avec l'eau du bain (il faut savoir que là bas, on prend une douche et se lave avant de prendre un bain, et l'eau du bain sert pour toute la famille. Dans les maisons, il y a une douche et une petite baignoire séparée). Des mesures existent aussi concernant la climatisation. Des températures sont prescrites pour limiter la consommation : 20° l'hiver et 27° l'été. Mais cette mesure n'est pas toujours respectée, notamment parce qu'elle n'est pas contrôlée. Certains font aussi du savon avec l'huile usagée. *« Quand je cuisine, je récupère l'huile usagée et je fais du savon avec, j'ai acheté du matériel pour le fabriquer »* (Yamagushi, 33, M, GC/PC, commerciale). De plus, les Japonais utilisent uniquement du papier recyclé, que ce soit papier toilette ou papier à écrire.

[207] Selon L. Zheng (1995), le concept de « face » se définit autour de trois dimensions : morale, sociale, personnelle. En référence à E. Goffman (1974), il observe les jeux stratégiques de la communication. Un des principaux buts recherchés par les acteurs en interaction est de gagner de la face ou « sauver la face » (faire bonne impression en public, « se mettre en scène », etc.). E. Goffman définit le concept de face comme « la valeur sociale positive qu'une personne revendique effectivement à travers la ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adoptée au cours d'un contact particulier » (p9). Ce concept renvoie en quelque sorte aux expressions « faire bonne figure » ou « faire mauvaise figure » (p11). Hsien Chin Hu (1944), dans son article « The Chinese concept of 'face' » fait une analyse étymologique du mot chinois. Finalement, en analysant la conception chinoise, L. Zheng va plus loin que la définition de « valeur sociale » : le Chinois considère la face de son interlocuteur aussi importante que la sienne. C'est en lui donnant de la face qu'il en gagne lui-même.

perdre la face. C'est la reconnaissance sociale qui est ici mise en jeu.
Toutefois, comme certains enquêtés en Île-de-France, Nakamura doute de l'efficacité du tri sélectif. *« Il y a de moins en moins de poubelles à brûler donc du coup comme il faut rentabiliser les machines, ils finissent par tout mélanger »* (Nakamura). Malgré ces doutes cette enquêtée respecte rigoureusement cette règle en triant au moins 4 ou 5 poubelles. Elle accroche différents sacs sur le mur, et le tri semble assez complexe comparativement à d'autres endroits. *« J'en ai plusieurs, un pour le verre, pour le plastique, un pour ce qu'on peut recycler, un pour ce qu'on brûle, et un pour ce qu'on peut pas brûler, c'est vraiment compliqué !! Et à Osaka ou à Tokyo c'est pas comme ça, il y a que 2 poubelles entre ce qu'on brûle et ce qu'on ne brûle pas c'est tout ! »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). Finalement, il apparaît que la pratique du tri est quelque chose à portée de main, qui ne demande pas trop de changements, d'efforts, et qui a fini par entrer dans les habitudes des individus. Mais au final, ces derniers le font parce qu'ils ont pris l'habitude de le faire sans réfléchir à l'utilité de leur geste.
Outre l'information, le dispositif, ainsi que le contrôle social et légal, les individus semblent être motivés par la récompense.

10.1.4.6.2 L'enthousiasme de participer aux actions environnementales, pour un gain en échange

Dans un deuxième temps, il est intéressant de noter que les individus sont prêts à participer activement à des actions favorables pour l'environnement s'ils gagnent quelque chose en contrepartie. *« Si on veut que les gens agissent favorablement pour l'environnement, il faut gagner quelque chose en échange en plus de faire une règle stricte. Il faut qu'il y ait un gain pour la personne et pour l'environnement »* (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant).
Plusieurs projets sont en cours actuellement : *Eco Pon* et *Eco Money*. Ce type d'actions est appelé *"eco-friendly"*. Ils font un geste pour l'environnement mais en gagnant quelque chose en contrepartie. Il s'agit pour le premier projet de gagner des points et donc des réductions en passant une carte magnétique à chaque utilisation des transports en commun. Plus on prend les transports en commun et plus on gagne des points. Dans le deuxième projet, il s'agit de gagner des réductions dans des magasins partenaires quand on fait une « bonne action ». Hayashi possède plusieurs cartes pour gagner des points et y trouve un intérêt. *« C'est des cartes de 20 cases, à chaque fois qu'on va dans un magasin on peut avoir un tampon quand par exemple on refuse un sac plastique, les cartes sont valables dans tous les magasins partenaires, on peut gagner 100Y de réduction par exemple, ou un sac spécial pour les courses, et d'autres cadeaux. Même s'il y a un tout petit avantage pour le client, ça l'encourage à le faire, s'il y avait pas d'avantage, les gens ne le feraient pas ! »* (Hayashi, F, 20, A, GC/PC, étudiante). Nous avons eu l'occasion d'assister au lancement de l'action *eco-money*, qui a attiré un très grand nombre de visiteurs, apparemment loin de ce qui était attendu. Finalement, gagner des points et des réductions pour chaque bonne action pour l'environnement devient un jeu. Nous pouvons peut-être faire un parallèle avec la culture de ce pays où les gens sont très joueurs et notamment joueurs d'argent.
A contrario, plusieurs personnes nous ont parlé d'un système de gain qui pousse à la consommation et favorise l'usage de la voiture : *« si on achète pour 10.000Y dans un grand magasin dans le centre ville, on peut avoir un ticket gratuit pour le parking »* (Suzuki, F, 30, M, PC/PC, chercheur). Certains se laissent séduire par cette offre et sont donc poussés à utiliser la voiture

pour profiter du parking gratuit. Inoue nous dit que quand elle peut avoir le ticket de parking gratuit, elle prend la voiture, dans le cas inverse, elle choisira le métro.

Ainsi, les individus semblent donc agir favorablement pour l'environnement, sous conditions : (1) à la fois sous l'autorité de règles et sous un contrôle légal et social ; (2) mais également grâce à des dispositifs qui organisent et facilitent la pratique ; (3) ou encore sous condition de gains pour compenser l'effort investi. (4) Ils semblent également être sensibles à l'information pour prendre conscience par eux-mêmes de l'importance de ces questions environnementales. De ces quatre conditions mis en avant dans l'exemple de la pratique du tri sélectif, il en ressort un triptyque : « information/formation – coercition - incitation », pour penser le changement de comportements.
Toutefois, nous pouvons constater un décalage important entre l'investissement des individus pour le tri sélectif ou d'autres pratiques environnementales d'un côté, et de l'autre un impact plutôt faible de la préoccupation environnementale sur les pratiques de mobilité. En effet, ils ne faisaient pas le lien entre les enjeux environnementaux et les transports et l'automobile en particulier. Celle-ci ne semble pas poser de problèmes de congestion. Notons par ailleurs que la plupart des voitures à Nagoya sont des grosses berlines, des 4x4 ou des monospaces, donc des véhicules volumineux et très polluants. Des enquêtés relevaient l'attrait particulier des habitants de Nagoya pour les voitures luxueuses. Nous avons pu observer quelques voitures électriques ou hybrides mais elles étaient plutôt rares.
Si les individus semblent réagir sous le poids de la contrainte, penchons-nous à présent sur le rôle du politique dans le changement de comportements de mobilité.

10.1.5 Le poids des politiques publiques, une faible implication dans les décisions politiques

Les individus enquêtés n'apparaissent pas directement impliqués dans les décisions et actions politiques. Il a été très difficile de les faire parler sur leurs perceptions des mesures politiques. Nous faisons l'hypothèse que ce manque d'implication apparent peut être dû aux biais linguistiques (une incompréhension de nos questions par les traducteurs, une traduction détournée) ou bien les questions étaient mal adaptées à la culture. Ce peut être dû aussi à une caractéristique culturelle : il ne serait pas convenable de parler politique, de juger le gouvernement, de remettre en cause l'Autorité. En effet, dès que nous employions le mot « politique » les réponses s'avéraient être très limitées voire impossibles. Très peu ont répondu à nos questions à ce sujet mais des informations ont tout de même pu être recueillies.
Il est apparu notamment que le gouvernement avait tendance à protéger les individus, ce qui a mis en avant la question de la responsabilité individuelle. D'autre part, les enquêtés semblaient méconnaître les actions politiques, ou les percevaient peu cohérentes.

10.1.5.1 Le rapport au politique : une question de responsabilité individuelle

La question de la responsabilité et de l'autonomie vis-à-vis du politique est souvent ressortie dans les discours. Certains ont émis l'idée que l'autorité publique au Japon prenait en charge la population et ne leur laissait aucune marge de manœuvre pour être individuellement responsables. Les citoyens n'auraient pas leur mot à dire et seraient « surprotégés », selon les enquêtés. Un exemple concret qui est ressortie à plusieurs reprises concerne les lignes de tramway. Au Japon, il serait inconcevable de faire des lignes dans la rue sans protection autour comme c'est le cas en France par exemple. En effet, plusieurs personnes ont évoqué l'idée d'être assistées par le gouvernement. Comparativement à ce qu'ils observent dans les pays occidentaux, certains ont le sentiment que le gouvernement Japonais materne sa population. *« Au Japon, le gouvernement local protège beaucoup sa population, les gens aimeraient bien plus d'autonomie, ils sont comme des enfants. Dans les autres pays, les gens peuvent décider par eux-mêmes, ils ne sont pas dépendants du gouvernement. Par exemple pour se protéger dans d'autres pays, c'est de leur responsabilité, alors qu'ici c'est comme des enfants qu'on protège et qu'on surveille »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Visiblement, dans d'autres pays en Europe et aux Etats-Unis notamment, les individus seraient plus responsables de leurs actes. *« J'ai été étonné de voir qu'en France, pour le tramway il n'y avait pas de barrière, c'est dangereux, au Japon il faudrait des barrières. Le gouvernement fait très attention aux gens, dans d'autres pays, les gens sont plus responsables de ce qu'ils font »* (Nakamura, F, 22, A, PC/PC, étudiante). Ceci pourrait sans doute expliquer d'une part le manque d'intérêt et d'implication dans les décisions publiques concernant les politiques de transport ou les politiques environnementales. Et d'autre part, la nécessité de règles et de lois interdisant ou prescrivant certaines conduites.

Par ailleurs, il était difficile de faire parler les enquêtés des mesures mises en œuvre dans la ville, ce qui va être décrit ci-dessous.

10.1.5.2 Une méconnaissance des actions politiques

Dans l'ensemble, les individus interrogés avaient peu connaissance des mesures politiques mises en œuvre en lien avec la voiture ou l'environnement. Hormis le tri sélectif, aucune mesure n'a été relevée, si ce n'est la mise en place du *park and ride* ou du *road pricing*, mais de manière très vague. Concernant la « journée sans voiture ». Matsumoto est le seul à avoir su nous dire en quoi cette mesure consistait. *« Chaque année c'est le 23 septembre le gouvernement veut que les gens ne prennent pas leur voiture. Il y a des pubs là dessus, certaines personnes essaient de ne pas l'utiliser, mais d'autres pensent au contraire que du coup il y aura plus de places pour circuler ils pourront aller plus vite donc peut-être que les gens l'utilisent encore plus et c'est l'effet inverse de ce que veut le gouvernement »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Cet enquêté souligne l'effet pervers de cette mesure, ainsi que nous avons pu le relever dans certains discours tenus en Île-de-France.

La grande exposition internationale d'Aichi de 2005 semble avoir permis de rendre visibles certaines actions à travers des campagnes d'informations sur l'environnement pendant plusieurs mois. Plusieurs personnes interrogées nous en ont parlé.

Quelques-uns nous ont évoqué les actions de la compagnie Toyota. Elle aurait mis en place un système de bus pour ses employés depuis le métro. Elle ferait aussi des offres concernant les voitures hybrides, en proposant plus de services ou en faisant une remise de prix, ou bien en réduisant les taxes pour les voitures bénéfiques pour l'environnement. *« Beaucoup de gens*

prenaient la voiture pour aller travailler chez Toyota, donc il y avait beaucoup d'embouteillages. La compagnie a mis en place un système de park and ride. Les gens peuvent utiliser le bus gratuitement. Ils vont en métro à la station la plus proche et prennent le bus de la compagnie. Et depuis qu'il y a ce système gratuit, 70% des gens ont choisi le train à la place de la voiture, donc il y a moins d'embouteillages » (Sudo, F, 29, A, GC/PC, chercheur/construction automobile). Ainsi, la mise en place d'une politique de déplacement d'entreprise, incitative de part l'accessibilité et la gratuité de l'alternative, semble avoir favorisé le changement de comportements. Nous verrons également dans l'enquête à Londres le poids des politiques de déplacement des entreprises.
Si les enquêtés avaient du mal à s'exprimer sur les mesures mises en place, ils ont soulevé leur manque de cohérence.

10.1.5.3 L'incohérence des actions politiques

Les enquêtés ont soulevé des incohérences dans les mesures, notamment en ce qui concerne le danger des personnes âgées au volant, le manque de management global, une automobile encore largement prioritaire, etc.
Minamoto avoue qu'il devrait faire plus pour l'environnement, mais il se déculpabilise en impliquant tous les autres qui ne font pas plus que lui, y compris le gouvernement. Il évoque des mesures illogiques dans son entreprise par exemple. *« Dans mon laboratoire, l'été quand il fait très chaud, on ferme pour ne pas trop utiliser l'air conditionné, mais c'est mieux si tout le monde se retrouve au même endroit, que si chacun utilise seul l'air conditionné chez soi »* (Minamoto, H, 25, A, centre/PC, étudiant).
Pour Matsumoto, le gouvernement devrait faire davantage pour la sécurité et l'environnement. *« Il faudrait qu'il y ait moins de voitures et le gouvernement devrait faire plus, parce que l'air est pollué, il y a des accidents sur la route et puis il y a beaucoup de personnes âgées qui conduisent et c'est très dangereux. Donc pour éviter tous ces dangers, le gouvernement devrait vite faire quelque chose »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). En effet, les personnes âgées qui ne sont plus en mesure de conduire correctement, représentent un très gros danger pour les enquêtés, ceci a été soulevé plusieurs fois dans l'enquête. Les personnes âgées doivent rendre volontairement leur permis de conduire et prendre la décision d'arrêter d'elles-mêmes. *« Il n'y a pas de loi pour ça mais c'est très dangereux, les jeunes dans les familles doivent les convaincre d'arrêter mais c'est pas facile »* (Matsumoto). Aoki souligne également ce danger, *« c'est très dangereux de conduire surtout à cause des personnes âgées, elles ralentissent et accélèrent sans arrêt, elles s'arrêtent soudainement, c'est vraiment stressant ! À chaque fois que je vois un danger c'est toujours une personne âgée. Au Japon, les personnes âgées arrêtent de conduire quand elles sentent qu'elles deviennent un danger, il n'y a pas d'âge limite »* (Aoki, F, 44, M, PC/PC, femme au foyer, 1 enfant).
Pour certains, l'automobile, de par les infrastructures et l'entretien de la voirie, est encore largement prioritaire. Nakata parle de *« car-centred policy »* (Nakata, H, 33, M, GC/GC, fonctionnaire, marié). Kato parle de *« car system »* (Kato, H, 32, M, PC/PC, ingénieur). Toutefois, quelques-uns ont constaté que les transports en commun commençaient à être au centre des actions politiques. En effet, selon le rapport de Toshikazu Yoshida (2005) cité précédemment, les politiques se sont fortement engagées dans le développement du système de transports publics. Les points stratégiques évoqués dans ce rapport sont : supprimer le nombre de voitures garées illégalement, développer l'accessibilité des transports en commun, rendre agréable leur utilisation, et développer un mode de vie basé sur des principes environnementaux. Ce qui est

sans doute essentiel pour intégrer de nouvelles pratiques de mobilité dans les mentalités et les mœurs de la société. Pour répondre à ces objectifs, la ville de Nagoya projette de mettre en place un système de *park and ride* performant et de réduire le nombre de voitures en centre ville. Il est même évoqué la mise en place d'un *road pricing*. Il est donc question de mesures incitatives et coercitives.

Nous pouvons supposer que la mise en place du dispositif de tri sélectif est une stratégie, un premier pas pour développer ce mode de vie basé sur des principes environnementaux. Il est plusieurs fois mentionné dans ce rapport qu'il est crucial de convertir les citoyens à un certain style de vie favorable à l'environnement, pour qu'ils choisissent par la suite un moyen de transport écologique. En effet, en amenant les individus à penser écologie, ils pourront alors choisir de faire les bonnes pratiques d'eux-mêmes sans que le gouvernement ait à passer par la contrainte. Cependant, notons que cela s'accompagne de la sanction sociale, qui facilite l'intégration et l'acceptation des pratiques.

Ainsi, l'enquête à Nagoya a mis en avant des résultats assez similaires à ceux de l'enquête en Île-de-France. Nous ferons le point sur les principaux résultats dans le dernier chapitre, avant de procéder à l'analyse interculturelle.

Penchons-nous à présent sur l'enquête réalisée à Londres. Nous suivrons la même logique d'analyse : acquisition, usages, rapport à l'environnement et aux politiques publiques.

10.2 Le cas de Londres : un usage de la voiture limité par de fortes contraintes

L'enquête à Londres a suivi la même méthodologie et les mêmes questionnements d'enquête, ainsi, nous retrouverons la même logique de description que pour les deux enquêtés précédemment présentées. Nous présenterons donc en premier lieu le processus d'acquisition de l'automobile, et nous verrons qu'elle s'avère nettement moins symbolique et banalisée que dans les deux autres enquêtes. Seront ensuite analysés les pratiques de mobilité à travers les usages et stratégies des différents modes. Nous verrons notamment que l'automobile s'inscrit plutôt dans des pratiques de loisirs et fait rarement l'objet d'un choix pour les déplacements pendulaires. Nous en viendrons ensuite à décrire le rapport à l'environnement, l'impact dans le choix des modes, ainsi que le poids des mesures politiques particulièrement coercitives et orientées par les coûts.

10.2.1 Une acquisition de la voiture peu normée

L'acquisition de la voiture est apparue peu banale pour les enquêtés à Londres contrairement à ceux interrogés à Nagoya et en Île-de-France. Non seulement la voiture serait perçue inutile en ville, mais les coûts financiers qu'elle engendre dissuadent également nettement son acquisition et son usage.

10.2.1.1 L'acquisition du permis n'est pas systématique

Nous avons vu qu'en Île-de-France (moins pour les parisiens d'origine) et d'autant plus à Nagoya, l'automobile était très chargée symboliquement. Dans les deux cas, il s'avère normal de passer le permis entre 18 et 20 ans, même si l'acquisition ne se fait pas dans la foulée. A l'inverse, à Londres il nous a semblé que passer son permis n'était pas aussi normalisé.
Certains ont toutefois suivi cette logique. Barbara par exemple a passé son permis à 18 ans et trouve cela normal. *« Je l'ai eu à 18 ans parce que c'est quelque chose qui se fait. Je suppose que beaucoup de personne le passe pendant les années d'école »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Rita a aussi passé son permis à 18 ans et a bénéficié d'une voiture rapidement grâce à ses parents. Elle a donc toujours eu une voiture depuis qu'elle est en âge de conduire, sauf quand elle a vécu à l'étranger.
Mais dans l'ensemble, cela n'était pas aussi courant que dans les autres enquêtes. Le mari de July n'a pas son permis et il semblerait que ce soit courant dans son réseau que les hommes ne conduisent pas. *« Il n'y a que moi qui conduis, il n'a pas le permis. On n'a pas mal de copains, c'est les filles qui conduisent et les hommes n'ont pas le permis. Ici ça se fait pas trop de passer le permis »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant). Alex n'a pas son permis non plus, il n'éprouve pas le besoin de conduire, pourtant il adorerait avoir une voiture. *« J'adorerais avoir une voiture mais je n'ai pas le permis. J'avais commencé à prendre des leçons, mais après je suis parti*

en vacances et j'ai jamais fini, et après je travaillais donc je n'avais pas le temps. Mais comme je vis à Londres j'ai jamais eu de raisons d'avoir une voiture. Mais bon c'est plus facile quand on a une famille. Peut-être dans quelques années ! » (Alex, 28, A, zone1, avocat). En effet, l'influence de l'entourage, ou la naissance d'un enfant, incitent plus souvent à faire acquisition d'une voiture.

10.2.1.2 Acquisition du permis et de la voiture incitée par la famille

Nous avons pu remarquer que les personnes rencontrées qui avaient le permis étaient majoritairement des étrangers. Quelques Français ont bénéficié de la voiture de leurs parents ou d'un don d'une voiture quand ils habitaient en France mais en arrivant à Londres ils ont très vite pris d'autres habitudes de mobilité et renoncé à la voiture.
Comme nous l'avons vu dans les autres enquêtes, la naissance d'un enfant incite souvent à faire l'achat d'une voiture. Anna n'imaginait pas avoir besoin d'une voiture avant d'avoir un enfant. *« C'était évident que quand on aurait un enfant on aurait une voiture. Mais sans enfant il vaut mieux louer de temps en temps, prendre le taxi… »* (Anna, 28, M, zone3, femme au foyer, mariée, 1 enfant). En effet, avoir des enfants et s'installer dans une maison individuelle en banlieue sont des facteurs qui favorisent l'acquisition. Monica fait beaucoup de vélo mais elle a acheté une voiture très récemment, quelques mois après avoir eu son deuxième enfant. Même si elle continue de prendre ses enfants sur son vélo, pour aller plus loin, cela devient difficile. Elle voulait une voiture depuis 5 ans, mais comme elle vivait dans Londres les prix de stationnement et le trafic la freinaient. Finalement, deux enfants, l'achat d'une maison en zone 3, ainsi que le désir de partir le week-end, ont poussé à l'achat de la voiture. De même, July prévoit d'acheter une voiture prochainement. Elle prenait beaucoup le train, mais depuis qu'elle a un enfant, cela est devenu trop contraignant. Elle loue donc régulièrement des voitures, et aujourd'hui, elle envisage de déménager à la campagne où elle aura besoin d'une voiture bien à elle.
Par ailleurs, au sein du couple, le partage du volant pour les longs trajets suppose que tous les membres du ménage aient le permis. Mikael, Français, est marié à une Anglaise qui n'a pas son permis, mais quand ils louent une voiture il aimerait pouvoir partager la route avec elle. Il lui a donc offert le permis, ce qui risque semble-t-il de remettre en question le souhait de ne pas avoir de voiture. *« Ma femme voudrait une voiture, elle est en train de passer le permis et du coup elle est tout excitée à l'idée de conduire une voiture. Mais je pense qu'on va plutôt continuer à en louer c'est beaucoup plus simple. (…) C'est moi qui lui ai offert à Noël, elle a 31 ans et n'a jamais eu besoin de le passer, mais je me suis dit que c'était bien qu'elle l'ait pour se partager la route sur les longues distances quand on loue une voiture ou bien pour me conduire quand j'ai trop mal au dos… ça peut toujours servir. Là elle est toute contente et elle a hâte de conduire une voiture comme moi quand j'ai passé le permis. Mais après ça passe et la voiture devient purement utilitaire et là on n'en a pas l'utilité donc on ne va pas en avoir »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). En effet, pour nombreux enquêtés la voiture ne semble pas indispensable à Londres, il est possible de se déplacer sans.

10.2.1.3 Une voiture inutile et chère

Les enquêtés ont le sentiment qu'une voiture à Londres serait inutile, mais ce sentiment est directement lié aux contraintes d'embouteillage, de stationnement, et aux coûts, ce que nous expliquerons davantage par la suite.

Olga a son permis de conduire mais ne conduit jamais, elle nous dit ne pas avoir besoin de voiture. *« Je n'ai pas besoin de voiture, c'est un budget trop important, dans Londres c'est trop galère, hyper cher, le parking est difficile, il faut entretenir la voiture. Et si je sors ça veut dire que je ne bois pas, donc non, je ne m'en servirais pas vraiment »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance). Dan aimerait avoir une voiture mais il ne se décide pas : si elle permet plus de spontanéité, elle reste trop contraignante. *« Il n'y a plus de spontanéité, je descends, je saute dans ma voiture et c'est parti ! C'est plus simple que devoir aller acheter des billets de train et m'y prendre à l'avance, arriver à l'heure, être stressé pour ne pas louper le train… Mais là je sais que si je veux partir un samedi matin, je vais être coincé dans les embouteillages, je l'ai déjà fait c'est l'horreur ! Même à 9h du matin il faut 2h pour sortir ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié).

Avoir une voiture n'est pas indispensable, d'une part il est possible d'en louer ou d'en emprunter, et d'autre part, le réseau de transports en commun semble suffisant. Mikael a abandonné la voiture et ne s'en porte pas plus mal. *« Je me suis rendu compte que c'était aussi bien sans voiture, on a les transports en commun pas loin, c'est bien desservi et on se fait livrer à la maison. Finalement, on n'a pas besoin de voiture. Ou alors ce serait pour partir ou transporter des choses, des meubles, mais dans ce cas on loue c'est beaucoup plus simple ! Et quand tu comptes tous les coûts, entre la voiture, l'essence, les taxes, le stationnement, l'équipement… c'est un luxe superflu »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). Mathiew avait plusieurs voitures lorsqu'il vivait en Australie mais en arrivant à Londres, il s'est résigné à les revendre. En effet, si dans son pays d'origine, la voiture est indispensable du fait de l'organisation spatiale, à Londres, il est possible de se déplacer sans voiture. *« J'adorais les voitures ! J'avais deux vieilles voitures que je m'amusais à réparer. En Australie tout le monde a une voiture, parce que les transports en commun ne sont pas bien et la ville est trop étalée donc ça prendrait trop de temps. Mais quand je suis venu ici j'ai vendu mes voitures. Au début je conduisais un peu mais j'aimais pas ça : tu conduis 5 minutes et tu t'arrêtes, 2 minutes et tu t'arrêtes encore, c'est fou il y a trop de trafic et ça coûte trop cher, pour garer sa voiture c'est 10£ la journée !! C'est dingue ! »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager).

Greg est passionné de voitures, mais il aime les belles voitures et la vitesse. Ainsi posséder une voiture à Londres ne l'intéresse pas, il ne ressentirait aucun plaisir à conduire. *« J'adore les voitures mais pour la vitesse et l'esthétique, comme les Ferrari. Mais j'aime conduire sur les espaces dédiés, sur les circuits. Dans la ville ça n'a aucun intérêt si on ne peut pas aller vite et utiliser la puissance. Les riches n'ont pas de voiture, ça sert à rien à Londres, c'est un cauchemar ! Ils préfèrent louer des belles voitures, des limousines, des hélicoptères, et ils prennent tout le temps le taxi ! Finalement c'est moins cher que d'avoir une voiture, et tu n'as pas la difficulté pour te garer »* (Greg, 24, A, zone1, broker). Patrick espère pouvoir bientôt s'acheter une voiture, mais comme Greg, il souhaite une belle voiture pour se faire plaisir. *« Une voiture à Londres ça me tenterait, pour me faire plaisir, le week-end, de temps en temps le soir. J'attends d'avoir plus d'argent. Ce serait un luxe en plus »* (Patrick, 26, M, zone1/zone2, trader). Il semblerait qu'en Île-de-France la voiture représente un mode de déplacement individuel, alors qu'à Londres, elle correspondrait davantage à un luxe, un plaisir, voire même un loisir. Ceci expliquerait l'usage massif du métro y compris par les chefs d'entreprises, et le grand nombre de voiture de luxe à Londres. *« A Londres, les voitures c'est plutôt des voitures de luxes, même les petites voitures sont neuves,*

impeccables, donc c'est des gens qui ont de l'argent, mais ils l'utilisent plutôt le week-end, la plupart des gens qui ont des belles voitures se déplacent en métro pour des raisons pratiques. (…) A Paris c'est une mentalité voiture, tous les gens que je connais ont une voiture, et tu sens que c'est vraiment pour se déplacer, les voitures ne sont pas extraordinaires, c'est la mentalité d'avoir un engin à soi pour se déplacer, ici c'est plus pour se faire plaisir, pour le week-end, il y a que des belles voitures. Les Anglais sont que en transports ou taxi, et la voiture c'est plus pour le week-end » (Patrick).
Ainsi, la voiture n'apparaît pas utile dans Londres. Les passionnés n'éprouveraient aucun plaisir à conduire une belle voiture. Les contraintes d'embouteillage, de stationnement et surtout de coût sont trop importantes En effet, l'automobile est excessivement chère, ce qui freine sensiblement son acquisition. Nous y revenons plus précisément.

10.2.1.4 Les coûts de la voiture, un frein à son acquisition

Si certains ont dû renoncer à la voiture en arrivant à Londres, d'autres n'ont pas conscience des coûts qu'elle représente. Quelques-uns en ont conscience mais ils en ont aussi les moyens.

10.2.1.4.1 Ceux qui sont contraints de renoncer à la voiture

Beaucoup de personnes rencontrées nous ont dit avoir abandonné la voiture soit en arrivant à Londres soit peu de temps après l'avoir acheté, à cause des dépenses conséquentes qu'elle implique. Patrick a toujours été habitué à avoir des modes de locomotion individuels à Paris, en passant du vélo, au scooter, à la voiture et à la moto. Il n'a jamais pris les transports en commun. Mais en arrivant à Londres, la vie étant plus chère, il a revendu sa voiture et sa moto et a dû prendre les transports en commun le temps d'acquérir suffisamment d'argent. Il a enfin pu s'acheter un scooter au bout de deux ans, et envisage l'achat d'une voiture de luxe. Si Patrick a été contraint au début, il envisage à nouveau ces acquisitions. Tandis que d'autres ont été contraint financièrement et constatent finalement les inconvénients d'avoir une voiture à Londres : trafic, problèmes de stationnement, etc.
Acquérir et faire usage d'une voiture à Londres est perçu excessivement cher, et présente un frein évident à son acquisition[208]. Alan avait une voiture il y a 4 ans, mais il a dû la vendre. *« J'ai eu une voiture il y a 4 ans mais je ne l'ai pas gardé longtemps j'ai dû la revendre parce que c'était trop cher. J'aimerais en acheter une pour aller travailler, mais se garer c'est impossible à Londres, où si tu la mets dans un parking c'est 25£ la journée, donc mon salaire irait directement dans la place de parking ! Et la Congestion Charge… »* (Alan, 29, M, zone 3/zone1, professeur). Pourtant aujourd'hui il en aurait besoin pour transporter du matériel de musique. *« Pour le moment je peux le faire sans voiture mais c'est fatiguant et c'est une perte de temps. J'ai deux grosses caisses, mais c'est lourd, difficile et les gens s'énervent parce que ça prend trop de place dans le métro. (…) mais par exemple samedi, je devais aller chercher huit caisses, j'ai fait ça en 10 voyages, ça m'a pris toute la*

[208] A titre indicatif, selon les enquêtés, les taxes qui s'ajoutent au prix d'achat de la voiture sont de 200£ (290€) par an ; l'assurance entre 500 et 1000£ (700 à 1400€) ; la Congestion charge, 8$ (11,5€) par jour avec une réduction de 90% pour les résident de la zone, une place de parking sur le lieu de travail est estimée à environ 250£ (360€) par mois ; le carburant est environ de 30£ (45€) pour un plein (et peut être écoulé en une semaine pour un usage quotidien) ; et le permis résident coûte environ 60£ pour 3 mois.
Concernant le salaire moyen : le salaire horaire net moyen à Londres équivaut à 12,5€/h, à Paris le taux horaire moyen est 9€. Sources : http://www.linternaute.com/actualite/argent/06/villes-les-plus-cheres/

journée c'est ridicule ! Avec une voiture en une fois c'était fait » (Alan). Il nous dit clairement que la seule contrainte est le coût. Si au Japon la performance du système de transports en commun l'a dissuadé d'avoir une voiture, à Londres ce sont les coûts. *« Au Japon j'étais à la tête d'une école, donc je gagnais beaucoup d'argent, j'avais pas besoin d'une voiture là bas parce que les transports en commun sont très performants, c'est un système excellent, vraiment parfait, toujours à l'heure, très régulier, fréquent, j'avais pas besoin de voiture, donc j'ai envoyé de l'argent à mes parents pour qu'ils m'en achètent une ici. Mais quand je suis revenu, mon salaire était beaucoup moins bon, et c'était beaucoup trop cher pour moi, donc environ 2 mois après j'ai réalisé que ce n'était pas faisable d'avoir une voiture à Londres, donc je l'ai vendu »* (Alan).

Tim avait une voiture qui lui coûtait beaucoup d'argent, ce qui était au dessus de ses moyens. Il a eu un accident, qui finalement a été une chance, non seulement pour s'en débarrasser mais il a aussi récupéré de l'argent de l'assurance. *« Ça me coûtait trop cher donc j'ai décidé de ne plus avoir de voiture et d'avoir plus d'argent pour moi. (…) C'était une chance pour moi d'avoir cet accident parce que la compagnie d'assurance m'a remboursé 1600£ pour la voiture ! »* (Tim, 31, M, zone 2, facteur). Il avait prévu d'attendre la fin de son contrat d'assurance pour la revendre, environ 4 mois après l'accident. Rita a aussi eu un accident, mais contrairement à Tim, elle n'a pas été remboursée par l'assurance. Au contraire, les coûts de celle-ci ont dès lors considérablement augmentés, et elle n'avait plus les moyens d'acheter une autre voiture.

10.2.1.4.2 Ceux qui ont les moyens mais sont conscients des coûts

Certains ont le budget pour avoir une voiture, mais sont conscients des coûts élevés qu'elle représente. *« La voiture c'est assez cher, l'avoir c'était pas un problème puisque c'est un cadeau des parents de mon mari, mais l'essence est assez cher maintenant, l'assurance c'est 400£ l'année, et puis il y a l'entretien, le parking qui coûtent aussi de l'argent »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Joe nous explique que les voitures en Angleterre sont moins chères, mais l'assurance lui coûte 1000£ par an, les taxes routières ont augmentées et s'élèvent à environ 100£ l'année, sans compter les autres frais. Il ne souhaiterait pas avoir de voiture, *« à vélo tu n'as pas toutes ces dépenses »*, mais il en a besoin de temps en temps comme outil de travail (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants).

Quand Sheila fait le calcul de son budget, elle dépense environ 20£ par mois pour l'essence, comme ils sont trois à utiliser la voiture, les coûts sont divisés. Elle comptabilise 5£ pour le parking (elle ne se gare pas longtemps et dans son quartier en zone 3), par contre le budget des contraventions est beaucoup plus important, elle a dépensé 550£ en un an (deux enlèvements par la fourrière à 200£ et des temps de stationnement dépassés souvent que d'une ou deux minutes). Dans ce cas, non seulement la voiture est partagée dans le foyer, et Sheila ne s'en sert pas pour ses déplacements pendulaires.

Quelques personnes ont commencé à prendre conscience des coûts et à faire des calculs après avoir expérimenté un autre mode, en l'occurrence les transports en commun. En faisant le calcul maintenant qu'elle n'a plus de voiture, Rita constate que les transports en commun sont beaucoup moins coûteux. *« Les transports en commun c'est 80£ (115€) par mois pour 2 zones. Et j'en avais pour 10-15£ d'essence par semaine, et 800£ d'assurance. Donc les transports en commun sont beaucoup moins chers. Mais ça me manque la voiture ! »* (Rita, 30, M, zone 3/divers endroits, enseignante). Patrick avait un budget considérable en France pour sa voiture et sa moto

cumulées (3000€ d'assurance par an, 120€ d'essence par mois, 2000€ d'entretien par an). Aujourd'hui il s'est remis au scooter à Londres et contrairement à Rita, il voit ses coûts réduits par rapport aux prix des transports en commun. *« Je fais un plein toutes les deux semaines, ça me fait à peu près 20£ par mois, 40£ d'assurance par mois, alors que la carte de transport me coûtait 80£ par mois »* (Patrick, 26, M, zone1/zone2, trader).

10.2.1.4.3 Ceux qui n'ont pas conscience des coûts ou ne s'en préoccupent pas

D'autres n'ont absolument pas conscience des coûts de leur voiture. Certains ont acheté récemment une voiture, ou le prévoient prochainement, dès lors, ils ne perçoivent que les coûts d'achat et n'ont pas fait de calcul pour les coûts d'usage. Monica n'a pas de parking à payer et ne se rend pas souvent dans Londres, du moins jamais en voiture, ce qui réduit les frais. Mais elle nous dit ne pas se rendre compte encore du coût. *« On a la voiture depuis deux mois et on n'a jamais eu de voiture avant, donc je ne sais pas encore combien ça va nous coûter, mais comme on l'utilise pas trop »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). July a prévu un budget pour l'achat de la voiture, mais n'a pas pensé aux coûts à l'usage. *« Acheter une voiture ça fera forcément des frais en plus entre l'assurance, l'essence… mais ça reviendra moins cher que de prendre le train, c'est très cher le train ici. On a un budget pour l'achat mais on n'a pas fait de calcul pour l'après »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).
D'autres, comme dans les autres enquêtes, ont, à l'inverse, une perception des coûts de la voiture limitée à l'usage et ne comptabilisent que l'essence et le parking. Quelques-uns ne font aucune estimation et n'ont visiblement aucune idée du budget dépensé pour leur voiture. *« C'est quelque chose que j'ai jamais regardé de très près… »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Lorsque Jenifer a acheté son appartement, elle a pu bénéficier d'une place de parking. Elle en a donc profité pour acheter la voiture qu'un ami lui revendait. Sans ce parking, elle n'aurait jamais acheté de voiture, ne souhaitant pas être contrainte par le stationnement. Ce n'est pas les coûts ici qui la freinaient. *« Il y a 2 ans, un ami a déménagé en Malaisie et cherchait à revendre sa voiture, je la connaissais et elle me plaisait bien comme j'ai une place de parking, je l'ai acheté. Il me l'a vendu un an après que j'ai emménagé, donc c'était l'opportunité »* (Jenifer). Jenifer a les moyens d'utiliser sa voiture quotidiennement, cela ne représente donc pas une contrainte. De plus, elle doit payer la *Congestion Charge*, mais nous explique que ce n'est si cher étant donné qu'elle vit dans la zone : elle a une réduction. En effet, ceux qui vivent dans la zone de *Congestion Charge* ne paient que 10% de la taxe, mais ils doivent par ailleurs payer une place de parking. En l'occurrence, Jenifer bénéficie d'un parking avec son appartement. *« Il y avait les coûts qui rentraient en compte, entre la Congestion Charge, parce que j'habite dans la zone, elle s'arrête juste derrière, donc il faut que je la paie tous les jours quand je la sors. En étant résidente j'ai 90% de réduction donc au lieu de payer 8£ par jour, je paie 16£ par mois. C'est un abonnement à la semaine au mois ou à l'année »* (Jenifer). Finalement, si nous faisons le calcul, elle paie 16£ de *Congestion Charge* par mois, 250£ par mois de parking sur le lieu de travail, 30£ de plein d'essence par semaine, sans compter les autres frais d'entretiens, de parking, etc. Ayant eu une augmentation de son salaire avant de prendre sa voiture tous les jours, ce nouveau budget relativement important ne change pas vraiment son mode de vie. *« Je n'ai pas besoin de me restreindre, j'ai été augmentée juste avant et c'est exactement ce que je passe dans la voiture, donc par rapport à l'année dernière ça ne change pas énormément »* (Jenifer).

Nous avons pu avoir ici un aperçu des contraintes qui freinaient l'acquisition de l'automobile : contraintes de coûts, de stationnement, d'embouteillage. Ces contraintes freinent non seulement l'acquisition mais aussi l'usage. D'autant plus lorsque les autres possibilités modales semblent satisfaire les besoins de déplacements. Toutefois, nous retrouvons là encore la même diversité de pratiques que dans les autres enquêtes : certaines personnes (qui ne sont pas contraintes par les coûts notamment ici) ont un usage régulier, si ce n'est exclusif de la voiture. Il s'agit donc à présent d'observer les usages des enquêtés à Londres.

10.2.2 Usages et stratégies

Seront présentés ici les usages des différents modes à Londres. Nous verrons que la ville offre une palette de modes variés dont les habitants font usages. Dans cette enquête aussi, les pratiques de mobilité apparaissent plutôt multimodales. Ainsi les usages et stratégies modales s'organisent autour de l'automobile, les transports en commun (et contrairement aux deux autres enquêtes, le bus est très utilisé), le bateau, les deux-roues, la marche, la location de voiture, et le taxi. Partant de là, nous nous arrêterons sur les stratégies d'apprentissage de la mobilité à Londres, mettant en avant le « capital mobilité ».

10.2.2.1 Un usage automobile très contraint

Nous verrons tout d'abord ici que les enquêtés étant rarement multi équipés, cela nécessite une organisation au sein du foyer. D'autre part, il apparaît que l'usage de la voiture s'associe plutôt à des activités de loisirs, bien que certains l'utilisent pour leurs déplacements pendulaires. Finalement, l'usage de la voiture s'avère être très contraint du fait de la politique de la ville en matière de déplacement qui vise à réduire considérablement l'usage de la voiture. Ainsi, les contraintes de coûts, de stationnement, de trafic et plus particulièrement la *Congestion Charge* restreignent l'usage automobile. Nous constaterons également l'impact des politiques de déplacement des entreprises sur les comportements de mobilité.

10.2.2.1.1 L'organisation familiale : jeu de négociations et de compromis

Les automobilistes enquêtés à Londres n'étaient pas multi équipés comme à Nagoya. Dès lors, souvent il faut se partager la voiture au sein du couple, et cela implique des jeux de compromis et de négociation. Comment cela se passe-t-il quand les deux conjoints n'ont pas les mêmes activités ? Anna se base sur le programme de son mari qui se sert de la voiture comme outil professionnel. Femme au foyer, elle planifie ses activités qui nécessitent l'usage de la voiture quand il ne prévoit pas de la prendre. *« Il en a besoin pour le boulot donc il est prioritaire mais il me donne son planning de la semaine comme ça je sais quand je peux la prendre. S'il avait eu besoin de la voiture hier, j'aurais fait les courses un autre jour »* (Anna, 28, M, zone3, femme au foyer, mariée, 1 enfant).

En nous racontant son week-end, Barbara nous donne un exemple d'organisation complexe qui

permet aux deux de réaliser leurs propres activités. *« Samedi j'ai amené mon mari au Cricket, je suis restée un peu et je suis rentrée en voiture à la maison. Je suis allée avec lui pour profiter du soleil et sortir de Londres, mais finalement il ne faisait pas si bon donc je suis rentrée et je n'ai pas utilisé la voiture le reste de la journée, je suis juste restée dans le quartier et j'ai marché. Mon mari a dû se faire amener à une station de métro par un ami en voiture pour rentrer. Il pouvait laisser toutes ses affaires de Cricket au club, mais il ne pourrait pas faire ça toutes les semaines parce qu'il ne va pas toujours au même endroit. (…) Il en a eu pour 20 minutes en voiture pour aller jusqu'à la station et ensuite trois quart d'heure de métro. Mais j'ai gardé la voiture parce que ça aurait été trop difficile pour moi d'aller jusqu'à la station de métro, personne ne pouvait m'accompagner. Et en plus il a une carte de transport donc il n'avait pas à payer alors que moi j'aurais dû. Et je ne savais pas si j'aurais besoin de la voiture dans la journée, donc c'était plus flexible pour moi »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Ils s'organisent donc de sorte à ce que ce ne soit pas trop coûteux à l'un et à l'autre, mais cela demande une organisation des deux côtés.

Partager la voiture demande donc une organisation et des compromis en fonction du programme d'activités de chacun et des contraintes réciproques. Par ailleurs, il apparaît que la voiture est surtout utilisée le week-end pour les activités de loisirs.

10.2.2.1.2 Un usage selon l'activité

Les quelques personnes rencontrées qui possèdent une voiture l'utilisent très peu pour leurs déplacements pendulaires, davantage pour leurs loisirs, et plutôt pour partir hors de Londres.

En effet, plusieurs automobilistes interrogés à Londres n'ont pas un usage quotidien de la voiture et comme les enquêtés de Nagoya, l'utilisent finalement assez peu. *« C'est très pratique d'avoir une voiture à disposition, mais on ne l'utilise pas très souvent »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Ils l'utilisent également plutôt pour faire les magasins et porter des charges lourdes. *« Dans la semaine on utilise la voiture pour porter du matériel lourd pour l'appartement. Et mon petit ami l'utilise chaque week-end pour aller jouer au cricket à l'extérieur de Londres. Il a besoin de transporter tout son matériel. Et c'est dans des grands espaces verts donc c'est pas toujours facile d'y aller en transports en commun »* (Barbara).

Comme à Nagoya, il est coutume ici d'aller boire un verre après le travail. Ainsi, les individus évitent de prendre la voiture dans ces cas là. Si Lola prend sa voiture tous les jours et toute la journée, le soir, quand elle va consommer de l'alcool, elle utilise les transports en commun ou le taxi. Dans ce cas, Joe préfèrera aussi prendre le bus (ou le taxi quand il est bien habillé).

Lorsque la voiture est utilisée pour les déplacements pendulaires, elle prend la fonction d'un outil de travail (déplacements professionnels, matériel à transporter). *« Je prends la voiture seulement quand les transports en commun ne sont pas satisfaisants. Tout dépend du lieu et de ce que je dois transporter. Des fois j'ai beaucoup de documents et je ne peux physiquement les porter dans le train »* (Barbara). Joe utilisera de préférence le vélo pour faire ses déplacements professionnels dans son quartier, mais il prendra de temps en temps sa voiture lorsqu'il doit transporter du matériel ou des gens. *« Pour aller faire les magasins quand j'ai des choses à porter, ou quand je suis avec d'autres personnes. Par exemple mon employé vient avec moi de temps en temps dans les appartements que je gère, et il n'a pas de vélo donc on y va en voiture »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Par ailleurs, lorsque Joe décide de prendre sa voiture pour une activité, il regroupera toutes ses activités de la journée à l'extérieur et les enchaînera en voiture. *« J'avais un RDV à midi, j'y suis allé en voiture parce que j'étais très en retard et la personne ne*

pouvait pas attendre. Je suis resté une heure et ensuite je suis passé à la banque en voiture aussi. Une fois que j'ai pris la voiture, je la garde toute la journée. J'ai fait tout ce que j'avais à faire dehors sans revenir à la maison. Donc si je prends ma voiture en premier, ça sera une journée voiture, et si je choisis le vélo, ce sera une journée vélo » (Joe).

Sheila ne prendra jamais sa voiture pour aller dans Londres à cause du trafic, des difficultés à se garer et du coût de la *Congestion Charge*. Par contre, elle l'utilise pour tous ses autres déplacements, y compris pour aller acheter des cigarettes à 10 minutes à pied. *« On a une voiture, pour se déplacer dans le quartier, faire les courses, aller au tabac, chez des amis, pour tout sauf pour aller dans le centre de Londres. A cause de la Congestion Charge, c'est compliqué pour se garer et il y a trop de monde. Le métro est beaucoup plus pratique. (…) Il y a 10 minutes de marche pour aller au tabac, mais en voiture c'est 5 minutes, et c'est facile, on peut se garer gratuitement devant la maison et devant le tabac aussi »* (Sheila, 23, M, zone3/zone1, assistante commerciale). En effet, certains choisissent la voiture pour des questions de confort et de rapidité. *« Des fois, ça prend 5 minutes en voiture alors qu'en train ça aurait été 4 ou 5 fois plus long »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Toutefois, lorsque Barbara doit être à l'heure, elle choisira de préférence les transports en commun. *« D'autres fois, quand je devais être à l'heure pour une audience à 9h, je ne pouvais pas être en retard, donc c'est plus pratique de prendre le train »* (Barbara).

En effet, les contraintes de trafic et de stationnement notamment limitent la fiabilité de la voiture.

10.2.2.1.3 Trafic et difficulté de stationnement

Dans nombreux cas, à Londres comme à Nagoya, la voiture n'est pas utilisée pour se rendre en centre ville du fait des embouteillages, du prix des parkings et de la difficulté à trouver une place.

Lola évite les heures de pointes en décalant ses horaires de travail. *« Si je pars au boulot à 7h, je mets 30 minutes et si je pars à 8h ça prend 1h »* (Lola, 24, M, zone2/zone1, commerciale). Elle arrive donc beaucoup plus tôt au travail. *« Je suis supposée commencer à 9h30 mais j'arrive là bas à 8h. Je commence plus tôt pour éviter le trafic. Je dois être à l'heure au travail, donc je pars toujours pas plus tard que 7h30 pour être sûre »* (Lola). Et le soir, elle évite également les embouteillages, *« le soir je pars vers 7h-7h30 donc il y a peu de trafic, je mets 20 minutes, maximum 30 »* (Lola). De plus, elle ne prendra pas la voiture pour ses déplacements professionnels si elle n'a pas de place de stationnement garantie. Elle vérifie toujours avant de partir si elle a la possibilité de se garer, dans le cas contraire elle prendra un taxi.

Barbara vit en zone 3 et bénéficie du tarif résident. Elle paie cette autorisation 5£ l'année pour se garer où elle veut dans l'aire prédéfinie. Mais pour ceux qui n'ont pas ce permis le tarif est beaucoup plus élevé. *« Il y a une zone de stationnement et j'ai un permis pour me garer où je veux dans la zone. Le permis coûte 5£ par zone et par an ce qui est vraiment pas cher. Et c'est 20p pour 5 minutes pour les gens qui n'ont pas le permis, donc il y a une grande différence ! »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Joe a récupéré un permis pour handicapés, donc se garer dans son quartier n'est pas un problème. *« Je peux la garer dans la rue, juste en bas du bâtiment, et devant la banque, n'importe où ! J'ai un permis pour les handicapés donc je ne paie pas. (…) Merci à ma mère qui est handicapée ! Le permis est pour la voiture et pas pour la personne donc j'en profite ! Je ne paie pas et je peux me garer n'importe où ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants).

Conduire à Londres était plus facile avant les mesures mises en place. Aujourd'hui, cela devient tout simplement impossible selon nombreuses personnes interrogées du fait des difficultés de

stationnement, des coûts et du trafic. Le patron de Jenifer alterne voiture et transports en commun. Il prend la voiture jusqu'à ne plus supporter la circulation, puis le train jusqu'à ne plus supporter la foule. *« Ce matin il n'était pas très content, il n'a pas pu monter dans le train il y avait trop de monde, donc ça m'étonnerait pas que demain il revienne en voiture ! »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).

Certains, comme Jenifer prennent la voiture pour leurs déplacements pendulaires, mais dans la journée ils utiliseront plutôt les transports en commun. *« En semaine, quand j'ai des repas avec des clients, je prends les transports en commun pour aller dans la « city ». Je prends le DLR (le tramway) de Canary wharf à Bank, ou bien la Jubilee (ligne de métro) qui m'emmène à Green Park ou Bond Street où j'ai aussi des clients. C'est direct et entre midi et 2h il y a beaucoup moins de monde, je fais ça en 20 minutes. La journée je prends pas la voiture parce qu'avec les feux, le trafic, le temps de se garer, etc. ça prend beaucoup moins de temps en transports en commun. Je pourrais prendre le taxi c'est l'entreprise qui paie mais ce serait beaucoup trop long »* (Jenifer).

A ces contraintes de trafic et de stationnement, s'ajoute le coût de la *Congestion Charge*. *« Pour aller dans Londres, la voiture n'est pas si rapide et c'est trop cher à cause de la Congestion Charge et des places de stationnement, donc je choisis le métro »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Nous allons voir en effet, que la *Congestion Charge* a un impact sur les pratiques de mobilité de certains, tandis que d'autres adoptent des stratégies pour l'éviter.

10.2.2.1.4 L'impact de la Congestion Charge à Londres

Selon les sondages et enquêtes qui ont fait suite à la mise en place de la *Congestion Charge*, cette mesure aurait un impact significatif sur les comportements et sur l'environnement, du moins dans la zone[209]. Les conséquences de cette mesure hors de la zone sont moins évidentes. Quelques enquêtés ont modifié leur comportement, mais beaucoup évitent la zone, ou constatent une augmentation du trafic à ses frontières.

En effet, certains ont adopté de nouveaux comportements en préférant à présent prendre les transports en commun ou le taxi. Joe prenait la voiture pour aller dans Londres mais dorénavant il y va en transports publics. *« Quand je vais dans le centre de Londres, je devrais payer 8£ donc j'y vais plus souvent en bus ou à vélo »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Même si cet enquêté gagne beaucoup d'argent, il n'accepte pas cette taxe par principe, et se contraint à changer. *« J'ai de l'argent mais je n'aime pas payer, je travaille dur, ce n'est pas la loterie ou l'argent de mon père ! Je fais attention à mon argent. Donc si je peux je prend mon vélo plutôt que de payer la Congestion Charge »* (Joe).

Mais d'après nos observations, confirmées par les enquêtés, la circulation serait importante aux extrémités de la zone. Les réactions et stratégies mises en œuvre par nos enquêtés pour contourner ou éviter la zone nous en donnent un aperçu : certains automobilistes ne seraient pas

[209] Dans le rapport de suivi, « Congestion Charging : Impacts monitoring fifth annual report », July 2007, *Transport For London*, on constate une réduction sensible du trafic dans la zone (-15%), -21% d'entrée dans la zone en 2006 par rapport à 2002, une réduction des accidents de la route, une réduction des émissions, une augmentation de l'usage des transports en commun. Il est également évoqué une faible hausse du trafic en limite de zone (+4% pour tous véhicules, +1% pour les 4 roues et plus). La congestion dans la zone a chuté de 30%, les parcours en voiture tant pour aller vers la zone que pour en sortir sont plus rapide, les temps de parcours ont diminué en moyenne de 14%. Sources : Transport For London, http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/fifth-annual-impacts-monitoring-report-2007-07-07.pdf

freinés à faire usage de leur voiture. Quelques-uns continuent de prendre leur voiture mais évitent la zone, la contournent quand ils ne faisaient que la traverser. *« Il y a des gens qui font des détours pour éviter la Congestion Charge ou qui partent plus tôt, donc finalement ça ne fait que décaler le problème »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur).
D'autres automobilistes décalent leurs horaires de travail afin d'éviter la *Congestion Charge*. Le péage fonctionne les jours de semaine uniquement de 7h du matin à 6h le soir. Ainsi certaines personnes font en sorte d'arriver sur le lieu de travail avant et d'en repartir après. Ils sont donc prêts à augmenter leur temps de travail pour éviter cette taxe. Danielle nous explique que son patron part plus tôt pour éviter la *Congestion Charge* et les embouteillages. Jenifer est confrontée à une circulation difficile quelque soit l'heure de départ. Elle nous dit que même avant 7h du matin, elle serait confrontée à tous ceux qui évitent les horaires de la *Congestion Charge*. *« Je mets toujours 45 minutes mais c'est à cause de l'heure. Il faudrait que je parte avant 7h du matin, et encore ! La dernière fois je devais partir tôt et il y avait beaucoup de monde, je me suis retrouvée avec tous ceux qui ne veulent pas payer la Congestion Charge »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Patrick avoue que la *Congestion Charge* ne serait pas un frein s'il avait une voiture, ses horaires de travail lui éviteraient la *Congestion Charge*. *« Je pars vers 6h30 pour être avant 7h au boulot, et il y a personne. Le soir entre 6h et 8h c'est bouché, donc il faut partir avant ou après. Mais mes horaires seraient hors de la Congestion Charge. Ce ne serait pas mon souci. Et si j'achète une voiture c'est que j'aurais les moyens, donc ce serait plutôt le trafic, en plus j'aurais un parking là bas »* (Patrick, 26, M, zone1/zone2, trader). De plus, il dit clairement que lorsqu'il aura une voiture il aura aussi les moyens financiers d'en faire usage à Londres.
Par ailleurs, les automobilistes qui vivent dans la zone bénéficient d'une réduction de 90% de la taxe. Ainsi, cette mesure n'a pas d'effet sur leur comportement, cette somme paraît ridicule lorsqu'ils ont les moyens d'avoir une voiture et de vivre au cœur de Londres. *« Là, je suis dans la zone de Congestion Charge donc avec un deux-roues tu ne paies pas la taxe, et si t'habites dedans en voiture c'est 50p par jour donc pour quelqu'un qui a une voiture c'est rien tu te poses pas la question. Tu paies ton abonnement c'est rien tu t'en fiches, alors que quelqu'un qui habite à l'extérieur pour rentrer c'est 8£ par jour »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Ainsi, cette mesure ne dissuade pas ces automobilistes, et au contraire leur profite même puisqu'ils sont moins contraints par la circulation. D'autres personnes ne sont pas contraints financièrement par cette taxe étant donné qu'elle est payée par l'employeur -nous y reviendrons, et ils profitent dès lors de la baisse de circulation.
Mais pour quelques personnes, le trafic augmente à nouveau puisque les individus s'habituent à la taxe ou la considèrent dans leur budget-déplacement. *« Quand ça a été instauré, pendant six mois, il y a eu une nette amélioration, beaucoup moins de circulation. Mais aujourd'hui la « city » c'est quelque chose d'épouvantable, les gens se sont habitués ou ont trouvé un moyen de l'éviter, mais la circulation est de nouveau un problème. Aujourd'hui par exemple pour aller de Chelsea à Canary Wharf, il m'a fallu une heure et demie. Il y a toujours pas mal de circulation mais aujourd'hui c'était terrible ! »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).

Ainsi, si la *Congestion Charge* n'a pas d'impact sur tous les comportements automobilistes, elle en a d'autant moins lorsqu'elle est payée par l'employeur. Nous allons vois à présent le poids des politiques de déplacements des entreprises sur les pratiques de mobilité.

10.2.2.1.5 L'impact des déménagements et politiques de déplacement des entreprises sur les pratiques de déplacements des individus

Si l'entreprise prend en charge tous les frais (essence, stationnement, *Congestion Charge*, assurance, etc.) et met à disposition un parking sur le lieu de travail, un certain nombre de freins disparaissent, et l'usage de la voiture est incité. *« Avant en France j'avais le parking payé dans ma boîte, là, à Canary Wharf, il faut le payer soi même et c'est très cher, c'est pas compris dans ton salaire contrairement à Paris »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié).

10.2.2.1.5.1 Des déménagements qui perturbent les pratiques

Plusieurs personnes nous ont présenté des situations dans lesquelles l'entreprise déménageait et changeait de politique de déplacement. En effet, quelques-uns ont commencé à utiliser la voiture lorsque leur entreprise a déménagé hors du centre ville. Jenifer a commencé à utiliser sa voiture quotidiennement quand son entreprise s'est délocalisée en zone 2. Ce déménagement semble avoir changé les comportements des employés. Elle nous dit que beaucoup ont abandonné le métro : un collègue vient maintenant à vélo, un autre en scooter pour éviter les changements de métro, certains ont déménagé pour habiter plus près de la ligne de métro Jubilee pour avoir un trajet direct, etc. Dans le cas de Jenifer, même si l'entreprise ne proposait pas de stationnement, elle a décidé de ne plus prendre le métro, et avait les moyens de payer une place de parking. *« Au mois de Janvier, ma première résolution c'était d'arrêter le métro, donc la voiture c'est devenu quotidien. J'ai pris un parking permanent à Canary Wharf »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Elle paie ce parking 250£ par mois. C'est un parking privé, surveillé. *« C'est un parking sous la tour de mon entreprise. C'est un parking pour les employés mais il n'y a aucune réduction et je paie même plus cher qu'un parking public. Mais c'est un parking surveillé, donc ça a ses avantages, c'est plus sûr »* (Jenifer). Elle pourrait se garer sur des parkings publics mais finalement la différence de prix n'est pas énorme pour le service rendu. *« Par exemple un petit parking sur un site en construction temporaire c'est 8£ les deux heures. A Canary Wharf il y a des trucs comme ça aussi c'est 8£ la journée, mais tu n'es pas sûr d'avoir une place le matin, et c'est pas des parkings surveillés ni couverts, donc là je me dis 10£ par jour ça va »* (Jenifer). Jenifer nous informe également qu'un parking public, dans le centre coûte environ 11£ la première heure, et 18-20£ les trois heures. Les parkings publics comme les taxis publics coûtent plus chers que les privés. Son entreprise a informé ses salariés sur les différentes possibilités de parkings, nous ne saurons pas s'il en a été de même pour les transports en commun puisqu'elle n'a *« pas fait attention aux informations sur le métro. Parce qu'(elle) avait déjà fait le calcul de venir en voiture »* (Jenifer).

D'autres au contraire avaient pour habitude de prendre leur voiture pour aller travailler car ils habitaient en banlieue. Mais lorsque leur société a déménagé dans le centre, ce mode est devenu trop compliqué, trop contraignant et probablement trop coûteux, du fait des contraintes de trafic, des embouteillages, du stationnement et de la *Congestion Charge*. Ils ont donc préféré abandonner l'usage de la voiture et se reporter sur les transports collectifs.

Il apparaît en effet que la possibilité de stationnement sur le lieu d'entreprise, et les informations fournies par celle-ci influe sur les pratiques modales.

10.2.2.1.5.2 Des frais professionnels remboursés, une incitation à l'usage de l'automobile

Lola, commerciale a besoin d'une voiture pour travailler. Et son entreprise lui paie tous ses frais. Elle avait une voiture de fonction jusque là, mais a préféré avoir sa propre voiture, que ses parents lui ont achetée. De plus, elle a un appartement qui comprend un parking souterrain. *« Le boulot paie l'essence, le parking, les taxes, la Congestion Charge, et tout ce que je dépense. J'avais une voiture de fonction mais j'en voulais une autre donc j'ai acheté la voiture et ils me paient tout le reste »* (Lola, 24, M, zone2/zone1, commerciale). Elle nous dit clairement que si l'entreprise ne lui payait pas tous ses frais elle *« n'aurait pas de voiture c'est beaucoup trop cher d'avoir une voiture à Londres »*. Mais maintenant qu'elle en a une, elle en profite le week-end pour ses déplacements personnels hors de Londres. *« Le week-end je l'utilise beaucoup pour sortir de Londres aller à Brighton, Leeds, Manchester… »* (Lola).

Le rôle de l'entreprise nous semble être décisif pour encourager les individus à réduire leur usage automobile pour leurs trajets pendulaires, et ainsi adopter des pratiques multimodales. En effet, un parking mis à disposition et des frais automobiles remboursés pourront inciter à choisir la voiture, tandis qu'ainsi que nous allons le voir, un service de navette gratuite entre la station de métro et l'entreprise, une carte de transport remboursée à moitié et un parking à vélo protégé par exemple, ou encore un système de covoiturage, inciteront probablement l'usage de ces alternatives. Cette question pourrait faire l'objet d'une autre recherche très intéressante. Il s'agirait de considérer les entreprises[210] comme des leviers de changement.

10.2.2.1.5.3 Des politiques de déplacements qui incitent l'usage des transports en commun

Prenons l'exemple de Sara. Lorsque sa société était implantée hors de Londres, en zone 6, l'entreprise fournissait des places de parking pour ses employés et la plupart venaient en voiture. Mais quand elle a déménagé en plein centre ville, une autre politique a été adoptée visant à inciter les employés à prendre les transports en commun plutôt que la voiture : pas de parking disponible et une carte de transport annuelle payée à moitié la première année et ce, quelle que soit la zone d'habitation de l'employé. Des informations ont également été données concernant les transports collectifs, et à l'inverse rien n'a été mis en place ni expliqué pour la voiture. Les employés de son entreprise semblent avoir changé leurs pratiques de déplacement. *« Le fait d'avoir déménagé dans le centre, ils ne prennent plus leur voiture »*. Force est de constater l'impact des plans de déplacements des entreprises ainsi que leur accessibilité en transports en commun. *« Je pense que s'ils avaient le choix ils retourneraient à leur ancienne vie. Mais ils prennent le train à mon avis aussi parce que la société a proposé de prendre en charge la carte de transport, et s'ils venaient en voiture ça coûterait très cher, on n'a pas de parking et il y a la Congestion Charge. Dans l'ancienne boîte on avait un parking gratuit. Mais là, la politique de l'entreprise n'a pas été de financer la voiture, ils ont décidé de prendre en charge que les transports en commun. Avant ils ne payaient pas les transports, donc pour les gens, comme moi, qui venaient de Londres ça coûtait très très cher. De zone 1 à 6, je payais 150£ (215€) par mois je crois. C'était beaucoup d'argent !! Donc, pour la première année et demie, ils paient 50% de la carte de transports annuelle, quelle que soit la zone pour tout le monde, après ils feront un prêt pour l'année à 0% pour payer la carte. Donc la personne pourra*

[210] Voir à ce propos les travaux en Norvège de S. Meland par exemple (2007) sur les effets de la délocalisation d'une entreprise en centre ville.

rembourser à la boîte de son salaire chaque mois sa carte de transport. Rien que moi, pour zone 1 et 2 c'est 800£ (1150€) par an quand même donc pour les six zones ça doit être énorme !! Donc ils mettent beaucoup d'argent là dedans ! » (Sara, 25, A, zone1, consultante). Les entreprises ont tendance à faire des prêts pour payer la carte à l'année, sans intérêt. Elles vont également facilement payer le taxi pour les déplacements professionnels dans la journée ou pour rentrer quand il est tard. Helen se fait rembourser tous ses frais de transports en commun et taxi par son entreprise. *« Parce que je ne suis qu'à sept minutes de marche de mon travail, mon boulot me paie les extras, ils me paient la carte de métro, les tickets de train, les taxis. A la fin du mois, je collecte tous les reçus, je fais mes dépenses et je n'ai aucune limite ! (…) De temps en temps je prends un taxi pour rentrer, et si je pars après 8h du soir je vais toujours en prendre un. Si tu as eu une longue journée, t'es fatigué, c'est plus simple d'attraper un taxi et d'arriver devant la porte. Quand j'étais enceinte, je prenais toujours le taxi »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). Jenifer nous explique aussi que son entreprise met à disposition un système de voiture avec chauffeur pour ramener les employés qui finissent de travailler tard, sous forme de covoiturage. *« Après 9h du soir, on nous paie une voiture avec chauffeur. C'est bien c'est un système de partage de voiture, ils essaient de mettre 2 ou 3 personnes qui habitent dans le même quartier ensemble dans la même voiture, et le chauffeur nous dépose devant la porte de chez nous et attend qu'on soit rentré ! »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).
Ainsi, le poids de l'entreprise sur les pratiques de déplacement apparaît clairement ici.

Pour conclure sur l'usage de la voiture, nous avons retrouvé la même diversité de comportements que dans les autres villes étudiées. Cependant, il apparaît très nettement que, au-delà des contraintes de stationnement et de trafic, le coût est un élément important du système coercitif londonien.
Dès lors, si nos enquêtés utilisent assez peu la voiture pour se rendre au cœur de Londres, ils font plutôt usage des transports en commun pour leur trajet pendulaire.

10.2.2.2 L'usage des transports en commun : un service qui n'est pas à la hauteur de son coût, mais un usage très répandu

Si le métro présente de nombreux inconvénients : retard, manque de fiabilité, coût important, il dessert relativement bien la ville, et face aux coûts de l'automobile, son usage apparaît normal, au point que l'on pourrait presque parler de « culture métro » pour les déplacements pendulaires. Le bus est également un mode très utilisé à Londres contrairement à ce que nous avons vu dans les deux autres enquêtes.

10.2.2.2.1 Des contraintes de fiabilité

Si au Japon le métro est réputé pour être très ponctuel et garant de la durée du trajet, le métro Londonien est perçu de manière radicalement antinomique. Il est connu pour n'être jamais à l'heure, très peu fiable et toujours sujet à des problèmes de fonctionnement (panne, problème de signal, travaux de maintenance, etc.). *« Les transports publics ne sont pas assez performants, le métro n'est pas fiable, il y a beaucoup trop de problèmes, il est trop vieux… et c'est très cher !! »* (Barbara, 32, M, zone 3, femme au foyer, mariée).

Certains ont l'impression que les travaux de maintenances du métro sont faits pendant les heures d'ouverture et non pendant la nuit, ce qui perturbe énormément son fonctionnement. Quand Alan compare le système de transport de Londres aux autres villes où il a vécu, il relève de gros problèmes de gestion et d'organisation du réseau. *« A Londres, je ne sais pas pourquoi ils font toujours plein de travaux de maintenance le week-end. Donc tu ne peux pas prendre certaines lignes. La façon dont ils gèrent ça est très mauvaise. Tu n'as jamais 5 bus toutes les 10 minutes, c'est 5 bus d'un coup toutes les heures ! Mon préféré c'est le métro, il est censé arriver en gare, mais il n'arrive jamais ! »* (Alan, 29, M, zone 3/zone1, professeur). Tony s'occupe des projets de maintenance du métro et confirme pourtant que les travaux sont faits entre minuit et 5h du matin pendant les heures de fermetures du métro. Il souligne que le métro Londonien est très vieux, dès lors, il y a souvent des pannes, et les travaux de maintenance sont nécessaires et urgents. Selon lui, il faudrait fermer des lignes pendant quelques semaines ou quelques mois pour les rénover plus rapidement et ne plus avoir de problèmes de fonctionnement ensuite : *« Short term pain for long term gain »* (Tony, 35, A, zone1, chef de projet/rénovation métro). Mais cela suppose d'importants inconvénients pendant cette période. Les stratégies sont donc discutées.

Ces problèmes sont tellement connus qu'ils font l'objet d'excuses en cas de retard. *« Il y a des problèmes tous les jours dans le métro, donc tout le monde sait que si t'arrives en retard c'est à cause du métro »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Alan en témoigne en racontant sa journée de la vieille. *« Je suis allé chez des amis en bus, avec la Oyster card. Ensuite je suis allé à Victoria pour voir d'autres personnes, j'ai pris le train, c'était direct et assez rapide, j'en ai eu pour 15 minutes, et après je suis rentré en train et là ça a été terrible. Mon train a été annulé, donc j'ai dû attendre une heure le prochain. Et du coup, j'ai loupé ma correspondance pour rentrer chez moi. Donc ça m'a pris 2 heures pour rentrer alors que j'aurais dû en avoir pour 40 minutes ! C'est énervant et très stressant »* (Alan, 29, M, zone 3/zone1, professeur).

Pourtant, cette question de fiabilité paraît être une condition importante et donc un facteur prédominant du choix modal. Connaître la durée de son trajet et avoir la certitude d'arriver à destination en temps et en heure est essentiel lorsque l'on a des contraintes à l'arrivée, et particulièrement pour les déplacements pendulaires. A Paris, pour ses utilisateurs le métro apparaît être beaucoup plus fiable que la voiture, toutefois des automobilistes ont l'impression de mieux maîtriser leur mobilité, de pouvoir bifurquer pour éviter les embouteillages, et finalement ne s'en prennent qu'à eux-mêmes en cas de retard. Cette explication a aussi été donnée par certains automobilistes Londoniens. Mais si les individus râlent sur les retards du métro, beaucoup n'ont pas vraiment d'autres choix du fait des coûts de la voiture.

Certains prévoient donc des marges de manœuvre importantes. Quand Barbara travaillait en tant qu'avocate elle ne pouvait pas avoir une minute de retard. Elle a donc choisi un lieu d'habitation bien desservi pour jouer entre les bus, les métros, la voiture, voire la marche pour être sûre. Mais les transports londoniens n'étant pas très fiables, elle prévoyait toujours une marge d'une heure pour garantir la ponctualité. *« C'est important d'avoir plusieurs métros et bus parce que si un bus a un problème de trafic comment tu vas bosser ? Et travailler dans un tribunal, tu dois être à l'heure, il n'y a pas d'excuse pour ne pas être à l'heure. Donc il faut pouvoir changer de trajet et avoir plusieurs possibilités. S'il y a un problème avec le métro tu essaies le bus, et sinon ça ne prend qu'une heure à pied pour aller dans Londres. Et il y a 2 ans, il y a eu une longue grève sur la Northern line, donc dans ce cas tu dois quand même être à l'heure, donc il faut pouvoir être flexible. Du coup je prévois une heure de plus pour être sûre, on ne sait jamais ce qu'il peut arriver. (…) On ne peut jamais faire confiance au temps qui est indiqué. Quand tu penses que ton trajet sera de 20 minutes, des fois tu peux attendre le*

métro ou dans le métro 10-15 minutes, donc tu peux jamais savoir combien de temps ça va prendre » (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Même avec Internet et les panneaux indicatifs à l'entrée du métro, les informations ne semblent pas assez fiables pour gérer son déplacement.
Pour Rita, la voiture est indispensable pour des distances relativement longues. Elle ne comprend pas que l'on aille travailler en transports en commun lorsqu'il faut changer plusieurs fois de modes et lorsque le trajet est deux voire trois fois plus long qu'en voiture. *« Quand c'est 2 heures en transports en commun et une demi-heure en voiture, tu prends la voiture. Je commence à 8h, donc il faudrait partir à 6h c'est pas possible. Pour les longues distances, il n'y a rien de mieux que la voiture, c'est complètement dingue de marcher, prendre le métro, le bus et changer je ne sais pas combien de fois, alors que c'est direct en une demi-heure en voiture. C'est fou ! »* (Rita, 30, M, zone 3/divers endroits, enseignante). Pour Lola, quelque soit le mode, aucun n'est fiable donc autant être dans un environnement plus confortable. *« En bus ou en métro je peux aussi rester bloquée 1h30 donc je préfère être bloquée dans ma voiture avec ma musique »* (Lola, 24, M, zone2/zone1, commerciale).
D'autre part les transports collectifs représentent un coût élevé à Londres, perçu négativement par les utilisateurs comparativement au service rendu.

10.2.2.2.2 Des coûts perçus très élevés par rapport au service rendu

Des enquêtés relèvent l'écart important entre le prix des transports en commun et le service rendu. Compte tenu du service ils ne devraient pas être aussi chers. Non seulement le métro présente beaucoup de problèmes de retards mais les utilisateurs semblent en être mal informés. Ils ne connaissent pas toujours les raisons ni le temps d'attente approximatif. Pour Anna, les horaires devraient être respectés ou les usagers devraient au moins être mieux informés des problèmes, d'autant plus que le coût est très élevé par rapport au salaire d'infirmière qu'elle avait. *« Il faudrait déjà informer et respecter les délais et l'information qu'on donne. Respecter les horaires. Je suis quelqu'un d'hyper ponctuel et ça m'exaspère quand je suis en retard surtout quand tu paies ton billet aussi cher. Moi par rapport à mon salaire d'infirmière le transport ça représente plus de 10% de mon salaire c'est énorme »* (Anna, 28, M, zone3, femme au foyer, mariée, 1 enfant). Sara aussi se demande comment les gens qui ont un salaire moyen peuvent payer les transports en commun. Elle est effarée par leurs coûts surtout vis-à-vis du service rendu. *« Le service et le prix c'est complètement disproportionné ! Et je ne sais pas comment une personne qui a un salaire moyen, entre 800 et 1000 £ par mois, fait pour se déplacer !! Moi avec ma carte à 150 £ par mois, je n'imagine pas ce que ça représente pour eux ! »* (Sara, 25, A, zone1, consultante). Le bus est cependant presque deux fois moins cher que le métro, ce qui offre une possibilité de déplacement moins cher pour les petits budgets. De plus, ainsi que l'explique Tony, les tarifs sont faits pour inciter les gens à beaucoup utiliser le système de transports en commun. *« Si les gens utilisent peu le système ils devront payer plus, et plus tu l'utilises moins tu payes. Si tu prends une carte à l'année, c'est 40% moins cher qu'à la semaine ou au mois »* (Tony, 35, A, zone1, chef de projet/rénovation métro). En effet, plus l'abonnement est long, plus les coûts sont réduits. Ce système se rapproche de celui en Île-de-France, où les trajets unitaires, ponctuels ne sont pas avantagés par rapport aux abonnements.
Par ailleurs, les prix sont plus élevés pendant les heures de pointe, ce que beaucoup ne comprennent pas. *« Pendant les heures de pointe, avant 9h c'est 7 ou 8£ le ticket à la journée. Je ne comprends pas pourquoi c'est si cher parce que les gens doivent se déplacer n'importe où à cette heure.*

Donc c'est pas juste de faire ça plus cher pendant les heures de pointe. Peut-être que c'est pour inciter les gens à être fidèles et acheter une carte pour avoir des réductions » (Alan, 29, M, zone 3/zone1, professeur).

Certains se plaignent de payer le prix fort pour les transports sans voir d'amélioration. *« En cinq ans je n'ai pas vu une seule amélioration avec le bus, je payais 50p et maintenant c'est 1.40£, c'est beaucoup et il n'y a pas de changement »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). Si pour Olga le bus fonctionne plutôt bien, elle note un coût très élevé par rapport au service rendu pour le métro et le train. *« 85£ par mois c'est horriblement cher, le métro il y a toujours des problèmes, le bus fonctionne bien, mais c'est hors de prix pour le service qui est donné, pour le métro en tout cas. Si le service s'améliorait on comprendrait de payer cher mais là ça ne s'améliore pas. Et les trains c'est absolument incroyable le prix ! J'ai fait un aller retour Londres-Oxford, c'était 17£, alors que c'était même pas les heures de pointe »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance). Le train semble en effet être perçu très cher par rapport au coût de la voiture. Selon Barbara, *« si le train était beaucoup moins cher, plus de gens le prendraient »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Dans certains cas, la voiture coûte moins cher que le train. *« Quand je travaillais, c'était beaucoup moins cher de prendre la voiture que d'utiliser le train. Je n'avais pas assez d'argent à mettre dans le train. C'est 80£ pour aller quelque part hors de Londres, alors que l'essence ne te coûte que 15£, c'est 4 fois plus, c'est complètement fou !! »* (Barbara).

Outre le manque de fiabilité et les coûts, d'autres inconvénients à l'usage des transports en commun concernent les correspondances et la foule qui empêche d'effectuer une deuxième activité et de rentabiliser son temps de déplacement.

10.2.2.2.3 Les correspondances et la foule, un frein pour rentabiliser son temps de déplacement

Comme pour des enquêtés en Île-de-France, la foule dans le métro et le fait de ne pas pouvoir s'assoire rend l'usage de ce mode insupportable. Par ailleurs, les correspondances sont assez mal vécues puisque le temps du trajet ne peut être aisément rentabilisé par une autre activité. Les trajets directs, ainsi que les places assises, semblent pouvoir attirer plus facilement les non utilisateurs. *« Si j'avais une ligne directe de métro et une place assise garantie, la question se poserait pas je continuerais en métro. Et si j'avais un trajet moins long je prendrais le bus. (…) le truc c'est d'avoir une place assise, c'est vraiment ça qui fait toute la différence dans le métro »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Quand July travaillait, elle préférait allonger son temps de trajet et éviter des correspondances. *« Je marchais 20 minutes jusqu'à la station de train, après j'en avais pour une heure, avec un changement. Je pouvais prendre un bus pour aller à la station mais je ne voulais pas encore faire un changement. Je préfère y aller directement à pied. Je pouvais prendre aussi le métro, c'était plus rapide, mais il y avait deux changements et la foule du métro le matin… Il y avait plus de places dans le train et le fait que ce soit à l'extérieur c'est moins étouffant, moins stressant »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).

Si les enquêtés se plaignent beaucoup du métro, notons cependant qu'il présente certains avantages. La diversité de cartes et de tarifs semble être appréciée pour la flexibilité des déplacements ; il dessert relativement bien la ville ; et il a l'avantage d'être sûrs du fait du nombre important d'agents dans les stations.

10.2.2.2.4 Des cartes et tarifs diversifiées

Le système de cartes semble être apprécié, car adapté à différentes situations. A Londres, la carte de transport appelé « Oyster Card ». Elle prend différentes formes selon les types de déplacements. La carte hebdomadaire coûte 22£ dans Londres, les prix sont dégressifs à l'année. Cependant il faut pouvoir payer cette somme d'un coup. Ce sont souvent les employeurs qui paient la carte et déduisent son coût tous les mois du salaire. Cette carte à l'année est 40% moins cher qu'à la semaine ou au mois. Elle coûte environ 800£ pour deux zones. Il est possible de sortir des zones prédéfinies en payant un extra.
Ces cartes permettent de combiner bus et métro, et avec une carte pour 2 zones, il est possible d'utiliser le bus dans toutes les autres zones. Anita par exemple a une carte métro et bus pour les zones 2 et 3 parce qu'elle a beaucoup d'amis en zone 3, mais avec cette carte, elle peut utiliser le bus dans toutes les zones, elle peut donc se rendre sur son lieu de travail en zone 1 en bus. Il existe par ailleurs des cartes de bus uniquement, qui sont quasiment deux fois moins chères. Lorsqu'une carte de métro annuel coûte plus de 900£, une carte annuelle de bus coûte 560£.
Concernant le métro, un trajet simple coûte 3£, un passe pour la journée hors heures de pointe coûte 5£ et plus de 6£ aux heures de pointe. Tim n'a pas de carte de transport, il doit s'organiser chaque jour pour savoir combien de trajet il compte faire et prendre une carte en fonction. Lorsqu'il a plus de deux trajets, il achète une carte à la journée. De plus, tout dépend s'il prévoit de ne prendre que le bus, ou bien le métro, car ce n'est pas le même type de carte. *« Si je fais qu'un aller-retour en bus, je paie chaque trajet à l'unité, c'est 1,50£, mais la carte à la journée c'est 5£ donc si j'en fais plus je prend la carte. Aujourd'hui par exemple je l'ai acheté parce que je devais prendre le métro, puis un bus et un autre bus et le métro pour revenir. Donc parce que j'avais bus et métro et plus de deux trajets c'était moins cher d'avoir le passe journée »* (Tim, 31, M, zone 2, facteur).
Comme à Nagoya, il y a une forme de carte pré-payée, le montant est décompté au fur et à mesure des trajets, et le prix en est réduit. *« Je ne prends pas le métro régulièrement donc j'ai une carte pré-payée, je recharge 20£ par exemple et j'ai mon trajet à 2£ au lieu de 3£ »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Anna trouve ce système de carte intéressant financièrement. *« Avec l'Oyster card, le prix du métro, 3£ passe à 2£, le bus c'est 1.50£ ça passe à 1£. Et ce qui est bien c'est que si tu te déplaces beaucoup, ils ne prendront pas plus de 6£ sur ta carte, le coût du passe à la journée. Et on peut se la passer aussi, ce n'est pas nominatif. Donc des fois mon mari me donne sa carte quand il revient le midi »* (Anna, 28, M, zone3, femme au foyer, mariée, 1 enfant).
Concernant le train, comme le système à Tokyo, l'itinéraire est établi d'avance, il n'est possible d'aller que d'une station à une autre, ce qui limite les marges de manœuvre. *« Le passe pour le train coûte 18.50£ mais c'est juste d'une station à une autre, donc si mon train est annulé, je ne peux pas aller à une autre station. Avec le métro je peux prendre n'importe quelle station c'est plus simple »* (Alan, 29, M, zone3/zone1, professeur).
Outre le système de cartes variées qui offre une bonne flexibilité selon les types de mobilité, les transports en commun desservent bien la ville.

10.2.2.2.5 Une ville plutôt bien desservie et du personnel qui rassure

Si les métros posent des problèmes de fiabilité, ils semblent ne pas poser de problèmes de desserte. Toutes les zones sont desservies, et les bus fonctionnent toute la nuit. *« Il y a beaucoup*

de bus de nuit donc c'est un bon moyen pour se déplacer n'importe où et n'importe quand, à Paris c'est pas aussi développé ! » (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié).
Par ailleurs, beaucoup apprécient la présence de nombreux agents dans les stations de métro. Qu'ils aient pour rôle de maintenir la station propre, d'assurer la sécurité, ou d'informer les gens, cela rassure les individus et rend le métro plus humain selon eux. *« Il y a toujours quelqu'un qui est là pour t'aider à te repérer, à ouvrir la porte si t'es chargé… c'est hallucinant le nombre de personnes qui bossent dans le métro ! »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Ceci a été comparé quelque fois à Paris où le seul personnel présent dans les stations est au guichet, caché derrière une vitre. Le personnel dans le métro et les stations sécurise les usagers. *« Le métro à Londres est beaucoup plus sûr qu'à Paris. Il y a 3 fois plus de personnels, t'as des gens sur le quai, aux machines, aux entrées, t'as des gens qui nettoient régulièrement, t'as tout le temps quelqu'un, il y a des caméras partout*[211]*. Tu te sens en sécurité à n'importe quelle heure »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). Ainsi, ce sentiment de sécurité suscité par la présence humaine rendrait le métro londonien plus appréciable que le métro parisien. *« À Londres c'est beaucoup plus agréable de prendre le métro, quand je reviens à Paris je trouve ça très agressif. C'est pas forcément le métro en tant que tel c'est plus le fait qu'il n'y a pas assez de personnel et on se sent moins en sécurité. Il y a un côté angoissant. A Londres les gens contrôlent les entrées les sorties les quais, tu te sens plus zen… et tu sens que les gens sont plus disciplinés, ils ont l'habitude de prendre le métro. A paris t'as qu'une personne derrière la vitre au guichet et encore quand elle est là ! Pourtant le métro est plus agréable, il est plus haut, plus aéré, il y a plus de place, mais il y a une différence importante au niveau du personnel »* (Mikael).

Finalement, même si les enquêtés semblent plutôt insatisfaits des transports en commun en termes de fiabilité et de services rendus comparativement aux coûts notamment, ils les utilisent comme la moins pire des solutions qui s'offrent à eux. Et plus encore, leur usage semble être normalisé.

10.2.2.2.6 La culture métro pour les déplacements pendulaires

Tokyo semble assez proche de Londres en ce sens qu'il n'apparaît pas de préjugés, ou d'images associées, concernant les différents modes de transport. Il est très commun de prendre le métro pour aller travailler, plus que la voiture. *« Si tu travailles et tu dois te rendre quelque part, tu prends le métro, même les gens qui gagnent beaucoup d'argent prennent le métro pour aller travailler. Je suppose que quelques-uns ont des chauffeurs. Même mon patron prend le métro, personne ne prend la voiture ! »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). Toutes les catégories sociales y sont représentées. *« Personne se ressemble, t'entends toutes les langues de la terre, il y a un boss d'une grande entreprise à côté d'une personne qui gagne pas un rond. Le banquier qui gagne des millions à côté du mec qui ramasse les poubelles. C'est comme ça, ça choque pas, tout le monde s'en fout de se mélanger »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Tout le monde se mélange et il est « normal » de venir travailler en métro quelque soit son statut. *« Personne ici vient en voiture, même depuis qu'on a déménagé, c'est plus loin, mais tout le monde prend le métro, même les grands très haut placés. Tout le monde est en métro, tout le monde se mélange. Contrairement à Paris où absolument tout le monde venait en voiture »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier,

[211] Notons que les caméras semblent sécuriser également, personne n'a évoqué la question du droit à la vie privée.

marié).
Ainsi le rapport au mode est directement lié à une question de culture et de normes sociales. A Londres comme à Tokyo il est « normal » de prendre le métro sans se sentir mal à l'aise, les gens y sont habitués. Et finalement, en Île-de-France, même si les individus y sont habitués ils ne semblent pas le vivre aussi bien (sentiment de confinement, de gêne vis-à-vis du regard des autres, etc.) *« A Paris le métro c'est pas sympa, les gens font la gueule, c'est l'inquisition, tout le monde te regarde, les gens sont mal à l'aise. A Londres c'est plus agréable, les gens sont plus civilisés, plus détachés, ils ne te regardent pas. (…) Ici c'est tellement mélangé qu'il n'y a pas de code, et pourtant les gens sont très civilisés, il y a des codes universels qui s'installent naturellement »* (Dan). Mikael parle de discipline, les Londoniens auraient l'« habitude » de prendre le métro, au sens d'un savoir-faire collectif, contrairement à Paris. Il évoque même une culture du métro. *« Les gens sont plus disciplinés dans le métro ici qu'à Paris. On se pousse pas, les gens se mettent tous du même côté dans les escalators, il y a une culture du métro qu'il n'y a pas à Paris »* (Mikael). Anthony apprécie également le comportement des gens dans le métro londonien comparativement au métro parisien. *« Dans le métro c'est très calme, très ordonné, propre, dès qu'il y a un truc qui ne va pas les gens font attention ils sont très solidaires les uns des autres. Les gens se comportent très bien, contrairement à Paris, où tu te sens beaucoup plus agressé, oppressé… »* (Anthony, 35, A, zone1, marié, commercial). Pour Patrick la différence est nette aussi : les Anglais sont plus « civilisés » dans les espaces publics que les Français. *« Le métro, je le trouve mieux qu'à Paris, tu sens que les gens ont l'habitude de se déplacer en transport. Tu te fais jamais emmerder. Les gens sont très civilisés, et c'est très sûr. Il y a des caméras partout et c'est une très bonne chose »* (Patrick, 26, M, zone1/zone2, trader). Il ajoute que, même hors du métro les comportements sont plus respectueux des règles et des autres, que cela concerne les couloirs de bus ou les piétons. *« A Londres il n'y a pas de couloirs de bus délimités et personne n'ira dans les voies, même pas les scooters, ils sont super civilisés. Les voitures ne vont pas passer si le carrefour est embouteillé. C'est pas comme à Paris, ils sont beaucoup plus civilisés. Mais il y a des règles, et si tu sors des règles là ça coûte cher ! Si tu traverses n'importe où tu te fais tuer alors que si tu te mets sur le passage piéton, les voitures vont forcément s'arrêter »* (Patrick). En effet, si les individus sont plus « civilisés » à Londres, cela tient en partie à la force de la contrainte et du contrôle, nous y reviendrons.

De même, ne pas avoir de voiture paraît normal, ainsi, les enquêtés ne sont pas incités à en acquérir une. Dan nous explique qu'à Paris il aurait plus tendance à vouloir une voiture qu'à Londres où il est plus rare d'en avoir une. *« Tout le monde autour de moi à une voiture à Paris, donc par mimétisme peut-être que je me laisserais tenter. À Paris c'est la voiture, mais ici c'est les transports en commun, personne n'a de voiture ou alors ils s'en servent que le week-end »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Cet enquêté a même été surpris de voir aussi peu de voitures particulières dans Londres. *« C'est surprenant il n'y a pas de voiture dans Londres, il y a que des taxis, des bus, des voitures de fonction ou privée avec chauffeur »* (Dan). Ces discours nous renvoient ici à la question de la norme sociale. Les individus agiraient par mimétisme, et finalement chercheraient à se fondre dans la masse, et à faire « comme tout le monde ».
Ainsi, nous pourrions parler d'une culture métro : dans certaines villes, il apparaît naturel, « normal » de faire usage de ce mode, plus que de l'automobile. Nous reviendrons sur ce sujet dans l'analyse interculturelle.
Notons par ailleurs que le bus est aussi très utilisé comparativement aux deux autres villes étudiées.

10.2.2.2.7 Le bus, un mode très utilisé à Londres

A Londres, le bus est très utilisé, contrairement à Paris et Nagoya où il paraît très complexe, difficile d'usage et peu fiable. Ici, il est apparu beaucoup plus simple d'usage. Les informations sont claires et il est aisé de se repérer. Dan compare le bus à Paris et à Londres. Il en fait beaucoup plus usage depuis qu'il vit à Londres. *« Ici le bus c'est très bien, en plus ils ont augmenté le nombre de bus, donc on n'attend jamais ! À Paris c'est pas très pratique, c'est très long et toujours surbooké, et c'est très compliqué, ici on sait bien combiner plusieurs lignes. Là je prends tout le temps le bus, jamais le métro alors qu'à Paris je prenais jamais le bus »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Cet enquêté prend aussi plus facilement le bus car les arrêts sont plus proches de chez lui que les stations de métro. De plus, une carte détaillée des bus du quartier est présente à chaque arrêt de métro, et permet ainsi de s'orienter dans cette aire. *« Ce qui est bien c'est qu'à chaque station de métro il y a un plan avec toutes les lignes de bus, donc du coup ça te fait un réseau de bus autour de chez toi, c'est très pratique, j'ai jamais vu ça ailleurs, ni à Paris, ni à Berlin ! »* (Dan).
Dan note que depuis la *Congestion Charge* les bus sont beaucoup plus fréquents et plus nombreux. Il constate ainsi une nette amélioration des bus parallèlement à la mise en place de cette mesure coercitive. Ce qu'il n'a pas observé à Paris. *« C'est le contraste avec Paris où ils font plein de voies de bus mais il n'y a pas plus de bus ! (…) L'autre jour j'étais à Paris pour le week-end et j'avais loué une voiture. On est resté bloqué 20 minutes boulevard Magenta et il n'y a pas un bus qui est passé dans la voie réservée à côté !! C'est quand même pas normal »* (Dan). Joe observe aussi une très nette amélioration de la fréquence des bus. *« C'est fantastique maintenant ! Merci Ken Levingstone ! Je me souviens les bus étaient terribles, sales, dangereux, il fallait attendre très longtemps. Maintenant il y en a beaucoup, ils sont très propres. Les chauffeurs ne sont pas très sympas et pas de bons chauffeurs, mais c'est parce qu'ils les recrutent très vite, mais c'est vraiment fantastique ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants).

Quand certains le trouvent très pratique et constatent une augmentation de sa fréquence, pour d'autres au contraire il serait lent, peu fréquent en banlieue, et rarement à l'heure. Helen n'utilisera jamais le bus pour le travail. *« Il a tendance à être plus lent et il est bloqué dans le trafic »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). En effet, Anita prend le bus pour aller travailler car le métro n'est pas direct, plus long, et si elle le prenait, elle devrait payer plus cher. Mais elle prévoit une marge car son trajet peut varier de 15 à 45 minutes, elle ne peut jamais prévoir. *« Aujourd'hui, je commençais à midi, j'ai pris le bus à 11h15 et ça n'a pris que 15 minutes, donc j'étais très en avance ! Mais on peux jamais savoir »* (Anita, 20, A, zone2/zone1, réceptionniste).
De plus, il est impossible de le prendre avec des enfants en poussette d'après Monica. *« Le bus c'est l'horreur, tu ne peux pas le prendre avec une poussette, tu dois attendre longtemps, des fois t'attends beaucoup et après il y a 5 bus qui arrivent en même temps, il y a beaucoup de monde, pas d'air conditionné, c'est bloqué dans le trafic… mais parfois pour les courtes distances ça va »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). July nous raconte sa journée et les contraintes qu'elle a pu rencontrer avec le bus. *« On a pris le bus, et au retour avec la poussette on pouvait pas monter, on a attendu un quart d'heure le suivant, il était plein aussi, du coup on a décidé de marcher, et évidemment on en a vu passer deux ou trois presque vides. C'est toujours comme ça, t'attends longtemps et après t'en as plusieurs qui arrivent en même temps. Donc finalement on est rentré à pied et on a mis*

une heure » (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant). Helen nous explique en effet que les bus ne peuvent prendre qu'une seule poussette, donc il faut négocier avec le chauffeur. *« Si tu veux monter avec une autre poussette avec un bébé, c'est au chauffeur de décider s'il te prend ou pas. Mais souvent il faut attendre le prochain bus »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant).
Par ailleurs, le système aurait changé : avant il était possible de monter dans le bus et acheter un ticket à l'intérieur, il est dorénavant impossible de monter sans ticket, donc *« si tu n'as pas le temps d'acheter ton ticket, le bus s'en va, donc c'est très énervant et pas très aimable »* (Helen).

Finalement hormis le vélo et la marche aucun mode ne semble être plus fiable qu'un autre à Londres : problèmes de retard et d'annulation des métros, et embouteillages et travaux sur la route pour la voiture et le bus. Mais certaines lignes de bus suivent le métro, et quelques-uns ont pour stratégie de descendre du bus et prendre le métro quand le trafic est trop embouteillé. *« De temps en temps, la ligne du bus suit la ligne de métro, donc s'il y a un problème on peut descendre et prendre le métro. Et à l'inverse, sur la Northern line, il y a souvent des problèmes de signal donc tu peux sortir et attraper un bus pour finir le trajet. Mais je pense que les bus sont plus fiables que la Northern line »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée).

Ainsi que nous l'avions annoncé, les enquêtés font usage de différents modes dans leur ville. Outre le métro, le bus, ou la voiture, quelques-uns font par exemple usage du bateau, d'autres des deux-roues, etc.

10.2.2.3 Le bateau, une possibilité modale

Quelques enquêtés ont évoqué ce mode. Jenifer l'a expérimenté pendant les attentats, et en était très contente. *« Le bateau c'est très régulier, rapide, mais il y en a pas beaucoup donc il faut connaître les horaires, et il y en a pas tard le soir, je crois que le dernier est à 8h »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Elle le prenait surtout le soir occasionnellement lorsqu'elle avait le temps. *« Je le faisais que pour rentrer parce que le matin c'est pas possible si je dois attendre une demi-heure le bateau ! Je le fais quand je sais que j'ai le temps, et que je ne suis pas pressée »* (Jenifer).

10.2.2.4 La pratique des deux-roues en croissance

Le scooter n'apparaît pas un mode très répandu, et même s'il procure une grande liberté de mouvement, il est soumis aux mêmes règles que la voiture concernant le stationnement et les infractions. D'autre part, le vélo semble se développer mais présente des dangers quant à la circulation et notamment vis-à-vis des chauffeurs de bus.

10.2.2.4.1 Liberté et contraintes de stationnement : l'usage du scooter à Londres

Le deux-roues motorisé apparaît relativement peu présent par rapport à Paris. Et nous pouvons noter que les enquêtés interrogés à Londres qui se déplaçaient en scooter n'étaient que des Français.

Lorsqu'il représente un danger pour certains, ses quelques utilisateurs en apprécient la liberté et la rapidité des déplacements. *« Le métro, si t'es bloqué dans le tunnel tu peux rien faire, tu ne peux pas réagir, en scooter t'es libre et réactif »* (Anthony, 33, A, zone1, marié, commercial). Patrick apprécie également cette liberté que lui offre le scooter par rapport aux transports en commun. *« Ça a changé ma vie ! J'avais toujours eu des moyens personnels. Là tu fais ce que tu veux, tu te soucies pas des problèmes de métro, de la fermeture, tu sais exactement combien de temps tu vas mettre, si t'as envie de sortir après le boulot tu peux très vite aller n'importe où »* (Patrick, 26, M, zone1/zone2, trader). Et il gagne deux fois plus de temps en scooter qu'en métro pour aller travailler. *« Pour aller au boulot je mets 20 minutes porte à porte. En métro, en temps normal, c'était 35-40 minutes quand j'avais le métro tout de suite et pas de problèmes. Et sinon ça peut monter à 1h-1h30 quand tu dois attendre le métro, ou quand tu dois changer d'itinéraire, mais il y a tellement de monde que t'es obligé d'en laisser passer pour pouvoir monter dedans »* (Patrick). Oliver a également le sentiment de pouvoir gagner du temps et de réaliser davantage d'activités. *« Ça me facilite la vie, ce soir je suis parti du boulot, j'avais un RDV à l'autre bout, j'aurais jamais pu y être si j'avais pas mon scooter, ça me permet de faire beaucoup plus de choses qu'en transports où j'aurais plus la flemme »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Le scooter, comme la marche ou le vélo sont des moyens de déplacement perçus très fiables, qui procurent le plus de liberté, et qui sont les mieux maîtrisés. La marche l'est d'autant plus que la question du stationnement ne se pose pas.

En effet, si à Paris il paraît facile de garer son scooter, à Londres il y a des endroits précis à respecter. *« Le scooter c'est plus d'autonomie, c'est un gain de temps, mais à Londres tu peux pas le garer où tu veux. T'es obligé d'être sur une borne de stationnement approprié. (…) J'ai pris beaucoup d'amendes parce que je me gare sur le trottoir devant chez moi, mais ça gêne personne c'est dans un coin entre la grille de l'immeuble, le mur et les garages, personne passe par là, et je me prends régulièrement des amendes, c'est 50£ et ça monte à 100 si tu ne paies pas sous 15jours »* (Oliver). Pourtant Oliver a un parking mais pour gagner du temps il préfère le garer en bas de chez lui. Anthony confirme qu'il est difficile de trouver des places en scooter et très facile d'avoir des amendes. *« Le mauvais côté du scooter, c'est qu'on prend des amendes comme les voitures. Si on est mal garé, même 5 minutes ça suffit. Ils sont très rapides. Tu veux acheter un truc t'en as pour 2 minutes, tu te mets là parce que tu gênes personne et que t'as pas trouvé de place, mais t'as pas le droit c'est tout. (…) Mais les excès de vitesse ça arrive, couper la ligne ça arrive, feu rouge ça arrive »* (Anthony, 33, A, zone1, marié, commercial).

Ainsi, le scooter est soumis aux mêmes contrôles que la voiture, et ses inconvénients sont davantage de l'ordre du problème de stationnement ou du coût des contraventions. En ce qui concerne le vélo, ses contraintes sont plutôt liées aux dangers de la circulation.

10.2.2.4.2 Le vélo, un mode de transport parfois dangereux

Ce mode de transport semble beaucoup se développer à Londres. Il présente de nombreux avantages en termes de rapidité, de liberté, etc. pour se déplacer. Toutefois les aménagements ne sont pas encore suffisants, et les dangers de la circulation, notamment des bus, posent problème.

10.2.2.4.2.1 Un mode de transport plus qu'un loisir

Le vélo semble, lui, être de plus en plus pratiqué à Londres pour des déplacements pendulaires. *« Avant avec mon vélo j'étais un extra-terrestre, il y avait même pas 5% de la population qui avait un vélo et encore c'était pour faire du sport ! Et depuis les attentats l'année dernière, rien qu'à mon bureau ça a plus que doublé, il y a des vélos partout c'est hallucinant comme ça a augmenté ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Le vélo représenterait aujourd'hui un mode de déplacement à part entière. Toutefois, si Dan avait l'habitude d'aller travailler à vélo, depuis qu'il a changé d'emploi, sa charge de travail est devenue trop lourde, il n'a donc pas le courage de le prendre. *« J'ai un vélo, mais j'ai vraiment la flemme, pourtant il fait très beau en ce moment, c'est pas loin, j'ai pas d'excuses mais j'ai la flemme, l'année dernière je travaillais moins et je le prenais tous les jours, mais là j'ai beaucoup de travail et des horaires de fous. Je suis passé de 35 à 72h !! »* (Dan).

Danielle apprécie d'aller travailler à vélo, même les contraintes de relief semblent bien vécues. *« Je vais travailler à vélo, à l'aller c'est de la descente donc j'ai rien à faire et au retour, du coup c'est la montée mais je me défoule de la journée et ça fait faire un peu de sport »* (Danielle, 27, A, zone1, graphiste, mariée). Mathiew ne va pas travailler à vélo car il doit être bien habillé. S'il prenait son vélo non seulement il transpirerait mais en plus il risquerait d'abîmer son costume, de le froisser ou de le tacher avec la graisse. Par contre il le prend pour tous ses autres déplacements de proximité et pour ses activités de loisirs.

Joe réalise tous ses déplacements professionnels à vélo dans son quartier où il visite les différents appartements qu'il gère. Ses déplacements étant proches, le vélo s'avère très pratique pour faire des sauts de puce. Mais il a aussi choisi ce mode pour faire du sport. *« Je peux rouler 2 à 4 heures par jour avec plusieurs arrêts dans les différents bâtiments, je fais beaucoup de vélo mais mon poids ne part pas, je suis toujours aussi gros ! »* ((Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Il prend son vélo tous les jours sauf quand il pleut ou qu'il est avec son employé qui n'a pas de vélo. Monica et son mari font quasiment tous leurs déplacements à vélo. Il va travailler à vélo dans Londres, ce qui représente 30km par jour. *« Ça lui prend entre 30 et 40 minutes. Mais c'est bon pour la santé, c'est le mode le moins cher et ça va vite. Il déteste les transports publics, ça prend trop de temps, c'est plus long que le vélo, et avec tous les retards ce n'est pas très bien. La voiture c'est pire à cause des embouteillages et c'est plus cher que le vélo »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). Elle prend le vélo pour tous ses déplacements même avec les deux enfants quand la distance n'est pas trop longue. *« Je peux aller loin à vélo, mais avec les enfants, ça fait 25kg donc c'est très lourd, pour les courtes distances ça va, mais quand c'est long je préfère prendre la voiture »* (Monica).

Anna prenait son vélo pour gagner du temps pour rejoindre la station et en même temps elle économisait le trajet en bus qu'elle aurait dû prendre. Elle avait donc une pratique de *park and ride* lorsqu'elle travaillait. *« Quand je travaillais au début j'allais à la gare en bus, et en fait je perdais beaucoup de temps parce qu'il y avait énormément de trafic et donc après j'y allais à vélo et je le laissais à la gare. J'en avais marre de perdre du temps, et comme je suis infirmière je prenais le relais donc je ne pouvais pas me permettre d'arriver en retard. Et comme j'étais à mi-temps, je n'avais pas de carte mensuelle donc j'achetais mes tickets à la journée et ça me revenait cher, j'avais 6£ de train + le bus. Parce qu'en fait le passe à la journée je ne pouvais pas l'acheter dans le bus, donc je devais payer le bus pour pouvoir acheter mon ticket à la gare. Et puis j'aime bien le vélo, j'avais envie de faire du sport et l'été c'est agréable »* (Anna, 28, M, zone 3, femme au foyer, mariée, 1 enfant). Il en va de même pour Jonathan qui prend son vélo uniquement pour aller jusqu'à la station de métro. Il gagne plus de 10 minutes. Mais il ne prendrait pas son vélo pour des plus grandes distances à

cause du danger de la circulation. En effet, les dangers de la circulation ont été évoqués par plusieurs enquêtés.

10.2.2.4.2.2 Les dangers de la circulation et des chauffeurs de bus

A Londres, le vélo est perçu par les non utilisateurs comme très dangereux, tandis que les cyclistes n'en voient que des avantages. Ici aussi, les individus ont tendance à valoriser leur propre mode au détriment des autres, et à limiter les contraintes. *« C'est pas cher, très pratique pour aller n'importe où dans le quartier, ça me met en bonne santé… je trouve pas ça dangereux, il y a des gens qui sont négligents sur la route, mais tu dois faire attention et puis voilà ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Pour Monica, faire du vélo n'est pas si dangereux et elle s'équipe en conséquence. *« Les gens respectent assez les cyclistes ici, et j'ai un casque et des choses fluorescentes pour les enfants aussi »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). Si à Nagoya et à Paris, peu de personnes portent un casque, à Londres ceci semble plus courant.
Danielle n'était pas très rassurée de faire du vélo à Londres au début, puis finalement elle a pris l'habitude. Peu d'aménagements pour le vélo semblent avoir été mis en place et bien souvent les cyclistes doivent partager la voie des bus, couloir qui n'est pas élargi comme il l'est à Paris. Mais selon des utilisateurs, cela fonctionnerait. Pourtant, beaucoup d'accidents auraient lieu avec les bus selon d'autres enquêtés (y compris des utilisateurs). *« Il y a toujours des accidents, surtout avec les bus. Ils roulent n'importe comment et très vite »* (Danielle, 27, A, zone1, graphiste, mariée). Pour Dan aussi faire du vélo dans Londres reste assez dangereux, notamment car les conducteurs ne sont pas habitués. *« Il n'y a pas assez de deux-roues du coup les automobilistes et les bus ne regardent pas, ils ne font pas attention donc ça demande d'être très vigilent et c'est assez stressant »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Le danger serait en grande partie dû aux conducteurs de bus, recrutés sans réelle formation. *« On sait qu'ils ont recruté les chauffeurs dans la rue ! Ils sont tous plus fous les uns que les autres ! Rien que la pub pour les recruter : Do you think you can keep this bus on the road ?, ils vont vite et conduisent très mal, mais au moins il y a des bus ! »* (Dan).
Jenifer n'a jamais envisagé de faire du vélo, et depuis qu'elle est automobiliste, elle trouve cette pratique très dangereuse. *« Je n'ai surtout pas envie d'en faire, c'est très dangereux et surtout depuis que je conduis, j'en vois certains, j'ai très peur pour eux ! Les infrastructures des routes ne sont pas du tout faites pour le vélo et la voiture »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Pourtant, pour Mathiew, fervent cycliste, les piétons sont plus dangereux pour les cyclistes que les automobilistes. *« Je n'aime pas les piétons quand je roule, ils ne te regardent pas, ils ne font pas attention donc je dois être vigilent pour eux. Je n'ai jamais eu de problèmes avec les voitures c'est toujours avec les gens qui marchent. Mais je n'ai jamais eu d'accident, et je vais très vite, je roule à 35km/h des fois, c'est très dangereux mais je suis toujours en vie ! »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager).
Le vol semble être assez courant à Londres comme à Paris. Mais Dan par exemple s'y est préparé, et de fait accepte plus facilement la contrainte. *« Il y a des vols, on nous a volé une roue et une selle. Mais c'est un investissement, c'est un risque qu'on prend mais on le savait ! Quand je l'ai acheté je savais que j'allais devoir racheter des trucs qu'on m'aurait volé »* (Dan). Jonathan a acheté un vieux vélo pour éviter qu'on le lui vole. *« Il n'est pas cher du tout, donc personne ne veut le voler. Je l'attache sur la grille de la station de métro, et je l'ai depuis un an maintenant »* (Jonathan, 35, A,

zone3/zone1, diverses activités). Tandis qu'Alan a été dissuadé de continuer le vélo après avoir subi deux vols à répétition. *« J'avais deux vélos, un a été volé le premier jour, le deuxième, trois jours après. Ça m'a coûté 550£, avec un très bon cadenas et une assurance, mais ni l'assurance ni la police ne m'a aidé. Donc fini le vélo »* (Alan, 29, M, zone 3/zone1, professeur).
Ainsi, au-delà des contraintes et des dangers de la route, quand certains cyclistes interrogés utilisent ce mode pour leurs déplacements pendulaires, quelle que soit la distance, d'autres en font exclusivement un usage de proximité.
Certains enquêtés n'habitent pas très loin de leur lieu de travail et en profitent pour savourer les plaisir de la marche.

10.2.2.5 La marche, le plaisir de se détendre et la fiabilité du déplacement

Lorsqu'ils vivent à proximité de leur travail ou ont des activités relativement proches, certains préféreront marcher, pour éviter de prendre la voiture ou les transports en commun, ou bien pour profiter d'une balade. En nous racontant sa soirée, Barbara explique avoir préféré marcher une demi-heure que de prendre la voiture ou les transports en commun. *« On a marché une demi-heure pour y aller et on est revenu en marchant aussi. C'était très agréable, il y a de très belles maisons, c'est calme. On aurait pu y aller en bus ou en métro mais on a choisi de marcher pour se relaxer et se promener pour profiter de cette belle journée. C'était plus facile de marcher que de prendre la voiture et devoir chercher une place de stationnement, ou prendre le métro et souffrir »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Lorsqu'il n'y a pas de contrainte réelle à l'arrivée, que l'on a le temps, ou que les distances sont raisonnables, marcher est très apprécié. Dan revient parfois du travail en marchant, il met une demi-heure, mais cela lui permet de faire une coupure et de se détendre avant d'arriver chez lui. Le bus est souvent trop rapide pour cela. Il est intéressant ici de constater que parfois le temps de déplacement n'a pas pour but d'être gagné, mais est apprécié en tant que tel pour réaliser d'autres activités ou se détendre. Le mari de July va travailler en marchant, il met 20 minutes, mais profite de ce temps pour être au calme et commencer sa journée tranquillement sans être brusqué dans les transports en commun. *« Il aime marcher pour l'exercice et le matin c'est plus calme, ça détend et ça réveille, c'est plus agréable que le rush quand tout le monde monte dans le bus »*. (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).
Alan préfère marcher des heures que de prendre les transports en commun lorsqu'il a le temps. *« Par exemple d'ici, Sloane Square à Old Street ça met 2 heures, et je préfère marcher si j'ai le temps, ça me fait faire de l'exercice »* (Alan, 29, M, zone3/zone1, professeur). Pour Sara, marcher lui permet de faire du sport et d'avoir un temps pour elle. Elle se sent également plus en sécurité que dans le métro. *« Je marche tous les jours pour aller bosser et ça me prend 25 minutes. Comme ça je fais du sport. J'ai une carte de transport qui est payée à moitié par ma boîte de toute façon. Donc ce n'est pas une question d'argent. Et avec le métro on n'est jamais à l'abri d'attentats ou ce genre de choses. Et j'aime bien parce que ça me donne un temps pour moi le matin pour réfléchir, être dans mes pensées »* (Sara, 25, A, zone1, consultante). Sara apprécie également d'être sûre de la durée de son déplacement. *« Ce que j'aime bien à pied c'est que je sais exactement combien de temps ça va me prendre »* (Sara). En effet, marcher est plus fiable que le bus que l'on doit attendre et qui peut être bloqué dans le trafic. *« Et des fois ça prend autant de temps que le bus à cause des feux et du trafic. Et quand tu marches tu sais combien de temps tu vas mettre, en bus tu sais jamais, tu peux être coincé »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).
Certains ont cependant relevé que la ville n'était pas toujours très bien adaptée pour les piétons.

Marcher serait dangereux à cause de la circulation automobile et des cyclistes, et le temps pour traverser sur les passages piétons par exemple est très limité. *« Il y a très peu de temps pour traverser, je sais pas comment font les personnes âgées parce qu'il faut presque courir, et puis il se met à clignoter, donc tu te dis que faut te dépêcher ça va bientôt passer au rouge mais en fait c'est déjà vert pour les voitures donc faut faire super attention ! C'est vraiment dangereux »* (Sara).

Nous pouvons constater jusque là que les enquêtés font usage de moyens de déplacement très variés. Si beaucoup ne possèdent pas de voiture, ou n'en font pas usage au quotidien, ils utilisent dans ce cas plus fréquemment la location ou le taxi.

10.2.2.6 La location de voiture, contraintes et libertés

Si les enquêtés ne possèdent pas de voiture, certains optent pour la location ponctuellement. La location est un moyen pratique pour avoir une voiture en cas de besoin. Mais elle est parfois perçue trop contraignante.
Pour quelques-uns ce système est perçu négativement : très cher, perte de liberté, demande d'organisation, perte de temps pour les démarches. *« Le problème de la location c'est que tu peux pas arriver le matin et prendre ta voiture, si c'est un long week-end férié il faut s'y prendre 3 mois à l'avance ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Oliver a pu avoir une voiture rapidement, mais les démarches avant de partir avec lui ont parues contraignantes. *« La semaine dernière j'ai loué une voiture pour partir en week-end, je l'ai réservé à 3h du matin à 11h je l'avais. La réservation c'est facile en revanche aller la chercher, faire l'état des lieux, etc. c'est long et c'est pénible, ça prend 1 heure ! »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). July loue très souvent des voitures depuis qu'elle a son enfant, mais aujourd'hui elle a décidé d'en acheter une car le budget de la location commençait à être conséquent. *« Je loue beaucoup, pour un week-end de quatre jours, ça doit être dans les 200£… mais je me suis rendu compte qu'on devait mettre un sacré budget là dedans parce que la dernière fois on m'a dit que j'étais une de leurs meilleures clientes ! »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).
Des enquêtés ont comparé l'organisation que demande la location avec celle d'un trajet en train, et ont constaté que cela demandait les mêmes contraintes : contraintes d'horaires, de lieux de départ et d'arrivée, de démarches pour organiser le voyage, etc. Mais finalement ces contraintes sont minimes face à celles de posséder sa propre voiture en termes de coûts et de difficulté de stationnement notamment. Ils s'organisent donc entre les transports en commun, la location et les taxis. *« Et si tu te démerdes bien, tu peux trouver des locations à 20 ou 30 pounds la journée, il faut s'organiser, s'y prendre un peu à l'avance, mais c'est largement plus rentable. Et il y a les mini cabs, que tu peux prendre en permanence pour aller n'importe où »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). En effet, les non automobilistes jonglent souvent avec les taxis, mode très utilisé à Londres.

10.2.2.7 Le taxi, un mode communément utilisé à Londres

A Nagoya le taxi était perçu très cher et plutôt utilisé en dernier recours, à Paris les enquêtés se plaignaient du nombre insuffisant de taxis et des difficultés qu'ils avaient à en trouver un, notamment le week-end. A Londres, à l'inverse, le taxi est très présent et fait partie du décor de

la ville. Il peut être privé ou public, et semble satisfaire les attentes des citadins. *« A Paris il n'y a pas de taxis donc il faut une voiture pour sortir, là, t'es sûr d'avoir un taxi n'importe quand ! A Paris tu peux te retrouver sans pouvoir rentrer chez toi ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Dan nous démontre qu'un service fiable et efficace de taxis peut suffire pour compenser la voiture en zone urbaine[212]. La voiture étant visiblement peu possédée et rarement utilisée dans le zone1 de Londres, il semblerait que le taxi soit une bonne solution pour la remplacer. Danielle avait l'habitude de conduire à Berlin, mais finalement, ici, elle trouve satisfaction avec les taxis. *« Depuis l'âge de 18 ans j'ai toujours eu une voiture et en arrivant ici j'ai jamais ressenti de manque, on s'y fait, on a toujours d'autres possibilités »* (Danielle, 27, A, zone1, graphiste, mariée). De plus, comme elle ne possède pas de voiture, elle peut se permettre de dépenser plus dans les taxis. *« Le soir je prends souvent le taxi, c'est plus rapide et comme j'ai pas de frais de voiture du coup je prends le taxi plus facilement »* (Danielle). Danielle apprécie justement le confort de ne pas conduire. *« Je trouve ça confortable de prendre le taxi quand je veux. Ne pas avoir de voiture ça me donne plus de liberté finalement, je me sens plus libre de prendre le taxi et il y a des voies réservées donc ça va plus vite et comme c'est pas toi qui conduit tu peux lire, téléphoner, te reposer »* (Danielle). Dan ajoute d'autres intérêts vis-à-vis des contraintes de la voiture. *« Ça me revient moins cher que d'avoir une voiture, je peux boire, je n'ai pas de parking à chercher, et c'est facile d'en trouver un rapidement »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié).
Mikael apprécie beaucoup les « mini cabs », société privée de taxis, très pratique et peu chère par rapport aux taxis noirs[213]. *« C'est un système de forfait donc tu sais exactement avant pour combien tu vas en avoir, ça c'est important. Et puis ils sont très ponctuels, très efficaces et très confortables. Et ça coûte la moitié du prix des black cabs. Ça coûte pas très cher du coup c'est génial, parce que tu peux le prendre n'importe quand, t'es sûr d'en avoir tout le temps un à n'importe quelle heure. Tu les appelles à 2h du matin, ils t'envoient un taxi en 15 minutes, et ça te coûte 10 pounds, c'est vraiment pas cher. Donc franchement pourquoi s'emmerder avec une voiture, ne pas pouvoir boire d'alcool, ne pas savoir où la garer, alors que t'as cette possibilité là de mini cab »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). Helen a le sentiment que le prix des taxis noirs a augmenté. *« Les taxis noirs sont devenus très chers depuis un an et demi, je crois que le maire a augmenté les prix, donc je trouve que maintenant les taxis sont très chers. (…) Peut-être que ça a augmenté de 30%, en tout cas c'est l'impression que j'ai, donc j'utilise plus la compagnie des mini cabs, c'est toujours moins cher que les black cabs »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant).

Nous venons de passer en revue divers usages d'une large palette de modes différents. Londres semble être une ville très multimodale, et face à cette offre variée, les individus semblent pouvoir gérer relativement bien leur mobilité. Ceci nous amène à nous interroger sur le « capital mobilité » : comment les enquêtés développent-ils leurs connaissances de mobilité et comment élargissent-ils leurs habitudes de déplacement ?

[212] Un système fiable de taxis et peu coûteux pourrait probablement dissuader certains individus qui acquièrent une voiture principalement pour sortir le week-end, et pourrait inciter des automobilistes à moins utiliser leur voiture au quotidien pour les trajets urbains.
[213] Les taxis noirs qui font l'image de la ville.

10.2.2.8 Le « capital mobilité »

Nous tenterons de mieux comprendre ici comment les enquêtés développent leurs connaissances vis-à-vis des différentes possibilités de transport qui s'offrent à eux : entre apprentissage, recherche d'information, habitudes et expériences, mais également par le biais d'événements qui bouleversent les habitudes et élargissent ainsi le champ d'expérience.

10.2.2.8.1 Apprentissage et recherche d'information

Quelques enquêtés n'ont pas toujours vécu à Londres. Ils ont donc découvert un nouveau système de mobilité propre à cette ville, auquel il fallait s'adapter pour organiser leur mobilité quotidienne. Plusieurs stratégies apparaissent pour acquérir cette connaissance, telles que l'aide de l'entourage, Internet, ou l'expérience.

Dan par exemple a pu prendre connaissance de certaines possibilités de déplacement en discutant avec des gens. Puis avec l'expérience il en a fait l'apprentissage. *« Au début on nous a dit : tu sais tu peux aller là bas en bus (…) c'est en discutant et en comparant les trajets, en essayant »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Il en va de même pour Sara qui a commencé à aller travailler en marchant grâce à un collègue qui lui a montré le chemin et l'a rassuré en le faisant avec elle la première fois. *« La première fois, c'était avec un collègue, il habite à deux rues de chez moi et il vient à pied tous les jours au bureau et du coup je lui avais dit tient ce serait sympa de venir à pied avec toi, et on l'a fait ensemble. Parce que le faire toute seule, me lever une demi-heure plus tôt pour découvrir un chemin, me perdre et mettre une heure pour arriver non merci ! Donc on s'est retrouvé à telle heure, et on a fait le trajet ensemble, et j'ai trouvé ça très agréable, il y a des jolies maisons, le Parlement, etc. On l'a refait ensemble et il a déménagé ensuite, donc après je l'ai fait toute seule. Mais je connaissais déjà bien »* (Sara, 25, A, zone1, consultante). Dan s'est aussi beaucoup référé au plan des lignes de bus et de métro. De même, Rita, à vélo, vérifiait régulièrement son itinéraire sur un plan les premiers jours. Elle n'était pas rassurée les premières fois, mais à force d'habitude, elle est aujourd'hui plus à l'aise.

D'autres regardent sur Internet notamment le site de *Transport For London*[214]. Pour Sheila ce site d'information est très pratique, elle s'y réfère pour chaque nouvelle situation. *« Heureusement qu'il y a le site de Transport For London, à chaque fois que je vais quelque part de nouveau je regarde, ils te disent le trajet le plus rapide, le métro qu'il faut prendre, il y a un plan de quartier de départ et d'arrivée »* (Sheila, 23, M, zone3/zone1, assistante commerciale). Helen a beaucoup de déplacements professionnels. Elle connaît ses trajets par cœur à force de les faire, mais au début elle avait tendance à regarder sur Internet. *« Je sais maintenant parce que je le fais deux fois par semaine au moins. Mais originairement, j'utilisais Internet. Pour la carte du métro, il y a un site du gouvernement, c'est un moyen très rapide de s'informer sur le métro. Il y a le trafic de Londres dessus, et tu as juste à donner la station de départ et d'arrivée, et ils organisent tout pour toi avec les temps »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). Alan regarde également sur Internet pour calculer son itinéraire, mais une fois dans le métro il ne peut

[214] Par ailleurs, les démarches pour s'abonner à la Congestion Charge sont très claires et rapides sur ce site. « Il y a un très bon site, ils expliquent très bien comment se déplacer à Londres, t'as toutes les informations, et tu peux remplir des documents directement en ligne. Tu peux payer la Congestion Charge par Internet ou par téléphone, mais il faut avoir enregistré sa plaque et ça prend 5 minutes sur Internet » (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).

connaître les horaires exacts de passage : sa ligne ne dispose pas de l'information en temps réel, et lorsqu'elle est indiquée, elle n'est pas souvent exacte. *« Je regarde sur Internet, tu peux avoir le temps c'est très facile. Le site est très bien. Mais la station où je vis est très vieille et il n'y a pas d'écran avec le temps réel »* (Alan, 29, M, zone3/zone1, professeur).
Barbara s'informe sur Internet, mais comme pour Alan, elle ne pourra jamais prévoir ce qu'il peut se passer. Ces informations ne lui suffisent pas. *« Sur Internet on peut savoir les informations générales, comment se déplacer, mais on saura rien sur les petits problèmes. Ils mettent des panneaux d'information à l'entrée du métro aussi mais ça ne suffit pas »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée).
Olga raconte sa journée de la veille, elle devait se rendre dans un endroit qu'elle ne connaissait pas. Elle a donc regardé sur Internet son itinéraire aller et retour, sachant qu'au retour elle devait rejoindre un ami pour aller voir un concert dans Londres. Finalement, elle n'a pas suivi les indications à l'aller et n'a pas utilisé le mode de transport prévu au retour, ce qui a bouleversé son organisation et a plutôt été un *fiasco*. *« Hier la compagnie organisait une journée de golf pour des clients. J'ai regardé sur Internet sur le site Transport for London. Le site est hyper bien fait, tu peux rentrer soit le code postal, soit l'adresse, soit un lieu, soit une station de métro. Et ça t'indique tout avec les cartes, ils te demandent quand tu fais le trajet, et ils disent s'il y a des problèmes. Donc j'ai noté tout l'itinéraire avec les horaires, regardé le plus direct, celui où il y avait moins de changements, et je me le suis envoyée sur mon portable. Je suis partie à 7h j'ai pris le bus jusqu'à London bridge, et là je me suis plantée, en fait le site avait indiqué un train, et il fallait que j'attende un quart d'heure et il y avait un train qui arrivait pour une autre destination mais je me suis dit que ça devait être tout près, et en fait j'ai dû prendre un taxi après pendant 20 minutes. Et le soir je pensais prendre les transports en commun, j'avais un concert dans l'ouest de la city, j'avais regardé de là bas directement et en fait un ami avait un taxi qui le ramenait sur Londres donc je suis partie avec lui et on s'est retrouvé dans des embouteillages pas possibles, donc on a sauté du taxi pour reprendre le tram, j'avais déjà une demi-heure de retard, je suis arrivée à 8h et le concert s'est terminé »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance).

Par ailleurs, le changement de mode nécessite aussi un réapprentissage des stratégies de déplacements. Depuis qu'elle prend sa voiture dans Londres Jenifer doit construire des stratégies qu'elle n'avait pas avec les transports en commun. *« J'ai encore des difficultés quand je roule, il faut réapprendre les trajets, réapprendre à circuler, je connais pas encore les raccourcis. Au début je regardais souvent sur Internet quand je devais faire de nouveaux trajets mais là je le fais pas à chaque fois. Je le fais que pour des trajets plus longs pour sortir de Londres parce que maintenant Londres je connais un certain nombre d'artères donc je prends toujours celles là. Mais c'est vrai que si l'artère est bouchée, il faut aller découvrir autre chose… mais ça fait partie de l'expérience »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Quand elle va dans un endroit qu'elle ne connaît pas bien, soit elle regarde sur Internet soit elle prévoit une marge de temps. Jenifer nous raconte sa journée et ses stratégies : *« aujourd'hui c'était épique ! J'avais RDV au consulat pour faire un passeport. Je me suis longtemps posé la question comment aller là bas, et je devais aller bosser directement au boulot après, et je ne savais pas comment me garer. Je connaissais un peu, j'ai des amis qui habitent là bas, mais la semaine c'est plus compliqué pour se garer. Donc j'y suis allée au hasard en m'y prenant bien en avance, pour avoir le temps de tourner pour trouver une place. Donc en arrivant c'était un peu l'angoisse et finalement j'ai trouvé un site en construction pour me garer juste à côté. (…) Ce matin je n'étais pas aussi organisé que d'habitude, normalement je regarde sur Internet pour voir où passer et où me garer. Ce matin j'ai préféré partir bien en avance pour ne pas allumer l'ordinateur ça m'aurait pris trop de temps. J'ai regardé vite fait un plan pour voir les parkings mais c'est un vieux plan*

donc pas très fiable. (…) je suis sortie vers 12h30 et je suis arrivée au boulot à 2h, la circulation était tellement dense ! C'est un trajet que j'ai pris parce que je le connaissais, mais si j'avais su j'aurais évité ! » (Jenifer). Elle prend donc appui sur Internet, ses connaissances et son expérience, et sur un vieux plan sans doute pas à jour. Mais elle ne peut prévoir le temps du fait du trafic aléatoire, de la recherche d'une place de stationnement, etc. Jenifer opte donc pour une marge de manœuvre en temps (en l'occurrence ici, une heure).
A force d'expériences, les enquêtés prennent des habitudes et finalement, ainsi que nous l'avons constaté dans l'enquête en Île-de-France, il devient difficile de s'en défaire. Ces habitudes les guident et les enferment dans des modes de faire et des modes de déplacements.

10.2.2.8.2 Entre habitude et expérience

Si certains se complaisent dans des habitudes qu'ils ont du mal à changer, l'arrivée à Londres pour d'autres, et donc le changement de système de mobilité les a conduits à modifier leurs pratiques.
Sara nous explique bien cette idée selon laquelle l'habitude réduit la charge mentale, et même si elle n'est pas la meilleure solution, l'habitude reste la façon de faire la plus fiable, la plus maîtrisée. *« Quand je faisais mon long trajet en transports en commun, on m'avait dit : tu sais tu gagnerais facilement 20 minutes si tu passais par là, et en fait je l'ai jamais fait, bêtement parce que je faisais toujours la même chose sans réfléchir, et finalement prendre le risque de changer, si je me trompe, parce que je ne connais pas... finalement on trouve plus fiable notre routine, même si ce n'est pas le mieux. Là, c'est pratique, je sais combien de temps ça me prend, j'avance même sans penser à ce que je fais »* (Sara, 25, A, zone1, consultante). Dans la même logique, Dan a eu envie d'une voiture, ou d'un scooter mais finalement cette envie a été passagère. Et il nous dit ne pas ressentir le besoin de se déplacer autrement. *« Je ne me sens pas bloqué dans mes déplacements donc j'ai pas besoin de voir autre chose. Je n'ai pas besoin d'investir dans un scooter ou une voiture ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). De même, une fois que le confort a été expérimenté et satisfait en voiture, certains n'imaginent plus s'en passer. Barbara nous avoue qu'elle pourrait très bien se passer de la voiture, mais elle profite du cadeau qu'on lui a fait. *« Là où on vit, on peut absolument faire sans voiture. Mais parce que c'était un cadeau, qu'on peut la garer pour pas cher, et parce que mon mari la prend le week-end pour jouer au cricket et occasionnellement pour le boulot, et qu'en ce moment on s'en sert pour rénover notre appartement, du coup on en a besoin. Mais si on n'en avait pas on ne serait pas bloqué. Il y a beaucoup de bus et de métros. Mais on a une voiture donc on l'utilise ! »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). De même, tant qu'Anna n'avait pas de voiture elle pouvait s'en passer. Aujourd'hui elle ne s'imagine plus sans voiture. *« Quand t'as jamais eu de voiture tu ne sais pas ce que tu perds. Mais c'est vrai que maintenant je me verrais plus sans voiture, avec un bébé il y a tellement de choses à transporter. Ça m'est arrivé de prendre le train ou l'avion avec elle c'est vraiment compliqué »* (Anna, 28, M, zone 3, femme au foyer, mariée, 1 enfant).
A l'inverse, en changeant d'environnement urbain, d'autres ont modifié leurs pratiques. Nous avons vu que Danielle avait l'habitude depuis des années d'utiliser sa voiture à Berlin, en arrivant à Londres elle s'est habituée à faire autrement et ne ressent plus le besoin de la voiture. Anthony aussi a changé sa manière de se déplacer et sa manière de penser ses déplacements en arrivant à Londres. *« J'ai appris à me déplacer de manière complètement différente, je jongle entre les trains, le métro, la marche, le bateau, la voiture de location, partout où je vais je pense différemment, alors qu'avant j'avais tendance à penser voiture. Là, plus facilement je pense taxi. Et je me suis dit :*

pourquoi être dépendant de la voiture et pas être plus flexible » (Anthony, 35, A, zone1, marié, commercial).
Il apparaît clairement ici aussi que si l'usage d'un mode devient trop contraignant, il développe d'autres facultés pour faire usage des possibilités qui s'offrent à lui. De même, lorsqu'il est satisfait de sa mobilité, il ne cherchera pas autre chose.
Si les pratiques de mobilité de ces personnes ont été modifiées ou bouleversées en changeant de contexte urbain, d'autres ont également expérimenté d'autres manières de se déplacer suite à des événements qui ont troublé leurs routines.

10.2.2.8.3 Des événements qui bouleversent les pratiques

Des événements comme des grèves, des attentats, un accident de voiture, etc. peuvent provoquer un changement dans les habitudes, même momentané. Anthony nous raconte sa journée qui n'était pas comme les autres : son scooter était en panne, il a donc du faire autrement. Il a spontanément voulu prendre le métro, ce qui ne l'a pas enchanté, puis le bus, et finalement a choisi de marcher, ce qu'il a trouvé très agréable au final. Par ailleurs il n'aime pas prendre le métro après un match de foot. Il opte donc pour un autre mode lorsque de tels événements sportifs se produisent. *« Hier j'avais une panne de scooter donc j'ai du prendre le métro. J'ai deux arrêts donc ça va, et le soir je suis allé directement voir le match de foot, et je hais le transport après ce genre de truc, donc j'ai pris un taxi. Ce matin j'ai poussé mon scooter jusqu'au magasin de réparation pendant 10 minutes, et de là il fallait que je change si je prenais le métro, et le bus, je ne savais pas où il allait, donc j'ai décidé d'y aller à pied, 35 minutes, c'était très sympa, j'ai traversé le parc, c'était très agréable, et du coup je l'ai refait à pied dans l'autre sens le soir, et je suis allé chercher mon scooter pour venir ici »* (Anthony). Jenifer note également que lors de manifestations événementielles, comme un match de foot par exemple, la circulation est beaucoup plus fluide. *« Je pensais mettre 45 minutes pour rentrer, en fait j'ai mis que 20 minutes, j'étais très étonnée il n'y avait pas un gramme de circulation, c'était très très fluide et je pense que c'est à cause du match. J'ai remarqué qu'à chaque fois qu'il y a un match la circulation est plus fluide, donc si je rentre pendant le match je suis sûre de ne pas mettre beaucoup de temps ! »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).
Outre ces manifestations événementielles, d'autres événements peuvent perturber les habitudes modales. Comme les grèves de 1995 à Paris qui ont bouleversé les pratiques de mobilité au moins pendant le temps de grève, Londres semble aussi avoir subi d'importantes perturbations en 2003. Cet événement a poussé des individus à modifier leurs pratiques de déplacement et parfois à découvrir d'autres modes. Jenifer nous explique qu'elle a essayé la marche une fois parce qu'elle n'avait pas d'autres choix : les métros ne fonctionnaient plus, tout était bloqué. *« Avant je travaillais pas loin de là où j'habitais, c'était 45 minutes à pied pour descendre la rue, je l'ai fait une fois je n'avais pas le choix, il y a eu plusieurs grèves de métro générales en 2003 ou 2004. Comme il n'y avait pas de métro la route était complètement congestionnée, donc le bus pas possible non plus, il y avait rien d'autre »* (Jenifer). Même si cette grève n'a duré qu'une journée, ces contraintes de grèves, de retards, etc. sont constantes et l'ont en partie poussée à acquérir une voiture. *« La Northern line, la ligne que je prenais tous les jours, a été fermée pendant longtemps l'année dernière, et ça fait partie des choses qui m'ont poussé à prendre la voiture. Pendant trois semaines j'avais pas de ligne et après ça a été la Jubilee, la deuxième que je prends pour aller à Canary Wharf, et là bas à pied c'est impossible c'est pas vraiment une option ! »* (Jenifer). A ceci s'est ajouté le déménagement de son entreprise qui a allongé son temps de déplacement et rendu l'usage des

transports en commun d'autant moins supportable. *« On a déménagé il y a deux ans et demie, j'ai pris le métro pendant un an et demie, j'en avait pour 45 minutes le matin. Et le problème c'est pendant l'heure de pointe, parfois il faut laisser passer plusieurs métros parce qu'il y a trop de monde et c'est impossible de rentrer. Et à chaque fois t'es compressé, debout… cet hiver j'ai eu des malaises, surtout l'hiver il fait très chaud, t'as un gros manteau, t'es compressé, il n'y a pas d'aération… donc je me suis dit que c'était un moyen de transport qui ne me convenait pas du tout et je suis passée à la voiture »* (Jenifer).

Autre événement, les attentats de 2005. Les pratiques semblent aussi avoir été modifiées : les enquêtés ont observé une augmentation du nombre de deux-roues. La peur de prendre les transports en commun aurait poussé des individus vers d'autres modes de déplacement. Jenifer nous dit avoir essayé le bateau à ce moment là. Elle a pris connaissance de cette autre possibilité modale et la pratique occasionnellement. *« Parfois le vendredi soir je prenais le bateau, c'est un quart d'heure c'est très rapide et après je rentrais à pied, j'en avais pour 25 minutes mais c'est sympa il y a plein de magasins, des traiteurs, donc j'en profitais pour m'arrêter acheter des trucs pour le week-end »* (Jenifer). Sheila n'est pas toujours rassurée. *« Avec les attentats, j'ai un peu peur maintenant, hier il y avait une odeur de brûlé je n'étais pas tranquille, je suis descendue à la station suivante ce n'était pas très loin de chez moi »* (Sheila, 23, M, zone 3/zone1, assistante commerciale). Tim se sent également plus en sécurité dans une voiture que dans les transports en commun. *« Est-ce qu'on est en sécurité en prenant les transports ? Il y a des bombes dans les transports, comme l'année dernière. (…) Dans le métro tu ne sais pas s'il y aura une bombe à côté de toi. En voiture un accident est un accident, une bombe c'est délibéré. Je suis plus en sécurité dans ma voiture ! »* (Tim, 31, M, zone 2, facteur).

Nous revenons clairement ici sur l'idée que le changement est souvent provoqué par un événement : grève, attentat, manifestations événementielles, ou bien déménagement du logement personnel ou de l'entreprise, changement dans la vie familiale etc. Même si la modification des pratiques ne dure que pendant la durée de l'événement, elle est intégrée dans le champ des possibles et pourra réapparaître à un autre moment.

L'observation des Londoniens a mis en exergue la multimodalité des pratiques. Notons cependant que la même diversité de pratiques apparaît que dans les trois villes étudiées.

Avec un bon réseau de métros, de trains, de bus, de nombreux taxis, la location de voiture, les deux-roues, etc., la ville offre une panoplie de possibilités de se déplacer qui compensent l'usage de l'automobile. De plus, la politique de restriction de la voiture apparaît très coercitive, nous y reviendrons. Mais avant cela, observons le poids de l'environnement sur les pratiques de mobilité des enquêtés à Londres.

10.2.3 Le rapport à l'environnement : une prise de conscience peu marquée et des pratiques environnementales limitées

Nous constaterons ici les mêmes résultats que dans les enquêtes précédemment présentées : faible préoccupation, sentiment d'impuissance, faible impact du critère environnement dans les choix modaux, manque de connaissances et de dispositifs adaptés, etc.

Avant d'analyser le rapport à l'environnement, observons pour commencer comment les enquêtés de Londres imagineraient leur ville idéale, avec ou sans voiture ?

10.2.3.1 Une ville idéale, avec ou sans voiture ?

Certains imaginent une ville idéale sans voiture. *« Une ville avec des transports en commun dans tous les sens, des vélos, pas de voiture, quelque chose de très collectif, et avec un système de livraison à domicile pour ne pas avoir besoin de la voiture pour faire ses courses »* (Danielle, 27, A, zone1, graphiste, mariée). Mathiew nous présente le système de transport idéal et soulève l'absence de pollution (air et bruit) : *« Comme Londres mais avec des transports différents : des métros avec l'air conditionné, qui fonctionne tout le temps, jamais en panne, pas de voiture, juste des rues pour les piétons et les bus, et des trains électriques (tramway) comme à Prague. C'est propre, ça ne pollue pas, c'est facile, tu sais exactement où le train va, c'est fiable… et des vélos partout ! Pas de pollution de l'air, pas de pollution sonore, et pas d'ordures »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager).
Pour d'autres, il est important de laisser le choix aux usagers en proposant une ville multimodale. Berlin a souvent été cité en exemple. L'équilibre entre chaque mode en termes d'usages et d'espaces a une image très positive. Grâce à cet équilibre, chaque mode devient alors performant et efficace : il y aurait peu de trafic automobile, faire du vélo serait sûr grâce aux nombreuses voies cyclables en site propre, les transports en commun fonctionneraient très bien aussi et en continu. *« A Berlin il y a le choix de tous les modes, le vélo a une ligne individuelle, la voiture, le tram, le bus, le métro… tout est très bien, c'est un choix entre des modes tous très efficaces. Mais c'est moins dense donc c'est plus faisable. Et tout marche 24/24, mais tout fonctionne la nuit donc il faut bien que les transports en commun suivent »* (Danielle, 27, A, zone1, graphiste, mariée).
Interdire la voiture serait impossible pour des enquêtés puisque de nombreuses personnes n'ont pas d'autres choix que ce soit des familles avec des enfants, pour transporter du matériel, pour un usage professionnel, ou lorsque les transports en commun ne sont pas efficaces. Ainsi, certains prônent la voiture électrique, ou des petites voitures qui polluent moins que des 4x4. Ce discours se retrouve dans les trois enquêtes. Joe par exemple possède un 4x4 dans son ranch en Islande, mais il a conscience que si ce véhicule peut être utile à la campagne, il ne l'est pas en ville. À Londres, il souhaiterait avoir une Smart.
Ainsi, dans l'image de leur ville future les individus témoignent d'une sensibilité à l'environnement et à la présence néfaste de l'automobile. Toutefois, lorsque nous abordons directement le sujet, la préoccupation parait moindre. Les individus ne souhaitent voir leur mobilité altérée.

10.2.3.2 Entre absence de préoccupation et sentiment d'impuissance

Les problèmes de pollution ne sont pas vraiment ressortis dans les discours. Selon certains, il y aurait suffisamment de parcs et de verdures pour l'atténuer, voire même compenser les zones polluées. Cela a plus souvent été évoqué en termes de justifications pour ne pas avoir à contraindre son désir de conduire. *« Il y a beaucoup d'espaces verts donc on peut accepter d'avoir des zones polluées parce qu'à côté il y a de très grands espaces aérés avec de la verdure »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). Parmi les enquêtés à Londres, peu se sont montrés gênés par la pollution et le bruit des véhicules. *« La pollution ne me dérange pas, ça va. Et mon mari non plus, c'est plus le pollen qui va le gêner. A Buenos Aires on a plein de choses dans les yeux et on est plus noirs à la fin de la journée ! »* (Monica, 29, M, zone3, femme au foyer, mariée, 2 enfants). Et

quand tel était le cas, les bus étaient davantage mis en cause que les voitures. *« Je ne suis pas convaincu que les bus polluent moins. Il faudrait d'abord faire des bus moins polluant »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). Finalement tout se passe comme si la voiture n'était pas perçue comme une gêne par ces enquêtés.

Toutefois, certains se sentent très touchés mais évoquent ce sentiment d'impuissance déjà apparent dans les deux autres enquêtes. Alex se sent très concerné par le réchauffement et la pollution mais ne voit pas en quoi il pourrait changer les choses. *« On peut sentir la pollution, il y a des allergies, on peut voir les nuages de pollution et c'est pas bon pour la santé. Je vois qu'il fait beaucoup plus chaud qu'avant, le réchauffement climatique n'est pas bon, mais qu'est ce que je peux faire ! »* (Alex, 28, A, zone1, avocat). Mikael se sent très concerné par la pollution locale, moins au niveau global où il se sent également impuissant face à un tel phénomène, qu'il juge irrémédiable. *« Je pense que la voiture électrique devrait être imposée, ça devrait être interdit d'avoir une voiture à explosions en ville, je trouve ça complètement aberrant, ça crée des problèmes respiratoires aux gens, il faut nettoyer en permanence parce que tous les immeubles deviennent noirs. Au niveau de la planète, je pense que le changement du climat se fera dans tous les cas, c'est un cycle naturel, donc je ne pense pas qu'on puisse y faire grand-chose. Donc je trouve qu'à l'échelle de la planète c'est difficile de se sentir vraiment concerné »* (Mikael). Mathiew non plus ne sait pas comment faire plus pour l'environnement. *« Je pense qu'on ne peut pas faire grand-chose pour l'environnement, faut bien qu'on vive… mais oui on devrait faire plus… mais qu'est ce qu'on peut faire ?! »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). Et à Londres comme en Île-de-France, des enquêtés avaient tendance à se déculpabiliser vis-à-vis des autres qui n'agissent pas non plus dans le souci de l'environnement. *« Je peux essayer d'arrêter d'utiliser des choses qui détruisent l'ozone, mais qu'en est-il de mon voisin ? Qu'en est-il des autres ? Je suppose que si je commence c'est un début mais je n'ai aucun pouvoir pour faire changer les choses »* (Tim, 31, M, zone 2, facteur).

Outre la pollution, la voiture aurait aussi des effets néfastes sur la santé à travers le manque d'exercice physique qu'elle suscite. Si le vélo et la marche permettent une activité physique, en voiture on reste assis. Certains ont constaté une prise de poids depuis qu'ils prennent la voiture quotidiennement. Mikael prenait tout le temps sa voiture avant de venir habiter à Londres et il fait le lien avec sa prise de poids. *« C'était une voiture que m'avaient donné mes parents, c'était très confortable donc je l'utilisais beaucoup. Et j'ai pris 10kg en un an d'ailleurs, je marchais plus du tout, donc ce n'était pas très bon pour moi »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié).

Ainsi, si certains semblent préoccupés, ils dévoilent un sentiment d'impuissance face à tel un phénomène global. Si ce phénomène semble éloigné de leur quotidien individuel, l'environnement n'apparaît pas un critère décisif dans le choix modal.

10.2.3.3 Un critère absent du choix modal

L'environnement ne fait pas l'objet d'un critère prépondérant dans le choix du mode, comme cela a été constaté à Nagoya et en Île-de-France. Et ce, même pour les cyclistes : *« Je n'ai pas choisi de faire du vélo pour l'environnement, j'en fais parce que c'est plus pratique et plus rapide »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). Joe aussi explique clairement que l'environnement n'a rien à voir dans son choix. *« Je ne pense qu'à mon portefeuille, donc je ne prends pas la voiture ou je roule doucement. Seulement pour mon portefeuille ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants).

Toutefois, quelques-uns disent faire attention à leur usage automobile dans un souci

environnemental, mais l'aspect pratique prendra toujours le dessus. *« J'essaie de ne pas trop utiliser ma voiture. Je peux voir la pollution jaune au dessus de Londres ici c'est pas bon de respirer ça. Mais de temps en temps pour des aspects pratiques on a vraiment besoin de la voiture, on ne peut pas faire autrement »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Notons que Barbara aimerait que sa prochaine voiture soit électrique.

Des enquêtés expliquent que seules la contrainte pourraient pousser les gens à changer leur comportement. Pour Sheila, la contrainte est nécessaire, même si elle se sent concernée, elle ne se forcera pas pour l'environnement. *« S'il y avait des contraintes pour respecter l'environnement, ça me ferait râler mais je le ferais parce que c'est pour la bonne cause, je pense qu'il y a beaucoup de gens qu'il faut pousser »* (Sheila, 23, M, zone3/zone1, assistante commerciale). Nous avons vu également dans l'enquête à Nagoya que des enquêtés appelaient à des règles et des lois pour que l'environnement devienne un critère de choix. Seule la contrainte aurait le pouvoir de faire changer les pratiques modales. *« Si on me disait de ne plus prendre ma voiture pour des questions d'environnement je le ferais, mais parce que je n'aurais pas le choix. Il faudrait vraiment que je sois contrainte. (…) Si par exemple il y avait une mesure pour prendre la voiture une fois sur deux, je comprendrais mais pour l'instant la voiture c'est plus confortable tout simplement »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).

Selon Anthony, il faudrait responsabiliser les gens sans trop compliquer leur quotidien, notamment en leur donnant les outils nécessaires pour agir (former et informer). *« Montrer les solutions et faire des choses simples, qu'on n'ait pas à se prendre la tête pour comprendre comment ça fonctionne »* (Anthony, 35, A, zone1, marié, commercial).

De manière analogue à ce qui a été vu en Île-de-France, des enquêtés sont conscients qu'ils font passer leur confort avant le reste, mais attribuent ce comportement à un type de mentalité propre aux pays occidentaux. *« Les gens gaspillent trop, mais ils s'en foutent de tout et de tout le monde, moi y compris ! On est flemmard, c'est le confort, c'est pratique pour nous d'avoir l'air conditionné, de voyager, d'utiliser la voiture, etc. et on s'en fiche de ce qu'il va se passer dans 10 ans, aujourd'hui on est bien. C'est la mentalité des Américains et des Européens. On va bien, on s'en fout du reste du monde »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Alan ajoute qu'il y a un grand manque d'éducation. *« Les gens sont trop occupés pour penser à l'environnement à Londres, ils se foutent de tout. Mais il n'y a pas assez d'éducation sur ça, il n'y a pas de programme à l'école sur l'environnement »* (Alan, 29, M, zone3/zone1, professeur).

Pour Lola, l'environnement n'est pas perçu comme un vrai problème, une question de société à Londres. *« A Londres les gens se fichent de l'environnement, ils ne pensent qu'à eux-mêmes. On entend parler de l'environnement mais je ne pense pas que ce soit un enjeu à Londres. Ils devraient faire plus d'information pour rendre les gens plus conscients de ce qu'il se passe »* (Lola, 24, M, zone2/zone1, commerciale). Ainsi, ces enquêtés mettent en avant le manque d'information et d'éducation à l'environnement.

10.2.3.4 Un manque d'information et de communication

Des individus se plaignent d'être mal informés. Selon eux, pour obtenir de l'information sur ces questions, il faut s'y intéresser et aller soi-même la chercher. *« Personne ne parle de l'environnement, je pense qu'il doit y avoir des informations si tu vas la chercher, donc tu dois déjà être intéressé, tu ne l'as pas facilement »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). De même, Jenifer n'entend rien à ce sujet. *« Ici les gens sont pas du tout informés ni concernés par l'environnement. Des*

mesures pour les pics de pollution j'ai jamais entendu parlé de ça ici. On m'a dit qu'il y avait plus de vent, de parcs, les immeubles sont moins hauts, donc il y a moins d'effet de serre dans la ville et ce serait moins pollué. Mais il y a zéro information, soit ce n'est pas utile, soit ça n'intéresse pas les gens » (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).

D'après ces personnes, le gouvernement ne montre pas un grand intérêt. Le dispositif du tri sélectif par exemple n'est pas installé partout, donc les individus ne sont pas encouragés à le faire. *« Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de pollution à Londres, on ne la voit pas sur la ville. Je ne suis pas sûr que le gouvernement fasse quelque chose pour la pollution, tu n'entends rien là-dessus, et tu n'entends rien sur le recyclage. En Australie tout est fait pour recycler, pour trier les déchets, mais je ne le fais pas ici parce qu'il n'y a rien pour mettre les différents déchets »* (Mathiew).

A l'inverse, Olga note que le gouvernement fait un effort en mettant ces différentes poubelles et en informant la population, mais elle se replie sur la génération future qui sera davantage concernée. *« Il y a eu un effort de fait au niveau gouvernemental et local pour mettre ces poubelles, et on nous le rabâche pas mal, à la radio on en parle beaucoup. Je pense que les enfants on leur en parle à l'école, donc je pense que la génération d'après sera relativement concernée. Mais les gens n'en parlent pas, on n'a pas des grandes discussions sur l'environnement. Mais je suis entourée de banquiers, donc plutôt dans l'économie »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance). Arrêtons-nous ici sur la pratique du tri des Londoniens.

10.2.3.5 Un dispositif de tri pas toujours efficace

Anna essaie de faire le tri mais nous avoue ne pas le faire consciencieusement à chaque fois, lorsque cela lui demande un effort. *« Je fais le tri, je me l'impose, mais je sais que tout le monde ne le fait pas. Les poubelles ne sont pas très loin, donc je peux le faire. Mais hier par exemple j'avais une bouteille en verre, c'était un peu plus loin mais j'avais 10 mètres à faire et je l'ai mise dans la poubelle normale »* (Anna, 28, M, zone3, femme au foyer, mariée, 1 enfant). Olga a aussi plusieurs poubelles devant chez elle, mais ne trie que le verre. Si faire le tri lui demande un effort trop important, elle ne le fera pas. *« J'y pense mais pour moi il faut que ce soit un acte très facile. Je ne vais pas faire énormément d'efforts. Il y a une poubelle pour les déchets organiques et franchement, là, mettre mes déchets à part… parce que moi mes poubelles sont relevées une fois par semaine, donc les mettre dans une poubelle spéciale, ça moisit vite, ça sent mauvais, donc non. Et il faudrait que je trie chez moi, je n'ai pas envie d'avoir des paquets de poubelles chez moi. Je suis tout à fait pour le recyclage si ça me demande le moins d'efforts possible »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance).

Dans le quartier de July, le tri est obligatoire sous peine d'amende, chaque habitant à plusieurs poubelles devant chez lui pour effectuer le tri. Dans cette ville, le système de tri ressemble à celui observé à Nagoya. *« Ici à Hackney, ils sont très sérieux avec le tri sélectif. Tu peux te prendre des amendes si tu ne le fais pas. Il y a une boîte verte où tu mets papiers, journaux…. Et il y a le compost donc avec les déchets dans une boîte bleue, et les bouteilles en verre et boîtes de conserve. Mais je ne sais pas comment ils vérifient les poubelles »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant). Elle n'avait jamais fait le tri avant qu'il y ait un dispositif mis en place comme ici. Alan compare le système de tri à Londres et au Japon et nous décrit bien ce que nous avons vu précédemment à propos de Nagoya. Il a eu une amende, là-bas, pour ne pas avoir trié correctement ses déchets. *A contrario*, à Londres il faut presque payer pour pouvoir faire le tri, nous dit-il. *« Au Japon c'est fou, il y a une poubelle pour chaque chose, et on te donne des sacs de*

couleurs différentes. Tu dois mettre ton numéro sur tous les sacs et s'ils trouvent une pile dans une autre poubelle, tu as une amende de 50£. J'étais vraiment énervé, mais maintenant je trouve que c'est une bonne idée. Et ils ont un service gratuit pour tout ce que tu ne veux plus, du matériel électrique, des meubles, etc. En Angleterre tu dois payer 100£ pour ce service ! Le Japon est tellement en avance ! » (Alan, 29, M, zone3/zone1, professeur). Il explique que si ça marche au Japon, ainsi que nous l'avons vu sur ce cas, c'est qu'il y a un dispositif très clair et très organisé. *« Tu as différentes poubelles et différents sacs de couleurs, donc il faut bien en choisir un, donc tu choisis le bon. (…) Et les différents sacs sont ramassés trois fois par semaine : lundi c'était le compost, mercredi les piles et les papiers, vendredi, le plastique. Donc tu sais quel jour c'est et tu ne peux pas faire la mauvaise poubelle parce qu'ils contrôlent »* (Alan). Ainsi, comme en Île-de-France, à Londres, le dispositif de tri ne semble pas assez poussé pour inciter les gens à le faire. Mais à l'inverse de Nagoya, à Londres les mesures sont clairement définies et très strictes au niveau de la voiture contrairement au tri sélectif qui est rarement organisé.
Joe faisait le tri jusqu'à voir un programme télévisé qui a remis en cause tous ses efforts. *« Je triais le papier et les bouteilles, mais j'ai vu plusieurs programmes qui disaient qu'ils remettaient les déchets ensemble, donc mes efforts ne servent à rien. Donc je ne me tracasse plus ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Nous avons déjà entendu ce discours chez plusieurs enquêtés en Île-de-France. Non seulement les efforts des individus ne sont pas récompensés mais en plus on leur montre qu'ils sont inutiles.

Nous constatons encore une fois ici que d'un côté les individus n'envisagent pas vraiment de changer sans contraintes, et d'autre part, ils remettent en cause l'information et les dispositifs adaptés pour faciliter la pratique. Observons à présent le rôle et le poids du politique sur les pratiques de mobilité des enquêtés à Londres.

10.2.4 Le poids du politique. Des mesures coercitives efficaces à Londres mais pas toujours acceptées

Nous verrons ici que les diverse mesures mises en place dans Londres dans le but de restreindre l'usage de la voiture semblent relativement efficaces, toutefois ces mesures ne sont pas toujours acceptées et souvent perçues incohérentes, inefficaces ou inégalitaires.

10.2.4.1 L'impact de la sanction

La sanction semble avoir un impact évident. Nous avons d'ores et déjà pu en avoir un aperçu. Les sanctions sont systématiques et coûteuses. Toutefois, certains pensent que ces mesures coercitives ne sont pas nécessaires pour être discipliné.

10.2.4.1.1 Sanctions systématiques et caméras

La police est très stricte à Londres, les contrôles sont très fréquents et les sanctions dissuasives. Les contraventions sont élevées et impossible à éviter, comme cela peut être le cas en Île-de-France. *« Tu ne peux pas l'éviter ni prendre le risque de pas en avoir une »* (Dan, 29, A, zone1,

capital manager, marié). Le temps d'acheter un journal suffit pour avoir une contravention si on est mal garé ou sans ticket. *« C'est très strict, si un jour t'es mal garé ou que t'as dépassé la ligne ou qu'ils ont interdit exceptionnellement de se garer mais c'était mal indiqué, tu te prends une amende. Tu te prends très vite un sabot et c'est à chaque fois 120 pounds, et avec la gestion du stationnement à Londres c'est inévitable »* (Mikael, 35, M, zone2/zone2, analyste financier, marié). Ainsi, ces mesures rendent les individus particulièrement disciplinés, comme nous avons pu le voir à Nagoya, la sanction dissuade fortement.

Jenifer a oublié une fois de renouveler son abonnement à la *Congestion Charge* en temps et en heure, elle a eu une contravention sans pouvoir discuter. *« J'ai oublié de le payer le jour même donc pendant une journée j'ai circulé sans avoir payé la Congestion Charge et je me suis pris une amende de 50£. J'ai appelé pour dire que j'avais payé le renouvellement, qu'il y avait eu juste un jour, ils m'ont dit non trop tard. Et deux jours après je reçois un courrier comme quoi dorénavant il est possible de payer le lendemain »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Helen a aussi été victime de plusieurs contraventions, et n'ose plus toucher à sa voiture. *« La principale raison pour laquelle on ne prend pas la voiture, c'est que si elle est mal garée les amendes sont extrêmement chères. On a un permis pour garer la voiture dans la rue, c'est 50£ pour 6 mois. Et une fois j'ai oublié de renouveler le permis et le lendemain de la date de fin, ils avaient enlevé la voiture, et ça nous a coûté 200£ pour la récupérer. On est allé la chercher le soir, et on l'a garé de nuit dans la rue. On a acheté un permis spécial pour un jour le temps de renouvelé le permis, et quand on est revenu la voiture avait été à nouveau enlevée, parce que de temps en temps ils font des interdictions temporaires dans les zones. Mais quand on est revenu il faisait noir et on n'avait pas vu ! Donc ça a été encore 200£ c'était complètement dingue ! Parce qu'on vit là donc on a toujours un permis ! Ça c'est le très mauvais côté des transports de Londres. (…) 200£ c'est deux ans de permis résident ! C'est vraiment excessif ! C'est évident que si on habite là on paie un permis »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). Ce témoignage montre bien qu'il est impossible d'éviter la contravention et d'échapper au contrôle.

De plus, des caméras sont présentes partout, ce qui semble limiter les infractions et donc augmenter la sécurité sur la route. *« Il y a énormément de caméras, la régulation est beaucoup plus stricte qu'à Paris. Donc tu sais que si tu tournes à droite alors que c'est interdit, si tu fais demi-tour, ou si tu dépasses le km/h autorisé, tu seras flashé et tu recevras une amende chez toi quelques jours après. Tu sais que tu ne peux pas y échapper. Du coup tu respectes vachement plus, même la ligne blanche tu ne la coupes pas, tu ne vas pas dans la voie de bus, tu fais bien gaffe et tu respectes tout, c'est pas comme à Paris ! »* (Oliver, 28, scooter, zone1/zone2, assureur). En effet, le contrôle et la sanction sont tels que les individus semblent particulièrement disciplinés. Toutefois certains ont le sentiment que sans ces mesures, ils le seraient aussi.

10.2.4.1.2 Une discipline naturelle ou un besoin de sanctions ?

Certains enquêtés pensent que les Anglais sont disciplinés d'eux-mêmes et de telles mesures sont donc inutiles. *« Là il n'y a pas besoin de mettre des murets pour les lignes de bus, les gens sont très disciplinés, à Paris ça marcherait pas il faut plus de règles et plus de contraintes. C'est une question de culture »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Nous nous demandons cependant s'ils seraient aussi disciplinés sans ces contrôles. Peut être que si les gens respectent autant les voies de bus, c'est qu'ils sont surveillés par des caméras et ont tout intérêt à rester à leur place s'ils ne veulent pas être pénalisés. En effet, si à Nagoya et à Londres les enquêtés nous ont paru très

respectueux des règles, dans ces deux villes étudiées les mesures sont très strictes et dissuasives, ce qui n'est pas le cas de l'Île-de-France, où les individus ont tendance à contourner les règles et prendre le risque de ne pas payer leur amende. En ayant un regard sur Londres et sur Paris Oliver pense que seule la contrainte amènera les gens à changer à Paris. *« Pour que ça change il faut qu'il y ait un système de PV et des contrôles. C'est sûr c'est dur mais ici les gens respectent tout du coup et ça marche. Ici on ne peut pas se garer ou c'est hyper cher, on ne prendra même pas le risque de s'arrêter sur un endroit non autorisé »* (Oliver).

Nous avons vu en Île-de-France que certains suggéraient encore plus de contraintes, il en va de même pour quelques enquêtés à Londres. Pour Barbara par exemple, il faudrait élargir encore la zone de *Congestion Charge*, augmenter son prix et faire d'autres zones. Elle souhaiterait aussi taxer les conducteurs de 4x4. *« Beaucoup de mamans conduisent des 4x4 pour emmener leurs enfants, et c'est un gros phénomène qui n'est pas bon ! Elles n'imaginent pas le danger qu'elles représentent, entre la pollution et la sécurité ! C'est juste pour le statut, pour être regardées, et elles ont l'impression d'être protégées dans leur engin. Mais peut être que c'est plus sûr pour leur enfant mais pas pour les autres ! Elles sont tellement hautes qu'elles voient rien ! et c'est très mauvais pour le trafic parce qu'elles vont toutes poser et chercher leurs enfants en 4x4 donc il y a des embouteillages de 4x4 entre 8 et 9h le matin, et 2 et 3h l'après-midi. Il faudrait faire des zones interdites aux voitures autour des écoles. Pour la sécurité des enfants ce serait mieux »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Jenifer suggère d'augmenter le prix de la *Congestion Charge* à 20£ *« pour que ce soit vraiment efficace »*. (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).
Quelques personnes ont cependant soulevé le fait que de plus en plus de jeunes conduisent sans permis de conduire. La police ne serait pas assez stricte selon eux pour ce type d'infraction dangereuse et chère en cas d'accident.
Si ces mesures semblent efficaces, elles ne sont pas toujours acceptées ni perçues cohérentes.

10.2.4.2 Des mesures parfois perçues incohérentes, peu efficaces et inégalitaires

Parmi les mesures, des incohérences sont relevées par les enquêtés telles que la faible amélioration de l'offre alternative parallèlement aux mesures coercitives. Dans ce cadre, certains doutent que les bénéfices de la *Congestion Charge* servent à développer les alternatives. Par ailleurs, cette taxe provoquerait des effets négatifs : sur le trafic hors de la zone d'une part, sur le commerce d'autre part. De plus, elle est considérée par certains comme très inégalitaire. Mais outre ces aspects négatifs, la Congestion Charge permettrait au moins de faire passer une information sur les enjeux environnementaux.

10.2.4.2.1 Ne pas interdire la voiture ou développer des alternatives efficaces

Avoir une voiture serait quelque chose d'acquis dans la société, au même titre que d'avoir une télévision, ou même l'électricité. Tout se passe comme s'il n'était plus possible de revenir en arrière. *« Les gens sont dépendants de la voiture, ils aiment trop ça. Une voiture c'est comme une télé, tu ne peux pas l'abandonner, c'est quelque chose d'acquis »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). Pour quelques personnes, forcer les gens à laisser leur voiture ne serait pas juste, il est préférable de les encourager à changer, en améliorant les transports en commun notamment.

Pour Sara avant de dissuader les individus de prendre leur voiture, il faudrait développer des alternatives agréables et attrayantes. *«Si les autres modes sont aussi attrayants car pas excessivement chers et rapides, je pense que ça réduira l'attrait de la voiture. Parce que si on surtaxe la voiture, on dissuade les gens, mais qu'après ils ne savent pas combien de temps ils vont mettre pour rentrer chez eux, ils étouffent parce que c'est bondé de monde, ça va pas ! Il faut que les gens aient une alternative agréable »* (Sara, 25, A, zone1, consultante).

D'autre part, certains avaient le sentiment qu'il aurait été préférable de faire des bus et taxis moins polluants avant de mettre en place la *Congestion Charge*. Dans les trois enquêtes, les enquêtés avaient tendance à s'en remettre au développement des technologies pour réduire les émissions, plutôt que de contraindre leurs propres pratiques. Comme dans les autres cas étudiés, des enquêtés ont évoqué la voiture électrique comme moyen de réduire la pollution sans contraindre les automobilistes. Ce serait même un gain économique considérable, ainsi que le montre Barbara. *« C'est pas cher ! Tu peux économiser beaucoup d'argent, pas d'essence, pas de Congestion Charge… j'ai vraiment envie d'en avoir une ! (…) T'as juste à la charger comme un téléphone ! C'est fantastique ! »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée).

D'autres personnes ont soulevé l'idée que Londres n'était pas adaptée à la voiture, du fait de ses petites rues. La ville ne peut contenir beaucoup de voitures, et certains enquêtés notent que les nouveaux bus ne sont pas adaptés et bloquent considérablement le trafic. Ils sont trop longs et le soufflet ne suffit pas pour faciliter les virages. *« Londres n'est pas une ville pour la voiture, il n'y a pas de grands axes, pas de périph, donc quand on dit qu'on va condamner la voiture dans le centre, pour moi elle l'est déjà, on ne peut pas se garer et rien que les taxis et les bus ça fait des embouteillages ! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Il n'y a pas de périphérique pour contourner la ville donc tout le monde passe par le centre. Tony note par ailleurs que des parkings auraient pu être construits aux abords de la zone de *Congestion Charge*, pour permettre aux habitants des autres zones de se rapprocher en voiture mais de ne pas être obligé de rentrer dans le centre avec et de payer la taxe.

Si l'amélioration des alternatives fait défaut, certains doutent que les bénéfices de la *Congestion Charge* soient utilisés pour les développer.

10.2.4.2.2 L'utilisation des bénéfices de la Congestion Charge mise en cause

Les doutes sur la manière dont les bénéfices de la *Congestion Charge* et des transports en commun sont utilisés, sont récurrents dans les discours des enquêtés. Ils ont tendance à imaginer un autre moyen de taxer les citoyens au profit du gouvernement, plutôt que d'utiliser les bénéfices pour améliorer les transports et la ville[215]. *« La Congestion Charge c'est injuste. Le Maire essaie de soutirer de l'argent aux gens. Je pense que maintenant il est moins question de réduire le trafic que de faire de l'argent. Le gouvernement est avide »* (Bob, 25, A, zone1, comédien). Pour Anthony, l'idée de réduire le trafic est bonne mais le coût sert à taxer les gens. *« La Congestion Charge c'est bien pour le trafic mais ça semble une manière détournée de taxer beaucoup d'argent. La seule raison pour laquelle ils ont monté à 8£ c'est que le système à 5£ ne s'autofinançait pas »* (Anthony, 35, A,

[215] Selon les calculs de R. Prud'homme et J.P. Bocarejo (2005), les coûts sont beaucoup plus importants que les bénéfices. Ils tirent trois conclusions de ce péage : un péage peut réduire la circulation à un niveau optimal ; le gain économique de cette réduction est faible ; les gains environnementaux apparaissent relativement faibles. Et le coût de la mise en œuvre est très élevé.

zone1, marié, commercial). Certains voient les tarifs et les taxes augmenter, sans améliorations visibles. *« Depuis deux ans c'est passé de 5 à 8£, ça fait une sacrée rentrée d'argent, mais j'ai pas vu d'amélioration des transports en commun. Il y a des nouveaux bus mais c'est encore pire puisqu'ils ne sont pas adaptés à la circulation et je n'ai pas vu plus de bus »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Sara aussi émet des doutes sur la destination des dépenses des usagers censées profiter aux transports et à la ville *« Avec l'argent de la Congestion Charge ça serait logique qu'ils améliorent les transports en commun, mais j'ai rien vu ! Et surtout les prix augmentent, je ne sais pas où va tout cet argent !!! C'est ça aussi qui dérange certaines personnes je pense, ce sentiment de payer très cher sous prétexte d'améliorer l'environnement, la ville. C'est surprenant qu'il y ait autant de problèmes alors que les gens dépensent autant. Les prix des transports sont exorbitants, surtout qu'on en paie déjà une partie dans nos impôts ! »* (Sara, 25, A, zone1, consultante). Pour Mathiew, l'argent pour payer les transports ne devrait pas venir uniquement des citoyens. *« Il faudrait améliorer les infrastructures et investir plus, mais ne pas faire payer plus les gens. L'argent devrait venir du gouvernement et ses investissements pas seulement des gens ! »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager). Certains évoquent également ce problème vis-à-vis du prix des contraventions qui leur paraît trop élevé. *« Les autorités se font beaucoup d'argent sur le dos des gens qui sont mal garés, et c'est ridiculement élevé. Je pense qu'ils sont payés au pourcentage, donc plus ils mettent d'amendes sur les voitures, et plus ils enlèvent de voitures, plus ils sont payés »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant).

Si ces enquêtés doutent de l'utilisation qui est faite des bénéfices des transports en commun, des contraventions et de la *Congestion Charge*, d'autres constatent cependant des améliorations.

10.2.4.2.3 Une amélioration des transports en commun et du trafic dans la zone de Congestion Charge, mais un problème de congestion déplacé hors de la zone

Certains constatent une réduction du trafic à l'intérieur de la zone et une amélioration de la fréquence et vitesse des bus. Nous avons été frappée par le nombre de bus et taxis, largement supérieur au nombre de voitures individuelles dans le centre. Il est même plus courant de voir des embouteillages de bus et taxis que de voitures privées. A l'inverse, dans nos observations en Île-de-France et à Nagoya, la voiture individuelle prédomine dans le paysage urbain. Depuis la mise en place de la *Congestion Charge*, Dan observe moins de trafic, et plus de voies de bus réservées et une augmentation considérable des bus. *« Au début j'attendais le bus comme à Paris, et puis après ça a été radical, plus aucune attente. On se demande où ils ont trouvé tous ces bus !! »* (Dan, 29, A, zone1, capital manager, marié). Pour Barbara la différence est très nette, le trafic a beaucoup diminué. Selon elle, ils devraient faire d'autres zones similaires dans plusieurs endroits et notamment autour des écoles.

Monica constate que maintenant prendre les transports en commun revient moins cher (5£ la journée) que la voiture (8£ de *Congestion Charge*). Olga constate également qu'il y a plus de travaux de voirie, ce qu'elle imagine provenir de l'argent de la *Congestion Charge*.

Ces enquêtés constatent que le gouvernement a mis en place une bonne offre alternative en même temps qu'il restreignait l'usage de la voiture. *« Ils ont fait ça correctement, en même temps ils ont doublé voire triplé le nombre de bus, donc les gens ont la possibilité de laisser leur voiture à la maison. (…) Là, la Congestion Charge est venue avec un moyen de remplacement, ce n'est pas comme à Paris où il n'y a pas de bus et où le métro est déjà plein ! »* (Dan). Pour Tony, la *Congestion Charge* est une très bonne chose pour créer un environnement urbain plus sain. Toutefois, selon lui peu

de gens prennent la voiture pour aller travailler, personne dans son entourage. Les transports publics ou les taxis sont davantage utilisés pour se déplacer dans Londres. Londres avait déjà atteint sa capacité maximum de trafic automobile avant que la *Congestion Charge* soit instaurée.
Si la *Congestion Charge* a visiblement réduit le trafic dans la zone pour certains, pour d'autres, le problème a été déplacé hors de la zone. En effet, quand des enquêtés constatent une amélioration de la circulation et de la pollution dans le centre de Londres, hors de la zone cela aurait empiré. *« Peut-être que c'est bien pour le centre de Londres mais du coup il y a encore plus de trafic ailleurs, donc ça n'a pas réduit tant que ça la pollution »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). Joe constate clairement que le trafic a beaucoup augmenté aux limites de la zone. *« Le trafic est devenu très mauvais à la limite de la zone de Congestion Charge. Tower Bridge road sur la gauche c'est la Congestion Charge et l'autre côté ça l'est plus, donc tout le monde roule hors de la zone, donc le trafic ici a quadruplé, c'est vraiment horrible maintenant ! Ça n'a pas résolu le problème, ça l'a juste déplacé ! »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants).
En effet, ainsi que le note G. Dupuy (2006), le système automobile dépasse un quartier, une zone ou même une ville, dès lors, les effets ne manquent pas de se déplacer ailleurs. Pour être efficace, il faudrait élargir ces politiques à une échelle plus large, régionale voire nationale.
Non seulement les problèmes de congestion et de pollution auraient été décalés hors de la zone, mais la *Congestion Charge* affecterait également le commerce, pour certains.

10.2.4.2.4 Les effets négatifs de la Congestion Charge sur le commerce

Pour quelques-uns la *Congestion Charge* a eu des effets très négatifs sur le commerce : les clients doivent payer la taxe et les gens vont moins faire du shopping en semaine. *« C'est pas bon pour les affaires, les magasins, les gens ne viennent plus à Londres. Je pense que beaucoup d'entreprises ne doivent pas aller fort à cause de la Congestion Charge »* (Mathiew, 34, A, zone1, credit manager).
Selon Anthony, la *Congestion Charge* coûte cher à son entreprise, il a plusieurs véhicules de fonction, mais a régulièrement des contraventions parce qu'il y a souvent des erreurs entre les véhicules qui ont déjà payé la zone ou pas. *« Nous on a une flotte de 15 véhicules, on ne sait pas toujours lequel est passé dans la zone, donc il y a forcément des erreurs. Donc on prend des amendes quand on ne paie pas le jour même, ça arrive, tu ne sais pas toujours où tu en es avec tous les véhicules »* (Anthony, 35, A, zone1, marié, commercial).
Sara redoute l'inactivité de la ville comme effet de cette mesure. *« Ne plus avoir de voiture en ville, je me demande si ça ne tue pas les centres villes. Les quartiers où ça devient impossible en voiture pour se garer, ou y accéder, il y a plein de gens qui ne vont plus faire leurs courses. Je crois que les commerces notent des baisses énormes de chiffres d'affaire, donc ça tue le commerce et je pense que ça va tout décentraliser… du coup c'est quoi l'idée ? Faire une ville fantôme, ou une ville de tourisme ? »* (Sara, 25, A, zone1, consultante).
Selon Olga les horaires ne sont pas très logiques. La *Congestion Charge* aurait dû fonctionner pendant le matin et le soir sur de larges plages horaires, et le week-end plutôt que la journée. En effet, ceux qui sont pénalisés n'ont pas d'autres choix que d'utiliser la voiture professionnellement pendant la journée. Alors que pour les activités de loisirs, ou pour se rendre sur le lieu de travail, les contraintes seraient moindres. *« Mais ils auraient dû faire ça le matin et le soir, parce que la journée, c'est tout ceux qui en ont besoin pour leur boulot qui doivent payer. Ils n'ont pas le choix de prendre leur voiture. Pour moi ça devrait plutôt être le soir et le week-end quand les gens ont le choix. Il faudrait plutôt les encourager à ne pas prendre la voiture pour leurs loisirs »* (Olga, 32,

A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance).
Le coût de cette mesure n'affecterait pas seulement le commerce, des enquêtés la jugent inégalitaire.

10.2.4.2.5 Un système de transport inégalitaire

Un système de transport (tout mode confondu) aussi cher augmenterait les inégalités d'accès. *« Je pense que les transports publics devraient être moins cher pour que les gens les utilisent plus et pour que tout le monde puissent les utiliser. Je suis sûr que beaucoup de gens ne peuvent pas les prendre parce que c'est trop cher »* (Mathiew).
Quelques-uns remettent en cause le droit à la mobilité. Tout le monde devrait avoir le droit d'aller dans le centre gratuitement. *« La Congestion Charge ça limite les libertés des gens, on ne devrait pas avoir à payer pour aller dans le centre de la ville, parce que tout le monde est citoyen de Londres. C'est contre les principes de base de la citoyenneté. Et il y a toujours un problème avec ceux qui ont des grosses voitures qui causent beaucoup de pollution et prennent beaucoup de place. Ces gens là peuvent payer la Congestion Charge. Donc c'est injuste pour les pauvres qui ont des petites voitures. Et les pauvres citoyens devraient pouvoir utiliser le territoire de la même façon que les riches. C'est contre les pauvres ! »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). Le centre de Londres ne serait plus accessible à tous depuis la *Congestion Charge*. Mais l'était-il déjà avant ? En effet, acquérir une voiture est excessivement cher et ce coût crée déjà des inégalités. *« Le centre est devenu élitiste, mais à mon avis ça fait peu de différence, parce que les gens qui pouvaient se permettre de conduire à Londres sont des gens qui peuvent payer la Congestion Charge »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements).
De plus, nous avons déjà évoqué que les résidents de la zone ne payaient qu'une très faible part de la taxe, alors que bien souvent, selon les enquêtés, se sont les plus riches et ceux qui ont également les plus grosses et plus polluantes voitures. Cette mesure est ainsi perçue très inégalitaire puisqu'elle profite aux riches. *« Seuls les riches ont les moyens de payer, donc c'est injuste »* (Joe, 42, M, PC/PC, spéculateur foncier, 2 enfants). Pour Barbara taxer les possesseurs de 4x4 ne servirait à rien, comme la *Congestion Charge* ne touche pas les plus riches. *« Je ne suis pas sûre que taxer aurait un effet, ils ont l'argent donc… la Congestion Charge c'est la même chose, les gens qui ont les moyens de payer s'en fichent, ça n'aura pas d'effets ! Il y a quelqu'un qui disait : ils ont qu'à la mettre à 25£ je m'en fiche, je peux le payer ! »* (Barbara, 32, M, zone3, femme au foyer, mariée). De plus, ce sont ces personnes qui profitent au final de cette mesure puisqu'ils bénéficient d'une meilleure accessibilité et fluidité du trafic.
Quelles que soient les politiques de tarification (taxation du permis, de l'achat du véhicule, du stationnement, péage urbain, etc.), des effets inégalitaires et ségrégatifs apparaissent nécessairement. Si cette mesure crée des inégalités, affecte le commerce et ne fait que décaler les problèmes de congestion et de pollution, elle serait, par ailleurs, un moyen de faire prendre conscience aux individus des problèmes environnementaux. Elle aurait donc un rôle d'informateur.

10.2.4.2.6 Des mesures qui produisent (au moins) de l'information

Pour certains, si les mesures de limitation de la voiture n'ont pas toujours d'impact sur les comportements, elles permettent au moins d'informer les individus. Même s'ils ne changent pas leurs pratiques peut-être penseront-ils davantage aux questions environnementales. *« Même si ça ne fait pas choisir d'autres modes de transports, peut-être que ça les fait plus réfléchir à l'environnement »* (July, 30, M, zone2, femme au foyer, mariée, 1 enfant). De même, pour Olga, le tarif de la *Congestion Charge* est suffisamment élevé pour que les gens se posent la question avant de prendre leur voiture. Toutefois, elle nous dit que s'ils ont décidé de la prendre ils accepteront n'importe quel coût. *« C'est comme pour la cigarette, quand ils décident d'allumer une cigarette ou de prendre leur voiture ils en acceptent le coût. Mais c'est suffisamment haut pour que les gens se posent la question, ils s'y prennent à deux fois avant de prendre leur voiture »* (Olga, 32, A, zone2/zone1, souscripteur d'assurance). Alex pense également que la *Congestion Charge* fait réfléchir les gens mais ne les empêche pas de prendre leur voiture pour autant. *« La Congestion Charge encourage les gens, ils réfléchissent à deux fois avant de prendre la voiture, mais ça ne les arrête pas »* (Alex, 28, A, zone1, avocat).

Si les enquêtés se plaignent, l'interview leur en a donné l'occasion. Mais ils ne semblent pas râler haut et fort comme les Français, et encore moins se plaindre au gouvernement, de la même manière que les Japonais interrogés remettaient très peu en cause les actions politiques. Tout se passe comme si les mesures étaient mises en œuvre pas à pas, habituant doucement les individus, sans créer de choc ou de changement brutal. Helen nous donne son explication : *« Je pense que c'est le caractère national. C'est cher mais ça a toujours été relativement cher et ils font ça progressivement, en augmentant un peu au fur et à mesure. Donc c'est difficile de se plaindre puisqu'à ce stade on aurait dû se plaindre avant. Et en plus, à Londres il y a des salaires très élevés donc les gens paient sans réfléchir, et souvent les entreprises paient les dépenses, donc les individus ne sont pas responsables »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant). Luca tient le même discours : *« les politiques avancent petit à petit et communiquent beaucoup, donc ça se fait en douceur et les gens acceptent »* (Luca, 32, M, zone2/zone1, chargé des ressources humaines, marié, 1 enfant).

Les résultats de l'enquête à Londres montrent ainsi que la voiture semble peu utilisée dans le centre de Londres. Elle ne fait pas l'objet d'une acquisition banalisée dans le cycle de vie comme cela pouvait l'être dans les deux autres cas. Ceci est dû en grande partie aux mesures de restriction de la voiture, largement portées sur les coûts, le contrôle et la sanction. Nous reviendrons sur les principaux résultats dans le chapitre conclusif qui suit.
Il apparaît au regard de ces trois résultats d'enquêtes beaucoup de ressemblances. La diversité des comportements se retrouve dans les trois enquêtes à des degrés d'intensité différents. Des tendances se dessinent mais cela serait à mieux définir par le biais d'enquêtes macrosociologiques. Pour conclure, faisons tout d'abord un point sur les éclairages et points forts des deux enquêtes internationales, avant d'oser faire ressortir des tendances culturelles plus « macro ».

Chapitre 11 : Pour une analyse interculturelle, en guise de conclusion

Dans un premier temps nous mettrons en exergue les points forts des deux enquêtes internationales présentées ici, puis nous ferons apparaître les ressemblances. Nous tenterons ensuite de dégager des particularités culturelles à partir de ce que les enquêtés ont laissé transparaître dans leurs discours. Seront ensuite mis en avant le rapport à la règle, la question des normes sociales et le poids du contexte, des dispositifs et modes de régulations politiques.

11.1 Eclairages apportés par ces deux enquêtes exploratoires internationales

Nous rappellerons les principaux résultats de l'enquête à Nagoya, puis ceux de Londres. Nous verrons notamment que des points communs apparaissent clairement transversalement aux trois villes étudiées.

11.1.1 Les points forts de l'enquête à Nagoya

L'analyse de l'étude réalisée au Japon démontre en partie les mêmes freins et facteurs de changements en faveur de déplacements plus durables, que ceux ressortis dans le cas de l'Île-de-France. Notamment les Japonais interrogés à Nagoya ne sont pas plus sensibles aux questions environnementales que les Français interrogés en Île-de-France, du moins concernant les transports (ils le sont en revanche nettement plus concernant le tri sélectif). Et lorsqu'ils sont préoccupés par ces enjeux, cela ne fait pas l'objet d'un critère déterminant dans le choix modal. Ils font plus souvent passer le côté pratique, économique, etc. en premier.
Ils subissent également les contraintes de circulation, de stationnement et de coût, et sont sensibles à l'existence d'un bon réseau de transports en commun. Les enquêtés de Nagoya semblent « naturellement » ou « culturellement » avoir des pratiques multimodales. Tous les modes sont couramment utilisés selon les objectifs et les situations de déplacement, sans s'opposer les uns aux autres. Il est très fréquent de posséder à la fois une voiture et un vélo. S'il est « normal » d'acquérir une voiture avec un premier emploi, l'usage quotidien ne va pas de soi. Toutefois, certains ont un usage exclusif de la voiture et n'envisagent pas d'utiliser les autres modes. Et d'autres, plus souvent étudiants, n'ont pas encore les moyens financiers d'acquérir une voiture. Nous retrouvons la même diversité de comportements qu'en Île-de-France.
Il est intéressant de constater un décalage entre une pratique du tri poussée et des pratiques de déplacement peu pensées en lien avec l'environnement. L'enquête à Nagoya et notamment le parallèle avec le tri sélectif nous démontrent que le changement de comportements semble être

provoqué et incité par différents facteurs, tels que :

- d'importantes campagnes d'information et de communication qui facilitent l'acceptation, et réduisent le coût psychologique du changement par la formation et l'apprentissage ;
- la mise en place de mesures coercitives avec un puissant contrôle légal et/ou social, et les conséquences que cela implique sur les jeux de face ;
- des mesures incitatives comme les gains de points et les réductions, ou la démonstration d'une « bonne action » sur la scène publique (impliquant directement le rôle des jeux de face et la reconnaissance sociale), ou bien encore le développement d'alternatives, et en particulier le métro.
- des dispositifs organisationnels qui facilitent et orientent les pratiques. Par ailleurs, un système de transports en commun efficace et surtout fiable, influe sur les comportements. En l'occurrence au Japon les transports publics sont très ponctuels.

Outre un système de mesures cohérent basé sur un triptyque *« information-formation » - coercition – incitation*, des caractéristiques culturelles ont aussi leur poids. Les Japonais aiment le jeu et surtout les jeux d'argents (machines à sous, loto, etc.), ce qui nous a semblé intéressant pour comprendre la participation des individus à des actions pour le développement durable. De plus, les jeux de face sont intégrés à leur culture. On perd la face lorsque son sac poubelle n'est pas bien trié et on gagne en face lorsque l'on fait une bonne action. Nous pouvons supposer que ces actions fonctionnent parce que les individus gagnent en contrepartie d'un effort pour la collectivité en argent et en face. Mais surtout parce que ces pratiques ont été incorporées et retraduites par les individus sous la forme de contraintes sociales, en les combinant avec un enjeu normatif. Nous reviendrons sur ces aspects culturels par la suite.

Concernant l'automobile, tout se passe comme si les pouvoirs publics n'avaient pas suffisamment informé les individus de ses nuisances pour l'environnement et ne leur avaient pas apporté un dispositif organisationnel matériel, informatif et compensatoire, comme cela a pu l'être pour le tri. De plus, l'aménagement urbain est encore largement favorable à la voiture. Cependant il convient de noter que, d'une part, Nagoya ne semble pas pâtir de gros problèmes de congestion comme cela peut l'être à Londres ou en Île-de-France ; et d'autre part, les individus paraissent dores et déjà particulièrement « multimobiles ». En effet, même si l'automobile incarne des symboliques sociales fortes, elle s'intègre dans une logique de déplacements multimodale.

11.1.2 Les points forts de l'enquête à Londres

L'analyse de l'enquête à Londres nous démontre que les mesures coercitives et répressives ont incontestablement un effet sur les comportements en matière de choix modal et de discipline.

Nous avons été frappée par le nombre de personnes qui renonçaient à la voiture en raison de contraintes de coûts principalement mais également de circulation et de stationnement. Et nous pouvons supposer que les raisons qui incitent les Londoniens comme les Japonais enquêtés à Nagoya à adopter des pratiques multimodales, relèvent d'une part de ces coûts et contraintes d'usage, et d'autre part de la norme apparente qu'il y a à prendre les transports en commun, elle-même probablement suscitée par ces contraintes. Nous avons vu que l'usage du métro était banalisé à Londres, et ne laissait pas apparaître de symboliques sociales en terme de statut.

Toutes les catégories sociales y sont représentées. Si ces enquêtés cherchent l'efficacité du système de transport pour aller au travail, ils aiment posséder de belles voitures pour leur plaisir, et leurs activités de loisirs. Ceci est également apparu dans l'enquête à Nagoya. Ainsi tout se passe comme si à Londres et Nagoya, l'acquisition était plus importante que l'usage, en termes de plaisir dans l'objet même et de symboliques sociales. Alors qu'en Île-de-France, la voiture aurait plus une fonction de mode de déplacement, référant soit à un statut social, soit à une liberté et une indépendance (symbolique) tant désirées. Nous avons observé que les voitures à Londres et Nagoya sont dans l'ensemble nettement plus luxueuses que les voitures en Île-de-France. Toutefois, nous avons vu que des cas se ressemblaient transversalement aux trois enquêtes, nous avons retrouvé la même diversité de pratiques : des utilisateurs passionnés qui ont un usage exclusif de la voiture, des passionnés qui ne voient pas l'intérêt de conduire en ville du fait des embouteillages, mais également des individus qui percevaient la voiture comme un simple mode de transport au même titre que les autres.
A Nagoya, le vélo, le métro et le train sont couramment utilisés parallèlement à la voiture ; à Londres, une variété de modes plus ou moins efficaces est proposée aux citadins : métro, bus, tramway (DLR), train, bateau, taxi, vélo, location de voiture, etc. Ainsi que le note Helen, chacun y trouve son compte. *« Tu peux facilement prendre le métro, le bus, le train, le taxi, il y a beaucoup de possibilités et pour des gens qui ont des moyens financiers différents. Si tu veux voyager pour pas cher, tu peux prendre le bus. Il y a des transports pour tous et c'est un bon point »* (Helen, 32, M, zone 2, manager commerciale, mariée, 1 enfant).
Nous avons pu observer comme dans les deux autres enquêtes que dans l'ensemble les individus n'étaient pas vraiment préoccupés par les enjeux environnementaux, du moins tant que cela ne les concernait pas directement. Ils dévoilent également un sentiment d'impuissance et récusent un manque d'information. Le critère environnement n'apparaît pas décisif dans les choix modaux. Par ailleurs, là aussi ils sont prêts à adopter des pratiques écologiques tant que cela ne leur coûte pas trop mentalement, physiquement et économiquement. Des enquêtés ont également mis en avant le rôle de la sanction et de la contrainte pour changer les comportements.
Nous pouvons d'ores et déjà constater un grand nombre de ressemblances entre les trois enquêtes, nous y revenons plus précisément.

11.1.3 Des points communs au trois enquêtes

Notons tout d'abord qu'à notre échelle d'observation, micro-sociale, la diversité de pratiques est telle qu'elle se retrouve finalement partout à des degrés d'intensité différents. En effet, en pratique, il apparaît que les individus raisonnent plus ou moins de la même façon notamment sous contraintes. Ainsi, il est nettement plus apparu des ressemblances que des divergences entre les trois enquêtes. Les particularités culturelles sont probablement plus distinctes à une échelle d'observation « macro ».

Au vu des trois enquêtes la congestion, les problèmes de stationnement et les coûts semblent être des critères déterminants du choix modal, même si à Nagoya, ces contraintes ne proviennent

pas directement de mesures politiques coercitives visant à limiter l'usage de la voiture[216]. De plus, les acteurs politiques semblent avoir un rôle important en tant que levier du changement de par leurs actions et leur image. En effet, notamment à Londres et en Île-de-France, l'incohérence des politiques ainsi qu'un manque de crédibilité et de confiance ont été notifiés par les enquêtés et font l'objet de justifications pour ne pas accepter les mesures, ou ne pas changer de pratiques. Si en Île-de-France, les décideurs sont accusés de ne pas mettre en pratique ce qu'ils disent et de demander aux citoyens plus que ce qu'ils ne font eux-mêmes ; à Londres, l'utilisation des bénéfices de la *Congestion Charge* pour l'amélioration de la ville et du système de transports est mis en doute. Notons cependant que certains ont mis en avant la forte augmentation du nombre de bus.

Par ailleurs, dans les trois enquêtes, l'environnement n'apparaît pas être un critère déterminant dans le choix modal. S'il peut éventuellement être un levier d'acceptabilité des mesures, il ne sera pas un levier du changement. Mais tel un cercle vertueux, les mesures de limitation de l'automobile peuvent, à leur tour, favoriser l'information et provoquer une montée de la sensibilisation environnementale, ce fut particulièrement le cas à Londres.

Ainsi, les points de ressemblances entre ces deux enquêtes réalisées à l'étranger sont de l'ordre, d'une part, des mesures coercitives et notamment de la sanction (légale ou sociale), et d'autre part, de la tendance des enquêtés à être « multimobiles », et de n'avoir que rarement un usage exclusif de la voiture. Et c'est bien cette multimodalité qui pourrait en partie conduire à une mobilité plus durable, en remettant en cause l'usage souvent trop systématique de l'automobile.

Dès lors, faudrait-il passer par la mise en place de mesures plus dissuasives avec davantage de contrôles et des sanctions plus coûteuses ? Ce type de mesures favoriserait-il la construction d'une norme sociale ? Les enquêtés à Londres et en Île-de-France ont fait apparaître de vives réactions vis à vis des mesures mises en œuvre. Mais paradoxalement, jugent ce type de mesures, seules efficaces. Les trois enquêtes ont démontré un refus de se contraindre soi-même au nom de valeurs environnementales, et d'autant plus si tout le monde, au niveau local et global, n'agit pas dans le même sens (les efforts étant alors perçus comme inutiles). En effet, ils ont tendance à suivre la norme sociale ou la norme du groupe d'appartenance. Face à cela, nous pouvons imaginer que, soit il conviendrait de modifier les normes de déplacements automobiles par le biais de ces micro-groupes fort influents, soit par le biais de mesures plus strictes qui rendraient alors les individus plus disciplinés et les conduiraient à agir dans le même sens au départ, pour au final arriver à le faire naturellement. Toutefois, il ne va pas sans dire (ainsi que l'enquête à Nagoya nous l'a démontré), qu'une acceptation et une bonne intégration de ces mesures ne vont pas sans la participation et l'implication des individus dans les objectifs de changement et les actions menées. Il s'agit bien d'une question de responsabilité. C'est également le rôle de l'éducation et de la sensibilisation dès le plus jeune âge. L'exemple du tri sélectif à Nagoya démontre que le changement de pratiques a été accepté et est aujourd'hui intégré dans les

[216] Notons que si à Nagoya, la politique de transport ne cherche pas autant qu'à Londres ou en Île-de-France à réduire l'usage de la voiture, elle n'augmente pas pour autant le nombre de places de stationnement ni les infrastructures routières. Et ceci relève bien d'une volonté politique. En effet, G. Dupuy montre qu'en France, depuis des décennies, les acteurs ont plutôt cherché à limiter la congestion (construction de routes, ronds-points, élargissement des passages souterrains, gestion de trafic). Une autre stratégie aujourd'hui consiste à traiter le mal par le mal, « en laissant l'inhibiteur congestionnel jouer son rôle » (2006, p57). Nous pouvons supposer qu'à Nagoya, les stratégies politiques vont dans ce sens. Si en France, après avoir élargit l'espace automobile on cherche aujourd'hui à le réduire, à Nagoya, on arrêterait simplement de l'élargir, laissant s'accroître la congestion.

comportements, et ce, probablement grâce aux campagnes d'information (et de formation), et aux mesures incitatives de compensation[217]. Il est en effet clairement ressorti des entretiens en Île-de-France et à Londres une demande de compensation (voire de récompenses) pour soulager le coût du changement. Que cette compensation soit financière ou matérielle avec une nette amélioration des alternatives à la voiture en termes d'aménagements et de services. Les dispositifs organisationnels permettent ainsi de réduire la charge mentale, et de limiter la résistance au changement.

Si à Nagoya, le système du tri sélectif est très poussé avec un dispositif matériel organisé et des règles et sanctions, il n'en est pas ainsi partout à Londres et en Île-de-France. *A contrario,* dans ces deux villes, des mesures coercitives sont mises en place pour réduire l'usage systématique de la voiture en ville, ce qui n'est pas le cas à Nagoya. Cependant, l'usage de la voiture est effectivement en partie limité par de fortes contraintes (de coûts, de trafic, de stationnement) dans les trois villes étudiées. Il apparaît donc clairement que la contrainte, la règle et le dispositif matériel influence les pratiques.

Nous pouvons ainsi dire qu'il existe des variables universelles pour comprendre la mobilité, mais celles-ci apparaissent à des degrés d'intensité différents selon les cultures : nous avons retrouvé la même diversité de pratiques et de comportements vis-à-vis des modes de transport, du rapport à l'environnement et au politique[218]. Au-delà de cette universalité des analyseurs, des traits culturels spécifiques apparaissent. Nous n'avons pas les moyens de passer à une échelle « macro » à partir de nos entretiens qualitatifs, mais nous souhaitons faire apparaître des hypothèses de tendances culturelles qu'il serait bon de vérifier et compléter par le biais d'autres techniques d'enquête de plus grande ampleur.

11.2 Des particularités culturelles

Nous oserons ici, à partir de nos résultats d'enquête, faire apparaître quelques particularités culturelles : les valeurs économiques à Londres, les valeurs temporelles à Nagoya, et les valeurs individuelles en Île-de-France.

[217] Notons par ailleurs qu'avant l'instauration du péage à Londres en Février 2003, il y a eu plusieurs phases de consultations qui ont donné lieu à des modifications de certains points du projet, puis des campagnes d'information durant les 6 mois qui l'ont précédé, des communiqués dans les médias, et un dispositif matériel simple pour l'usager (éviter de mettre les conducteurs à l'arrêt avec un système de barrières, moyens de paiements diversifiés et accessibles : kiosque, Internet, SMS, téléphone, etc.). De plus, un système d'information est mis en place pour aider les individus à planifier les itinéraires les plus simples et rapides en transports en commun. Les raisons, les objectifs et les impacts du péage sont faciles d'accès au grand public et font preuve d'une grande transparence. http://www.cclondon.com

[218] Le dispositif matériel, la récompense, la sanction, la contrainte et la règle auraient plus ou moins d'impact selon les cultures, mais ceci vaut également à une échelle très micro-individuelle.

11.2.1 Les valeurs économiques à Londres

La question du coût est clairement apparue dans les trois enquêtes, mais davantage encore dans le cas de Londres. Les taxes sont élevées et nombreuses, les amendes onéreuses et systématiques. Nous pouvons supposer que le mode de vie centré sur l'économie a pu inciter la mise en œuvre de ce type de mesures. Les coûts sont tels que beaucoup renoncent à acquérir une voiture ou en faire un usage quotidien. Les transports en commun sont très chers également, mais le bus semble être davantage accessible par les populations à bas revenus. A Nagoya certains enquêtés faisaient un calcul entre les coûts de la voiture et des transports en commun, utilisant le mode le plus avantageux financièrement selon leur destination. Mais acquérir une voiture ne semble pas être autant freiné par les coûts qu'à Londres. En Île-de-France, les freins à l'usage de la voiture tenaient plus aux contraintes de circulation et de stationnement qu'aux coûts.
Finalement, une hypothèse « macro » serait de dire que le mode de vie Londonien étant très porté sur les aspects économiques, la finance, les profits, etc., ce mode de régulation par les coûts correspondrait à cette spécificité.

11.2.2 Les valeurs temporelles à Nagoya : la question de la ponctualité

Les Français ne sont pas connus pour être ponctuels, et l'enquête en Île-de-France a démontré que le critère « temps » était présent dans les choix modaux lorsqu'il s'agissait de gagner du temps mais la question de la ponctualité n'était pas flagrante. A Londres, aucun transport n'est véritablement fiable entre le trafic qui bloque les bus, taxis et voitures, et les multiples problèmes de fonctionnement du métro. Dès lors, les enquêtés ont pour stratégies de jongler entre les modes pendant leurs itinéraires ou de prévoir des marges de manœuvre de temps. A Nagoya, la ponctualité est une caractéristique culturelle, une « norme » à ne pas dévier. Ainsi, les trains et métros sont très efficaces car très fiables en termes d'horaires. De plus, les grèves n'existent pas au Japon.
Notons que le réseau est relativement récent, et bénéficie d'une technologie de pointe, qui comme à Singapour ou Hong-Kong par exemple, fait preuve d'une performance incontestable. *A contrario*, les systèmes de transports à Londres comme en Île-de-France sont très vieux et nécessitent beaucoup de rénovations et de travaux de maintenance.
L'enquête sur les formes culturelles de la mobilité réalisée par des étudiants du Magistère de Sciences Sociales[219] démontre également qu'en Amérique du Nord et en Europe du Nord les individus avaient tendance à vouloir économiser du temps (aux Etats-Unis, en voiture ; en Europe du Nord, à vélo). Tandis qu'en Asie, ils recherchaient la ponctualité et la fiabilité plus que la rapidité. La ponctualité, mais également le respect des règles et la discipline sont partie intégrante de la norme sociale au Japon. Les codes de conduite et les jeux de face sont ainsi directement liés à ces normes culturelles.

[219] « Les formes culturelles de la mobilité. Quatre aires culturelles : l'Amérique du Nord, l'Europe du Nord, l'Europe du Sud et l'Asie », enquête réalisée en 2005 par les étudiants de première année du Magistère de Sciences Sociales, encadrés par A. Rocci, S. Vincent et F. Clochard, sous la direction scientifique de D. Desjeux.

11.2.3 Les valeurs individuelles en Île-de-France : refus de l'autorité et responsabilisation.

Des mesures plus répressives auraient sans doute un impact plus probant sur les comportements de mobilité des Franciliens, même si elles ne sont pas acceptées au préalable. Nous pouvons constater notamment l'impact du renforcement des contrôles et de la répression concernant les excès de vitesse, qui a débouché sur une diminution sensible du nombre de tués sur la route. Mais si les Français, d'après cette enquête, semblent avoir besoin de contraintes, ils ont parallèlement besoin de se sentir responsables. Tout se passe comme s'ils ne pouvaient accepter les mesures et le changement, qu'une fois impliqués et convaincus par les décisions et actions politiques. Ceci laisse transparaître le poids des valeurs individuelles.
Dans ce sens, P. D'Iribarne (1989) décrit, à partir de son enquête sur l'usine de Saint-Benoît-le-vieux, un trait culturel du Français : ce dernier interprète ses responsabilités, se donne des devoirs, et il n'apprécie pas les règles imposées d'en haut. Le contrôle est mal supporté car il suppose que l'on ne remplit pas ses devoirs, ou que l'on ne nous prend pas pour responsable. Partant de là, nous avons vu au regard des enquêtés en Île-de-France (mais à Londres et à Nagoya également), une absence de sentiment de responsabilité individuelle quant aux questions environnementales. Seules des conséquences du réchauffement climatique qui les toucheraient directement et personnellement pourraient avoir un impact sur leur comportement. Ainsi, pour inciter le changement, peut-être faudrait-il mettre au cœur des débats cette question de responsabilité individuelle et collective.
Notons d'autre part que la voiture est notamment préférée aux autres modes en tant que mode individuel, privé. Seulement dans l'enquête en Île-de-France la voiture apparaissait dans les discours comme symbolique de liberté et d'indépendance. Les transports en commun signifient à l'inverse dépendance, ce qui n'est pas ressorti dans les discours des enquêtés à Nagoya et à Londres. Et comme la question de responsabilité, cela démontrerait encore une fois cette spécificité française qui consiste à désirer agir par soi-même et non sous contraintes extérieures. Les enquêtés ne souhaitent pas se voir limités ou contraints dans leur mobilité.

Ceci nous amène donc à poser la question du rapport à la règle. La discipline des Japonais interrogés à Nagoya ou des Anglais interrogés à Londres serait-elle une caractéristique culturelle ou la résultante du poids de la sanction ?

11.3 Discipline et rapport à la règle : entre caractéristique culturelle et poids de la sanction

Outre ces particularités (ou variables d'intensité différente), la mise en place de règles coercitives joue sur les comportements. Et si elle ne change pas toujours les pratiques, elle fait réfléchir. A Nagoya, comme à Londres, les amendes sont très élevées et les lois sont strictes. En France, les individus ne respectent pas aussi rigoureusement les règles, et ceci pourrait s'expliquer par le manque de dissuasion des mesures (sanctions peu élevées et contrôles non systématiques). Le respect de la règle s'intègre dans les critères de choix du mode et les stratégies d'usage aussi bien à Nagoya qu'à Londres. En Île-de-France, des enquêtés prenaient

ouvertement le risque de ne pas être contrôlés (stationnement illicite, non payé, etc.), ce que nous n'avons pas retrouvé dans les deux autres enquêtes. Nous pouvons ajouter ici le respect des lois concernant la conduite en état d'ivresse. En Île-de-France, les contrôles semblent avoir été renforcés et certains enquêtés ne prenaient effectivement pas la voiture. Mais à Londres comme à Nagoya, aucun enquêté n'envisageait de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool. Partant de là, nous pouvons imaginer plusieurs niveaux dans le rapport au système de contrôle : face à des sanctions trop faibles, les individus auraient économiquement intérêt à transgresser la règle (comme par exemple ne pas payer le stationnement) ; avec des contrôles plus fréquents, ils feraient attention à ne pas se faire prendre ; avec un niveau plus fort de sanction et de contrôle, il deviendrait inenvisageable de transgresser la règle.
Par ailleurs, le mode de paiement dans les modes de transport est différent. Au Japon, on paie à la sortie. Pour le bus par exemple, les gens font la queue pour descendre et paient un par un au chauffeur directement. Ainsi, il est impossible de frauder. Pour le métro, il en va de même, des gardiens sont à la sortie et surveillent le passage de la carte dans les machines. A Londres, la présence du personnel dans les stations de métro freine la fraude, quant au bus, le paiement se fait directement au chauffeur à la montée. En Île-de-France, les contrôles sont aléatoires, et le personnel dans les stations est peu présent, ce qui laisse la place au risque.

Hormis ces comportements répréhensibles, les Japonais et les Anglais interrogés semblent être plus disciplinés et dotés d'un savoir-vivre en communauté, qui ferait défaut aux Français. Selon des enquêtés, les Londoniens sont particulièrement « civilisés ». Les quelques Français interrogés à Londres ont été étonnés de voir autant de civisme et de savoir-vivre dans le métro : les gens sont calmes, très respectueux les uns des autres, solidaires, beaucoup moins agressifs qu'à Paris.
Au Japon, tout le monde traverse uniquement sur les passages piétons et uniquement quand le feu est vert, et ce, même s'il n'y a aucune voiture à l'horizon, alors que le temps d'attente est extrêmement long. Matsumoto en comparant Londres au Japon témoigne de ce temps d'attente. *« A Londres les feux changent très vite de couleur, donc on n'attend pas beaucoup qu'on soit en voiture ou à pied, c'est mieux, parce qu'au Japon il faut attendre très longtemps ! »* (Matsumoto, H, 22, A, PC/PC, étudiant). Matsumoto a également été marqué, à Rome, par le fait que les gens traversaient n'importe où et n'importe quand. *« C'est très dangereux, même si c'est rouge les automobilistes traversent la route. Ils ne respectent rien, ils se fichent des règles. Et c'est pareil pour les piétons, même si le feu est rouge ils traversent. Les Japonais respectent beaucoup les règles »* (Matsumoto). Par ailleurs, si en France, un piéton peut attendre longtemps avant qu'une voiture s'arrête pour le laisser traverser aux passages cloutés, à Londres, les voitures s'arrêteront systématiquement. A Nagoya, ce sont les feux et les policiers qui font la circulation des piétons et des voitures. D'autres exemples encore : les Japonais font la queue sur le quai en attendant le métro ou à la montée des escalators. Des espaces fumeurs autour de cendriers géants sont isolés y compris en extérieur, et les gens s'y regroupent.

Si des règles sociales ont sans doute au départ conduit à de tels comportements, c'est ensuite l'effet génération et l'éducation qui en a fait une norme culturelle établie. Ces règles de conduites prescrites par la société sont issues des coutumes, des traditions, des systèmes de valeurs progressivement élaborés au sein de cette société. Finalement, les normes sociales

prennent deux formes : formelle (lois, codes et règlements) et informelle (mœurs, habitudes). Celui qui tente d'y résister aura soit la réprobation morale de la communauté, soit des sanctions juridiques. La morale selon Durkheim, représente un ensemble de règles prescrivant à l'agent la manière dont il doit se conduire dans des circonstances déterminées. Trois éléments définissent *L'éducation morale* de Durkheim (1902-1903) : la discipline, l'attachement au groupe et l'autonomie de la volonté. La discipline régule les conduites, norme les comportements (et privilégie des valeurs communes, une cohésion sociale). Elle est un moyen de rendre possible l'intériorisation des ces normes par les individus, en cultivant l'habitude de se contraindre soi-même (volonté). L'attachement au groupe et l'autonomie de la volonté sont donc directement liés à la discipline.
Ainsi, au regard de nos résultats d'enquête, tous relatifs qu'ils soient, les Japonais, à Nagoya, seraient sous le contrôle social d'une part –l'importance de préserver la face serait un frein à la transgression des règles et de la norme, et le respect des règles une question de fierté– et sous le contrôle de l'Autorité d'autre part, avec la puissance de la sanction légale. De même, les Anglais, à Londres, n'auraient qu'un faible pouvoir d'action face au pouvoir de l'Autorité et de la sanction. Mais ces modes de fonctionnement semblent difficilement correspondre à la mentalité Française, qui se veut responsable et maître de ses actes.
Penchons-nous maintenant plus précisément sur la question des normes sociales.

11.4 Entre normes sociales et modes de régulation politique

Il s'agit ici de mieux comprendre les comportements entre normes sociales et contexte urbain, matériel et politique.

11.4.1 De la norme sociale à l'habitude

Nous avons vu que certains enquêtés interrogés en Île-de-France adoptaient de nouvelles pratiques de mobilité, qu'elles soient ponctuelles ou pas, face à un « référant culturel ». Les individus se conformeraient à un comportement admis par la majorité. Cela nous renvoie à la « théorie du référent informationnel », c'est-à-dire de l'influence sociale du groupe de référence (Leyens, Yzebyt, 1997), et rejoint la théorie des « minorités actives » de S. Moscovici (1979). Des enquêtés ont fait du vélo pour s'intégrer à un groupe de pairs, d'autres pour s'intégrer dans un nouveau pays, à un autre système de mobilité urbain. Il existe une influence sociale sur notre perception de la réalité, nos opinions et nos comportements. Et cette influence se modifie selon le groupe auquel l'on se réfère. Ainsi, l'individu aura tendance à s'adapter au groupe de référence de la société dans laquelle il se trouve, et plus spécifiquement aux micro-groupes dans lesquels il s'inscrit. Il s'agit de faire « comme tout le monde ». *« Si c'était dans la nature des choses ici, si on facilitait ça, je le ferais comme tout le monde. Ce n'est pas dans les habitudes ici et je ne suis pas du genre à le faire spontanément. Mais j'ai vécu en Allemagne et je le faisais parce que tout le monde le fait là bas, tout est organisé pour, c'est naturel »* (Jenifer, 32, M, zone1/zone2, gestion d'investissements). Jenifer montre bien qu'elle adapte ses pratiques en fonction de la norme sociale, du référent dans lequel elle se trouve au moment donné. Ainsi, partant d'un effet de

mode par exemple, le référent de la société pourrait s'orienter vers une dimension plus écologique qu'automobile. Nous avons vu à travers les trois enquêtes que les individus avaient tendance à justifier le décalage entre les valeurs environnementales et leurs pratiques en se déculpabilisant vis-à-vis des autres qui n'agissent pas dans le même sens, que ce soit à un niveau local ou global. De plus, la sensibilisation environnementale correspondait davantage à un devoir (au sens de « faire comme tout le monde ») qu'à une conviction personnelle. Selon D. Desjeux, les termes de « vision du monde », d'« habitus » ou de « cité » « postulent qu'il existe un cadre de pensées incorporées qui organisent l'action des acteurs de façon plus ou moins contraignante » (2004, p55). A un niveau macro-social tout comportement individuel comporte une dimension sociétale et culturelle. « Entre le micro et le macro, il existe un effet de situation, avec des contraintes qui font que la culture peut jouer comme contexte mais pas comme variable explicative indépendante » (p55). Tout n'est pas qu'une question de culture.
Outre les valeurs partagées et les mœurs, c'est bien la mise en place d'un dispositif matériel qui organise et construit cette norme. Si les villes aux Etats-Unis « sont faites pour » la voiture, et si Amsterdam « est faite pour » le vélo, les politiques de transports et d'aménagement ont eu le rôle, au départ, de construire cette norme urbaine et sociale. Et le vélo à Amsterdam comme la voiture aux Etats-Unis, sont devenues des évidences. Ainsi que le note M. Bonnet (2000), les analyses de la quotidienneté inspirées par Henri Lefebvre (1947, 1961, 1981), situent la description des mobilités dans un contexte de formes sociales réglées par les contraintes et les normes sociales des modes de vie urbains (Bonnet, p192).

11.4.2 Mode de transport, mode de vie, mode de ville

Selon G. Amar, il s'agit de considérer l'intégration d'un nouveau système de mobilité et ses valeurs dans un mode de vie, « faire d'un système de transport un élément à part entière de la culture d'une ville » (2004, p180). Plus qu'un (changement de) mode de déplacement c'est d'un (changement de) mode de vie dont il est question. A Amsterdam, le vélo n'est pas seulement un mode de déplacement, il est un mode de vie, voire un « mode de ville ». Le vélo serait totalement intégré dans le système urbain et dans les habitudes modales parce qu'il fait partie d'un mode de vie basé sur des valeurs écologiques et de qualité de vie. Au regard des objectifs énoncés dans les politiques de transport de la Ville de Nagoya, les décideurs souhaiteraient parvenir à ce mode de vie et ce système de valeurs orientés vers la qualité de vie, pour ensuite conduire les pratiques de mobilité vers cette logique[220]. L'idée serait de dépasser l'approche technico-fonctionnelle pour mettre l'accent sur l'appropriation par une ville et son peuple d'un système de mobilité. Outre son aspect fonctionnel pour lequel va de soi la mise en place d'infrastructures et de services appropriés, un mode doit être empli d'affectif et de symbolique forte. Nous faisons l'hypothèse que si l'automobile est encore ancrée dans les habitudes de vie des Français, et des Japonais, ce n'est pas seulement du fait du manque d'infrastructures et du manque de choix d'alternatives jugées plausibles, mais du fait de sa symbolique forte en terme de marqueur de passage et de statut social d'une part, et d'autre part, du caractère individualiste de ces sociétés. Mais en Île-de-France, hormis certains cas, l'automobile semble davantage faire

[220] Cf le rapport de Toshikazu Yoshida sur les politiques de déplacements de la Ville de Nagoya op. Cité.

l'objet d'un mode de déplacement qu'un objet de plaisir ou de passion comme elle peut davantage l'être à Nagoya et à Londres. Tout se passe comme si, plus la voiture était appréciée pour l'objet qu'elle représente (plus que pour sa fonction de mode), moins les enquêtés en faisaient usage au quotidien. A Londres, les enquêtés ne prenaient pas leur bel objet-voiture pour leurs déplacements pendulaires, tandis que le métro, dépourvu d'affectif et d'images sociales, est considéré uniquement dans sa fonction de mode. En Île-de-France, quelques enquêtés reflètent cependant ce comportement : Johan par exemple possède un Rav4 mais ne s'en sert pas quotidiennement, et Jean-Michel accumule les belles voitures (des coupés de prestige sport : BMW, Jaguar, Audi S6, etc.) mais ne s'en sert pas dans Paris.

G. Amar démontre également que les modes de transport n'ont pas le même sens selon les différentes cultures. Par exemple en Europe du Nord, le vélo semble renvoyer à des valeurs environnementales, à une qualité de vie et à une société en avance sur son temps[221]. A l'inverse, dans plusieurs pays d'Asie, l'usage de la bicyclette est tout aussi massif, mais ce mode ne renvoie pas à des valeurs positives. La croissance du pouvoir d'achat en Chine et les changements dans les rythmes de vie semble faire évoluer les comportements de mobilité au profit de modes plus rapides et plus « riches » symboliquement, tels que la voiture, le taxi ou les deux-roues motorisés[222]. Ainsi, dans ces pays en pleine croissance, des mutations apparaissent autant en termes de mobilité spatiale (transport) que de mobilité sociale (ascension sociale), mobilités fortement corrélées. Nous avons évoqué dans la deuxième partie de cette recherche l'idée que les cultures passeraient par une suite logique de phases : la recherche de la croissance économique puis la recherche d'une qualité de vie. Nous pouvons supposer qu'aujourd'hui, l'Île-de-France serait en phase de changement entre ce type de mobilité axé sur la croissance économique dont l'automobile véhicule l'image, et la quête d'une mobilité orientée vers des déplacements plus durables (au sens d'un usage moins individuel et systématique de la voiture). Nagoya, symbole de l'automobile avancerait plutôt dans le sens des nouvelles technologies en développement des voitures hybrides et électriques. Londres aurait trouvé un juste milieu entre aspirations économiques et qualité de vie, en mettant en parallèle richesse ostentatoire, luxe et volupté (voiture comme objet de plaisir, de loisir), et efficacité et rentabilité pour exalter cette richesse économique (transports en commun pour les déplacements pendulaires).

Au-delà de ces facteurs culturels et sociaux, observons davantage le poids du contexte matériel et notamment politique.

[221] Nous faisons référence ici à l'enquête réalisée par des étudiants du Magistère de Sciences Sociales op. cité.

[222] Lors d'une enquête sur le vélo réalisée en Chine en 2002, nous avions observé que le statut social était fortement symbolisé par la voiture. Celle-ci apparaissait comme un mode représentatif de la croissance contrairement au vélo, symbole de la pauvreté du pays. A l'époque de l'enquête, l'acquisition de l'automobile correspondait au rêve de rattraper les pays occidentaux. Les individus souhaitaient changer l'image du vélo, pour en faire non plus un mode de déplacement mais un loisir comme en France. Les Chinois avaient même commencé à mettre en place un tour du lac Qing Hai (dans le Nord de la Chine) similaire au Tour de France. Voir également à ce sujet le mémoire de Master de A. Ghahoué (2006), sur les changements des comportements de mobilité en Chine qui montre bien le lien entre la hiérarchie sociale et les pratiques de mobilité, ainsi que l'article de L. Diaz Olvera, D. Plat, et P. Pochet (2002) sur le lien entre hiérarchie sociale et hiérarchie modale dans des villes d'Afrique.

11.4.3 Contextes, dispositifs matériels et volontés politiques

La ville, les dispositifs mis en place, les contraintes au quotidien structurent les comportements. « Les modèles culturels, les habitus ou les visions du monde ne sont qu'en partie explicatifs des comportements humains. D'un côté ils structurent nos comportements ; de l'autre, les contraintes matérielles, sociales ou symboliques font que ces modèles culturels ne peuvent s'expliquer tels quels » (Desjeux, 2004, p56).
En analysant *les enjeux de la sociologie urbaine*, M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye (2001) montrent que trouver une alternative à la domination de la voiture est un défi pour toutes les métropoles. Mais cela dépend des choix de politiques urbaines car cela se répercute sur l'aménagement, le développement des transports, la vie sociale, etc. Notre enquête à Guangzhou (Canton) en Chine ainsi que les résultats de l'enquête réalisée par les étudiants du Magistère en Sciences Sociales, montrent une inclination à adopter le modèle occidental. Et ce changement passe avant tout par les politiques qui poussent à l'achat de voitures. En effet, les politiques et les dispositifs (organisationnels, matériels, financiers, etc.) ont un rôle essentiel dans le changement des normes d'une société, et des comportements une fois que ceux-ci ont intégré la norme. La règle, ou la norme, une fois intégrée s'inscrit dans les critères de choix modaux. Depuis qu'elle a un dispositif de tri des déchets organisé en bas de chez elle, July en a fait une habitude au quotidien. Trier ses déchets facilement grâce à la mise en place de poubelles de tri à proximité permet de faire entrer la pratique dans les habitudes sans qu'il n'y ait pour autant de convictions environnementales ou de revendication politique à l'origine. *« Ça fait partie de nos habitudes mais ce n'est pas une revendication politique »* (July, 34, M, zone2, femme au foyer, en couple, 1 enfant).
Ainsi, c'est bien cette question d'acceptation et surtout d'intégration dont il est question pour comprendre le changement. G. Bateson étudie la question de l'organisation dynamique des sociétés, de leur régulation et conditions de changement. X. De La Vega commente son ouvrage : *Vers une écologie de l'esprit*. « Changer veut dire modifier les règles qui régissent les interactions au sein du système », dès lors le changement dans les sociétés est difficile : « l'invention de nouvelles règles du jeu s'avère particulièrement ardue parce que leurs membres doivent créer ensemble de nouveaux repères, alors que leurs actions demeurent encadrées par les anciens » (X. De La Vega, 2004, p38).

Cette perspective internationale a pu mettre en avant des éclairages. Notamment par rapport à la norme, aux contraintes de coût, et à l'effet du dispositif organisateur de la pratique et réducteur de la charge mentale.
Il ressort un paradoxe : malgré des normes différentes (Londres : économie et norme d'usage des transports en commun ; Nagoya : valeur du temps, et plutôt usage du métro et du vélo ; Île-de-France : liberté, indépendance et responsabilité, et une norme d'usage automobile), nous retrouvons la même diversité de pratiques. En pratique, les calculs stratégiques sont plus ou moins similaires. Malgré des cultures différentes, les acteurs en action sont pragmatiques et agissent sous contraintes. Ainsi, les stratégies seraient transculturelles.

Conclusion

Tout au long de ce travail de thèse, nous avons souhaité répondre à la problématique du changement de comportements de mobilité. Au concept de report modal, nous avons préféré celui de « multimodalisation », intégrant l'élargissement des pratiques modales. Ainsi, nous avons cherché à comprendre le processus de changement d'un usage exclusivement automobile à des pratiques multimodales -le passage d'une « automobilité » à une « multimobilité »- en analysant les facteurs influant sur ce processus de changement, les freins et les potentiels du changement.

Nous avons abordé la question à travers trois axes de recherche habituellement étudiés séparément : le premier porte sur le processus d'acquisition de la voiture, le choix modal et les stratégies d'usage au quotidien (partie 1), le deuxième fait intervenir les valeurs environnementales et le troisième, l'impact des politiques publiques dans le choix modal (partie 2). Cette deuxième partie nous a également permis d'observer le processus de changement dans son contexte social, spatial et temporel grâce aux enquêtés interrogés à plusieurs reprises pendant la dynamique de changement.

La réflexion s'est ensuite orientée sur l'observation d'autres villes (Londres et Nagoya) dans d'autres cultures afin d'apporter des éclairages à la situation de l'Île-de-France (partie 3).

Transversalement aux trois parties de notre recherche nous avons ainsi pu mettre en exergue des facteurs clés, permettant de comprendre les freins et les leviers du changement. Partant des idées forces de chacun des axes, nous allons à présent tenter de modéliser ces résultats. Ces trois axes (choix modal, conscience environnementale, acceptabilité et impacts des politiques de limitation de la voiture) ont été regroupés dans cette recherche, il s'agit à présent de montrer que tout forme système. En faisant interagir les facteurs du changement entre eux, nous pourrons alors mieux appréhender les freins et les leviers du changement vers des pratiques multimodales.

Tous les éléments qui interagissent autour des pratiques modales -relevés dans la thèse-, forment système, nous les avons récapitulés ci-après sous forme de schéma. Nous résumerons ensuite les onze principaux résultats de notre recherche, avant de les modéliser autour de cinq dimensions.

Un système complexe d'éléments qui s'organisent autour des pratiques de mobilité.

Contraintes d'acquisition liées au cycle de vie :
- familiales
- professionnelles
- sociales
- localisation

Offre de transport et accès :
- permis de conduire
- disponibilité d'une voiture
- accès aux TC
- disponibilité d'un vélo
- location, covoiturage, autopartage.

Valeurs collectives :
- normes sociales
- environnement
- images des modes

Critères individuels :
- temps
- fiabilité
- sécurité
- confort
- trajet direct
- coût
- charge mentale
- liberté/flexibilité
- plaisir
- accès
- proximité
- temps de trajet productif

Habitude,
Evénement « traumatisants »,
Saturation (physique et mentale) du mode

« Capital mobilité » et stratégies d'usage :
- en terme de choix modal : pratiques multimodales
- stratégies d'évitement des contraintes sur le trajet

Attachement à l'objet :
- objet fonction
- objet passion

Mesures politiques :
- coercitives
- incitatives

Gestion du temps et des activités :
- programme d'activités
- emploi du temps
- contraintes horaires à destination

Vécu des modes :
- actif/passif
- temps gagné/perdu (en activités pendant ou après le déplacement)

Pour expliquer ce schéma, l'acquisition de la voiture et l'usage des modes s'inscrivent dans les étapes du cycle de vie et sont directement liés aux contraintes qui en découlent : familiales, professionnelles, sociales, géographiques. Ils dépendent également de l'offre et de l'accès aux différents modes de transport : possession du permis de conduire, disponibilité d'une voiture, accès à un réseau de transport publics, disponibilité d'un vélo, dispositifs de location de voiture, d'autopartage, etc.

L'usage s'inscrit dans des habitudes. Ces habitudes peuvent être rompues lorsque le mode devient trop pesant et fait l'objet d'une saturation physique et mentale. Elles peuvent l'être également lorsqu'un événement (ou une expérience) brise la routine et ouvre le champ des possibles. Ces événements sont provoqués le plus souvent, et peuvent changer les habitudes ponctuellement ou radicalement.

Le rapport au mode peut prendre deux formes : passionnelle ou fonctionnelle. Selon le rapport à l'objet, les contraintes ne seront pas vécues de la même manière : elles seront plus facilement acceptées lorsque le rapport est passionnel, car compensées par le plaisir et les sensations positives. Toutefois, des contraintes qui altèrent la sensation de conduite (notamment les embouteillages) pourront être mal vécues par les plus passionnés.

Par ailleurs, les personnes interrogées laissent transparaître le besoin d'être actives, de maîtriser leur mobilité, ce qui profite aux modes individuels. Cette sensation d'être actif ou passif se retrouve également dans le vécu du déplacement, selon que le temps sera perçu comme gagné (par la pratique d'une deuxième activité parallèle par exemple) ou perdu.

Les pratiques de mobilité s'organisent suivant les activités quotidiennes, l'emploi du temps, les horaires de déplacement et les contraintes à destination.

Parallèlement, l'action politique intervient aussi sur les choix modaux et les pratiques de mobilité, à travers des mesures coercitives (contraintes de tarification, de réglementation, de trafic, de stationnement, etc.) et incitatives (communication, incitation à l'usage des alternatives, etc.). Les valeurs collectives ont aussi un poids à travers les normes sociales, les images associées aux modes et les valeurs environnementales.

Rentre également en ligne de compte les différents critères individuels et subjectifs dont la préférence et la priorité dépend de chacun : le temps, la fiabilité, la sécurité, le confort, le coût, le porte à porte, la flexibilité, le plaisir, l'accès, la proximité, la charge mentale, etc.

Et finalement tout ceci se construit avec le « capital mobilité »[223], c'est-à-dire les connaissances et compétences de mobilité, mobilisant aussi la volonté et les motivations individuelles. Des stratégies d'usage se développent en lien avec ce capital de savoir-faire : stratégies d'évitement des contraintes sur le trajet (connaissance des endroits, des horaires à éviter, des itinéraires et raccourcis à prendre) ; stratégies dans le choix du mode et l'adoption de pratiques multimodales (mode choisi selon l'activité ou la destination comme étant le plus adapté aux circonstances)

Partant de cette multiplicité de facteurs, nous avons pu dégager onze principaux résultats.

[223] Il convient de rappeler que nous empruntons ce terme à P. Bourdieu en référence au capital social, culturel, économique. Associé à la mobilité, il a également été employé par S. Allemand (2004). Le concept de « capital mobilité » se rapproche de celui de « motilité » de V. Kaufmann (2001), qui définit les potentiels de mobilité d'un individu en tant que prémices du mouvement. V. Kaufmann s'est notamment inspiré de J. Lévy (2000) pour qui les potentiels de mobilité sont une composante du capital social. En ce sens, les groupes sociaux ne seraient pas égaux en matière de compétences de mobilité. M. Flamm (2004) parle lui de « capacité de mouvement » (aptitudes physiologiques et compétences d'usage) ou encore de « cognition du déplacement » (orientation dans l'espace, maîtrise sensori-motrice, application d'un programme d'activités).

12 Principaux résultats

Il s'agit ici de revenir succinctement sur les onze points forts de notre recherche : (1) la multiplicité et la diversité des facteurs, (2) l'importance du vécu et des images représentées des modes, (3) le « capital mobilité », (4) l'efficience de l'expérience, (5) le poids de la contrainte, (6) les dispositifs « facilitateurs », (7) le triptyque « information-coercition-incitation, (8) la faible conscience environnementale, (9) les mécanismes de justifications, (10) la question des normes, (11) les conditions matérielles, sociales et symboliques du changement.

12.1 Multiplicité et diversité des facteurs

Tout d'abord, nous souhaitons insister sur la multiplicité et la diversité des facteurs qui s'inscrivent dans le choix modal, et qui freinent ou favorisent le processus de changement. L'homme étant « pluriel » au sens de B. Lahire (1998), de par son cadre de vie, ses aspirations, ses expériences passées, ses activités, son entourage social, etc., les pratiques de déplacements s'insèrent dans un système complexe et multidimensionnel. Dans ce contexte, le changement de comportements ne peut se comprendre à partir d'une ou deux variables (comme par exemple le coût et le temps). Des jeux de contraintes, des effets de contextes, des situations familiales, sociales, professionnelles, etc., et plus globalement les éléments de la vie quotidienne, interagissent dans la construction des choix modaux et dans le processus de changement.
Nous attirons l'attention sur la nécessité aujourd'hui de dépasser les approches économiques. Tout en apportant des analyses indispensables à la recherche, ni la macroéconomie, ni la microéconomie, ne suffisent à comprendre les comportements et les logiques d'action des acteurs. Il faut creuser davantage les mécanismes individuels et sociaux. Ces approches postulent que les individus cherchent à maximiser leurs choix en termes de coûts et de temps, et qu'ils s'efforcent de faire une comparaison rationnelle entre les différents modes. D'une part, ces approches omettent la prédominance de l'habitude qui remet en cause la question même du choix modal : les individus ne font pas nécessairement un choix optimal en cherchant à maximiser l'efficacité de leur déplacement, souvent ils se contentent d'un mode satisfaisant. D'autre part, ces approches ne prennent pas en considération l'importance du vécu ni du « capital mobilité », ce que nous estimons être au cœur de la problématique de changement des comportements. La multiplicité des facteurs fait l'objet d'une première conclusion, mais nous sert également à introduire les différents résultats présentés ci-après.

12.2 L'importance du vécu et des images représentées des modes

Le ressenti et le vécu des modes, facteurs intrinsèques, qui induisent un jeu stratégique entre coûts et bénéfices, sont apparus déterminants dans notre recherche pour comprendre les freins au changement (chapitre 2). Comprendre comment les modes sont perçus et vécus permet de

mieux appréhender l'attachement et le renoncement à l'objet de mobilité. Les contraintes (de stationnement, de trafic, de coût) seront plus ou moins bien vécues et acceptées selon que le rapport à l'objet est affectif ou instrumental. Elles seront compensées par les sensations de plaisir et de confort lorsque le rapport affectif est positif. Si le rapport est instrumental, elles seront mal vécues lorsque le mode ne remplit pas sa fonction escomptée, en termes de temps et de fiabilité notamment. Nous comprenons alors que les personnes ayant un rapport instrumental à l'objet de mobilité seront davantage favorables à l'adoption de pratiques multimodales. Pour les personnes qui ont un rapport affectif à la voiture, les contraintes auront peu d'impact, ce qui représente un frein à la réduction de son usage. Toutefois, certains passionnés de la conduite automobile ne trouveront aucun intérêt à prendre leur voiture lorsque le contexte ne sera pas propice à des sensations de conduite positives. Dès lors, comme pour ceux qui ont un rapport instrumental à l'objet, de fortes contraintes inciteront également ces passionnés aux pratiques multimodales. Ceci a également été mis en exergue dans les enquêtes à Londres et à Nagoya : la voiture loisir ne correspond pas au caractère fonctionnel des déplacements pendulaires (chapitre 11).

Dans l'ensemble, les automobilistes sous-estiment les coûts et les durées de trajets en voiture et surestiment ceux des transports en commun (chapitre 2).

Par ailleurs, les modes individuels présentent des avantages dont les transports en commun sont dépourvus : liberté, sensations, plaisir, flexibilité et maîtrise. Ces modes individuels rendent possible la maîtrise du mode, et plus un mode sera maîtrisé, plus il sera apprécié et les contraintes seront d'autant mieux écartées, gérées ou acceptées. Cette maîtrise nous renvoie au « capital mobilité ».

12.3 Le « capital mobilité »

Un des apports centraux de notre recherche concerne le « capital mobilité » (chapitre 4). Il est ressorti de notre enquête sociologique qualitative comme un élément phare de la compréhension des pratiques modales et des freins et leviers au changement. Nous soutenons que la mobilité s'apprend, s'expérimente et nécessite des connaissances et des compétences, non seulement pour gérer au mieux ses déplacements, mais également pour élargir son champ des possibles en termes de modes, d'itinéraires, etc.

Les individus optent pour le mode le plus simple, celui qu'ils connaissent et maîtrisent le mieux (chapitre 3). L'optimisation de leur déplacement et la mise en œuvre de stratégies pour gérer les zones d'incertitudes et optimiser leurs conditions de mobilité au quotidien[224], nécessitent des connaissances du système de mobilité, des différents modes, de la ville et des trajets. Ils en font l'apprentissage par l'habitude, l'expérimentation, ou bien en recherchant des informations[225]. Les individus construisent ainsi une expertise de mobilité (chapitre 4).

L'habitude forge l'expertise et la maîtrise des déplacements, et réduit la charge mentale (elle rassure puisque la mobilité est maîtrisée, et les gestes alors automatisés n'ont plus besoin d'être réfléchis). Mais lorsque cette habitude s'avère être ancrée pour un mode de déplacement (en

[224] En termes de fiabilité du mode, de durée de déplacement, de sécurité, de confort, de productivité des temps de trajets, de coûts, etc.

[225] Par le biais de l'entourage, de professionnels, de plan de la ville et du réseau de transport, ou d'Internet.

l'occurrence l'automobile), elle freine inévitablement l'ouverture vers d'autres modes et donc le changement. Le mode ainsi maîtrisé est d'autant plus apprécié et valorisé au détriment des autres. Et les déplacements, parfaitement connus, permettent aux automobilistes d'adopter des stratégies d'évitement (des embouteillages, des difficultés de stationnement, voire des coûts), ce qui limite, de fait, les contraintes qui auraient pu les amener à réduire leur usage automobile.
Mais l'expertise de mobilité se révèle aussi être la gestion de la complémentarité des modes : plus la palette des possibles sera élargie, plus les individus auront les outils pour optimiser leur mobilité. L'individu acquière ainsi une capacité à être multimodal en choisissant le mode qu'il jugera être le plus approprié à son déplacement en termes de destination, d'itinéraire, d'horaire, de programme d'activités, de météo, etc. Chaque mode est plus ou moins fonctionnel ou optimal selon les contextes et les circonstances de mobilité. Ainsi, l'élargissement des possibles en termes de modes de déplacement, nous semble être un levier déterminant dans le processus de changement.

12.4 Efficience de l'expérience

Il convient donc de faire l'apprentissage des différents modes et de leur fonctionnement, plus globalement d'apprendre le système de mobilité urbain dans lequel on se trouve sous toutes ces formes modales. Expérimenter d'autres modes peut inciter à l'ouverture du champ des possibles et favoriser l'adoption de pratiques multimodales. Lorsque cette expérimentation s'est révélée positive, l'individu peut alors en faire l'apprentissage. Mais parfois, cette expérience peut s'avérer négative et renforce alors d'autant plus les images négatives du mode, pour, dans certains cas, l'exclure radicalement du champ des possibles.
Si cette expérimentation, lorsqu'elle a été positive, peut inciter à l'apprentissage et à l'usage, elle n'est pas recherchée par tous. Souvent les individus n'ont pas le désir de changer leurs habitudes, et/ou ne pensent pas aux autres alternatives. Ils n'ont pas nécessairement l'information, ou la connaissance, de l'existence de cette autre possibilité ou de son fonctionnement, ni la volonté de la rechercher. Ces individus ne sont pas prêts à se contraindre d'eux-mêmes. Dès lors, l'expérimentation d'autres modes et d'une autre manière de fonctionner doit être provoquée, pour lever les contraintes imaginées : par des incidents (panne, grève, attentats, etc.), par une expérience à l'étranger, par l'influence de l'entourage, un déménagement, ou encore par des événements ponctuels comme des manifestations sportives, culturelles, etc. Dans ce contexte, des mesures incitatives pourraient susciter l'expérience comme en témoigne le lancement réussi de Vélib'. La mise à disposition de vélos en libre service peut être considérée comme un événement déclencheur qui provoque l'expérience et peut inciter ou non à l'usage.

12.5 Des dispositifs « facilitateurs » et incitatifs

Des dispositifs facilitant la pratique de modes alternatifs favoriseraient leurs usages. Vélib' semble en ce sens être un dispositif « facilitateur » de la pratique du vélo, puisqu'il lève des freins à son usage : notamment le stationnement (sauf lorsque toutes les bornes sont occupées), les distances, le vol et le fait de se déplacer à plusieurs[226].

Pour établir un parallèle avec le tri sélectif, si différentes poubelles (ou vélos) sont accessibles en bas de chez soi, et qu'elles (ils) sont faciles d'usage, les individus seront inciter à les utiliser tant que cela ne leur coûte pas plus mentalement et physiquement. L'exemple de la pratique du tri sélectif à Nagoya (chapitre 10) démontre l'importance de la mise en place d'un dispositif organisé pour inciter à la pratique (plusieurs poubelles distinctes selon les types de déchets, sacs poubelles de couleurs, transparents, ramassages différents selon les jours de la semaine, etc.).

Outre ces dispositifs « facilitateurs » de la pratique des modes alternatifs à la voiture, des compensations pour l'effort fourni et le coût mental et physique peuvent aussi inciter au changement de comportements (chapitre 7, 10). Cette compensation peut être individuelle et/ou collective. *Individuelle* à travers des avantages financiers : déductions d'impôts, réductions, etc. *Collective* à travers une amélioration sensible des offres alternatives notamment : (1) en termes de desserte, de fréquence, d'horaires, de tarifs, de services et d'accessibilité pour les transports en commun ; (2) en termes d'aménagements cyclables sécurisés pour le vélo ; (3) en termes de dispositifs organisationnels de location, d'autopartage ou de covoiturage pour la voiture ; (4) ou encore en augmentant sensiblement l'offre de taxis (comme à Londres par exemple). Cette compensation réduirait ainsi la résistance au changement et les coûts pour les « perdants ». La compensation peut notamment être un moyen de faciliter l'acceptation des mesures contraignantes, qui semblent être un autre levier pour provoquer le changement de comportements.

12.6 Poids de la contrainte

Dans le contexte où les individus optent pour le mode le plus simple d'usage et d'accès, celui qu'ils maîtrisent le mieux et qui leur coûte le moins en charge mentale et physique, la contrainte, qui augmenterait alors cette charge, serait un levier pour provoquer le changement.

Il apparaît en effet que les mesures coercitives contraignant l'usage de la voiture ont un impact sur les pratiques modales de quelques-uns (chapitre 7). Les Multimodaux, qui optent pour le mode qu'ils jugent être le plus efficace au quotidien en fonction des circonstances de mobilité, sont les plus sensibles à ces mesures. En effet, si l'usage de la voiture devient trop pesant en raison des embouteillages, des difficultés pour se garer ou des coûts, il sera réduit.

Toutefois, dans certains cas ces mesures de régulation ne sont pas dissuasives. Le stationnement en fourni un exemple frappant : prendre le risque de ne pas payer ou d'être mal garé peut être perçu comme un coût minime vis-à-vis de la sanction (plutôt aléatoire, voire rare, et peu coûteuse en Île-de-France). Une contrainte lourde comme le coût des amendes à Londres ou à

[226] Ce système de location en libre service paraît être une solution intermédiaire intéressante pour passer à la multimodalité : il s'intègre bien dans le système multimodal de Paris, et peut favoriser l'intermodalité.

Nagoya apparaît dissuasive, mais reste encore politiquement peu correcte dans la culture française, alors qu'elle serait sans doute également très efficace.
En effet, si les mesures coercitives semblent efficaces dans certains cas -et sont même perçues par des usagers (y compris automobilistes) comme étant la seule solution au changement- elles ne sont pas toujours acceptées.
Par ailleurs, si les automobilistes ne comprennent pas les objectifs visés ni la logique des mesures mises en place (comme par exemple l'effet jugé pervers du rétrécissement des voies de circulation qui en générant les embouteillages augmenterait la pollution), ils seront probablement plus rétifs. Ainsi, l'acceptabilité des mesures dépendrait en grande partie de la communication et de l'information sur les enjeux, les objectifs politiques et l'intérêt des mesures. En effet, les individus semblent mal informés sur les enjeux environnementaux, et l'impact sur les choix modaux apparaît moindre.

12.7 Une faible conscience environnementale et un moindre impact dans les choix modaux

Si des enquêtes d'opinion relèvent une montée de la prise de conscience des problèmes environnementaux, dans notre recherche, les valeurs environnementales n'apparaissent pas être un critère déterminant dans le choix modal (chapitre 6). En effet, l'écart existant entre un phénomène global et des valeurs collectives d'un côté, et les contraintes vécues au quotidien par les individus de l'autre, amoindrit l'influence de ce facteur dans les choix modaux. Le problème du changement climatique soulève trois tensions (Faburel, 2004) : (1) sociale, avec un décalage entre ce qui touche l'individu et ce qui relève du collectif ; (2) spatiale, entre ce qui touche le local et ce qui relève du global ; (3) temporelle, entre le court terme (et le besoin des individus de constater les conséquences de leurs actes pour y croire) et le long terme (qui représente une zone d'incertitude qui leur échappe). Les individus semblent davantage chercher à satisfaire leur confort quotidien et limiter les contraintes que se soucier de l'environnement. Les valeurs environnementales peuvent susciter l'intention de changement de pratiques et rendre plus acceptable le changement, mais elles ne peuvent véritablement le provoquer.
Lorsque les individus montrent un intérêt et/ou une préoccupation, cela prend davantage la forme d'un devoir citoyen (de répondre à un principe normé) que d'une conviction personnelle. Mais paradoxalement ce « devoir » d'être préoccupé par les problèmes environnementaux n'atteint pas les comportements. Les enquêtés revendiquent une plus grande responsabilisation et une implication dans les décisions politiques (chapitre 7). Il semble important de rendre les individus acteurs de leur ville et de leur environnement, en leur donnant les moyens d'acquérir une connaissance voire une expertise pour qu'ils se sentent responsables. Nous pensons qu'ils seraient alors mieux disposés à accepter le changement. Mais cette responsabilisation se veut être autant individuelle que collective. Les enquêtés avaient tendance à remettre en cause la crédibilité des acteurs politiques. En effet, les individus produisent des arguments pour justifier le décalage entre leur discours porté par les valeurs collectives et leurs pratiques individuelles.

12.8 Les mécanismes de justification pour légitimer le décalage entre le discours et les pratiques

Changer de comportement est difficile et complexe, en partie du fait de l'importante capacité des acteurs à produire de la justification et à légitimer leurs arguments pour expliquer le décalage entre valeurs collectives et comportements individuels. Nous avons mis en avant trois types de justification : matériel, social et symbolique (chapitre 7).

Dans le premier type, matériel, les individus arguent de ne pas avoir les moyens matériels suffisants pour se comporter autrement, en termes d'offres alternatives ou d'outils d'apprentissage pour les utiliser. Ils ont le sentiment d'être mal informés tant sur les problèmes environnementaux que les politiques mises en place et leurs objectifs. Ils semblent également justifier la sanction et l'efficacité des mesures coercitives comme seul moyen de provoquer le changement, mais parallèlement remettent en cause les actions des pouvoirs publics qu'ils jugent contraires aux objectifs visés de réduction de la pollution au niveau local.

Dans le deuxième, social, les individus se déculpabilisent vis-à-vis des décideurs et acteurs politiques qui ne montrent pas l'exemple, ou encore de leur voisin qui roule en 4x4 et ne fait pas le tri. Ils prétextent également les caractéristiques de leur culture ou de leur génération pour justifier le non respect des règles et/ou un comportement individualiste. Il conviendrait que tout le monde agisse dans le même sens, tant au plan microsocial à un niveau local, qu'au plan institutionnel à un niveau national et international.

Enfin, dans le troisième type, symbolique, les individus justifient leur faible préoccupation environnementale en disant ne pas se sentir concernés personnellement. Ils se sentent impuissants et affichent un fatalisme face au phénomène du changement climatique. Par ailleurs, ils croient davantage au développement des technologies (voitures électriques ou hybrides, biocarburants, etc.) qu'au changement de comportements des individus. D'une part, faire confiance au développement de la technologie justifie de ne pas contraindre leurs pratiques. D'autre part, la technologie représente la modernité et un pas en avant, contrairement au renoncement de la voiture pour le vélo par exemple, qui symboliserait, pour certains, un retour en arrière. Si l'automobile, qui s'est imposée comme le mode dominant et comme une norme de déplacement, est aujourd'hui remise en question, la technologie permettrait, pour ces individus, de « sauver » son existence.

12.9 Le triptyque « Information-coercition-incitation »

Au vu du résultat d'un moindre impact des enjeux environnementaux dans le choix modal, et de l'efficacité des mesures coercitives, trois éléments paraissent fondamentaux : l'information, la coercition et l'incitation.

La communication et l'information semblent déterminantes aussi bien dans le choix modal, dans l'acceptabilité des mesures, ou dans la prise de conscience environnementale. D'une part, elles apporteraient les outils nécessaires à la connaissance et à l'apprentissage des modes et du système de mobilité de la région urbaine en question[227]. Ceci élargirait les pratiques modales et

[227] Dans la synthèse de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, tenue en 2002 sur les *Transports et*

développerait le « capital mobilité ». D'autre part, des mesures contraignantes seules seraient difficilement envisageables dans une démocratie. Les compenser par des mesures incitatives et informationnelles favoriserait leur acceptabilité. Ces actions développeraient la connaissance des problèmes environnementaux au niveau local et global, et favoriseraient le sentiment d'implication et la responsabilisation des individus -notamment en rendant visibles les conséquences des comportements mais aussi les effets de l'action publique. Les actions de communication et d'information ont cependant des limites car, seules, elles ne suffiraient pas à provoquer le changement. L'incitation telle que le développement de l'offre alternative ne serait pas assez puissante non plus, les individus étant trop ancrés dans des habitudes et des manières de faire. La coercition serait inacceptable sans les deux autres éléments. C'est bien d'un triptyque dont il est question, les trois éléments sont interdépendants.
À l'image de la pratique du tri sélectif à Nagoya, le triptyque « information-coercition-incitation » semble faciliter l'incorporation des nouvelles pratiques (chapitre 10). D'importantes campagnes d'information et de communication sur les enjeux environnementaux, et sur les nouvelles pratiques, préparent à leur diffusion et réduisent les coûts psychologiques liés à l'usage en expliquant précisément les manières de faire. Des mesures coercitives avec un puissant contrôle légal et social cadrent les pratiques. Des dispositifs organisationnels les orientent. Enfin, des mesures incitatives (gains de points, réductions, développement des alternatives) compensent les coûts. Nous pouvons supposer que toute nouvelle pratique fonctionne parce que les personnes bénéficient de gains individuels en contrepartie d'un effort pour la collectivité. Mais également parce que ces pratiques sont incorporées et retraduites par les individus sous la forme de contraintes sociales combinées à un enjeu normatif.

12.10 Une question de norme

La norme a en effet un rôle essentiel dans la dynamique de changement. La norme se retrouve dans les valeurs environnementales et le sentiment de « devoir » être préoccupé par ces questions pour faire « comme tout le monde » : il serait inconcevable, aujourd'hui, d'entendre quelqu'un clamer qu'il ne porte aucun intérêt à l'environnement. Mais paradoxalement, l'automobile apparaît encore aujourd'hui être la norme de déplacement. L'effet cycle de vie avec la banalisation du passage du permis de conduire, le symbole de la construction du noyau familial ou du premier emploi (notamment à Nagoya) ancre l'automobile dans les mentalités telle une aspiration, un but à atteindre. Tout se passe comme si deux normes paradoxales évoluaient parallèlement : la norme automobile et la norme environnementale.
Le poids de la norme apparaît clairement dans l'image représentée des modes, et elle est particulièrement ressortie à travers l'analyse des regards croisés à l'international (chapitre 10,11). « Il est d'usage » d'acquérir une voiture à Nagoya, et plutôt une belle voiture luxueuse, « il est d'usage » de se déplacer en voiture en Île-de-France, notamment en banlieue, « il est d'usage » d'aller travailler en métro à Londres et de posséder une voiture de luxe pour le plaisir. Loin de

manifestations exceptionnelles, il est aussi relevé l'importance de donner les informations nécessaires aux individus sur les différentes possibilités de transport et d'accès à l'événement proposé. Et de toucher tous les canaux de communication pour veiller ainsi à diffuser au public une information complète sur les possibilités qui s'offrent à lui, notamment vis à vis des modes moins coûteux à l'environnement (2003, p358-359).

généraliser, notre approche qualitative a cependant fait apparaître une diversité de pratiques transversalement aux trois enquêtes. Nous avons observé ce paradoxe : si à une échelle plus « macro » les normes sociales sont différentes entre les trois villes étudiées, à une échelle « micro », on s'aperçoit que les individus se ressemblent dans leurs comportements et stratégies.
Finalement, la diversité des pratiques serait transculturelle. Le sens, les valeurs, le symbolique, les représentations dirigent le monde et témoignent de la diversité culturelle, mais les acteurs en action sont plus pragmatiques et agissent sous contraintes. Nous pouvons associer cela au schéma « réal-utopique » de D. Desjeux (1994) : par le réalisme, l'acteur prend en compte les contraintes, les ressources et les données de la situation ; l'angoisse ou le rêve freinent ou favorisent le changement. Le vélo montre bien cet écart entre les valeurs et la pratique. Il correspond aux valeurs du corps, aux valeurs environnementales, mais finalement il est utilisé avant tout pour des raisons pratiques, sous contrainte. Nous pouvons supposer qu'en levant les contraintes, cet écart entre valeur et pratique pourrait alors se réduire. En créant Vélib', des contraintes ont été levées, et les pratiques se sont rapprochées des valeurs. Le sens et l'intérêt sont à considérer en dynamique, sans nécessairement les opposer.
Tout au long dans son déroulement, le processus d'innovation (ou de changement) aura à se confronter à la question du sens et des normes sociales.

12.11 Des conditions matérielles, sociales et symboliques au changement

Finalement, en référence à D. Desjeux (2002), il apparaît que les conditions du changement relève à la fois d'aspects matériels, symboliques et sociaux.
- *Les conditions matérielles* renvoient à la structure et aux dispositifs. Si les habitudes réduisent la charge mentale, le changement au contraire en produit. Changer signifie prendre des risques vis-à-vis d'incertitudes qui ne sont plus maîtrisées et implique dès lors un surplus de contraintes. Dans ce contexte, les freins matériels relèvent également de l'existence d'un dispositif qui facilite la pratique (en termes d'infrastructures, de services, d'organisation, etc.). Ces conditions matérielles peuvent aussi provoquer les expériences et inciter (ou non) à l'usage.
- *Les conditions symboliques* sont à considérer à travers l'imaginaire, optimiste ou pessimiste (entre peurs et espoirs), que les individus développent face aux incertitudes du changement. Le vélo par exemple, représente pour certains, une qualité de vie meilleure, une « avancée écologique » ; alors que pour d'autres il est signe de « régression ». Mais dans les deux cas cette image doit être acceptée : il n'est pas toujours souhaité de donner une image de soi « écolo », ou « bobo », en se déplaçant à vélo. Ainsi, au-delà des images représentées des modes, il est aussi question de normes. En effet, le vélo et le tramway ne sont pas des modes nouveaux, contrairement aux codes et aux usages qui s'y rattachent : s'ils ont été connotés négativement avec la montée en puissance de l'automobile, symbole de modernité, de richesse et de liberté, aujourd'hui ils peuvent être réintégrés sous le signe de valeurs positives liées à l'environnement et à la qualité de vie. Valeurs positives qui font elles-mêmes face aux externalités négatives de l'automobile.
- *Les conditions sociales* relèvent de l'appropriation et de l'intégration collective de ces normes, et de ces nouvelles façons de se comporter. C'est en réinterprétant les usages sous la forme de contraintes sociales, que ces « nouvelles mobilités » pourront être acceptées et intégrées dans la

société. Par ailleurs, les jeux sociaux peuvent dans certains cas inciter à de nouvelles pratiques modales.
Plus encore, toute modification de comportement est la résultante d'un triple effet (Desjeux, 1994) : (1) un effet de structure : nous sommes tous le produit de notre position sociale, de notre culture et de notre itinéraire d'apprentissage. (2) Un effet d'acteur : les individus ou les groupes s'insèrent dans un système social aux règles du jeu plus ou moins contraignants, mais dans lequel ils possèdent une marge de liberté. Les stratégies des acteurs prennent forme entre contraintes et intérêts, coûts et bénéfices. (3) Un effet de situation : il permet l'interaction entre l'effet de structure et l'effet d'acteur. L'explication du changement par les effets suppose une part de hasard, tout n'est ni maîtrisable, ni l'objet de déterminismes.

Au regard de ces principaux résultats, il apparaît que les facteurs de changement de pratiques modales peuvent se regrouper autour de cinq dimensions interdépendantes les unes des autres et qu'il s'agit à présent de modéliser sous forme de système dynamique.

13 Tentative de modélisation des facteurs du changement de pratiques modales : un système dynamique

Les résultats de notre recherche nous amène à penser le changement de pratiques modales sous la forme d'un système dynamique qui se composent d'éléments interdépendants les uns des autres[228]. Nous postulons qu'il n'y a pas une variable explicative, tous les éléments sont imbriqués en un système d'actions qui s'organisent dans la vie quotidienne. Le système pourra, dans certains cas, conduire à l'usage exclusif de l'automobile, dans d'autres cas, à des pratiques multimodales. Chacune des dimensions, intègre à la fois des freins et des leviers. Notons bien que ce système n'est ni fermé ni mécaniste. C'est un système dynamique qui évolue selon les contextes, les contraintes, le cycle de vie, les expériences, etc. Et transversalement à ce système, interagissent des jeux d'acteurs, des stratégies, des représentations, des effets de situations. Ces éléments s'articulent autour de cinq dimensions : (1) les normes sociales, (2) le vécu et l'image des modes, (3) les contraintes, (4) le « capital mobilité », (5) et enfin les effets de rupture.

13.1 Autour des normes sociales

Les normes sociales relèvent d'une double dimension : formelle (lois, codes, règlements), elles renvoient ici à l'action publique ; informelle (éducation, mœurs, habitudes), elles se définissent ici par les socialisations primaire et secondaire en impliquant famille, entourage social, milieu professionnel, etc. L'éducation participe à la construction du « capital mobilité », elle

[228] Cela nous renvoie à l'analyse systémique vue comme un outil de modélisation permettant de représenter et d'analyser un ensemble d'éléments complexes en interaction. Tout changement au niveau d'un des éléments entraîne des changements au niveau du système. Ceci fait référence à la théorie des systèmes de V. Bertalanffy (1973), ou à l'Ecole de Palo Alto et notamment G. Bateson dans les théories de la communication (1977). La modélisation est complexe puisqu'elle décrit une réalité complexe et interactive. Notre ambition ici est de mettre en exergue la dynamique du système en tentant de décrire les multiples interactions entre les différents éléments.

« socialise » à la mobilité et à certaines pratiques modales (chapitre 1). Par ailleurs, l'influence sociale, celle de l'entourage, du groupe de pairs déconstruit, reconstruit ou s'accordent avec cette « première » socialisation à la mobilité. L'individu a tendance à s'adapter à un « référent culturel » en se conformant à un comportement admis par la majorité dans la société ou plus spécifiquement aux microgroupes dans lesquels il s'inscrit (chapitre 9). Plus largement des individus adoptent le mode qui sera communément admis dans le système de mobilité où ils se trouvent. Par exemple à Amsterdam, il est d'usage de pratiquer le vélo, « pour faire comme tout le monde », aux dires de certains enquêtés. En ce sens, les normes apparaissent également dans les systèmes de mobilité urbains.

Les valeurs collectives fondent également ces normes. Ainsi, la montée des préoccupations environnementales témoigne de ces valeurs communes partagées et deviendrait aujourd'hui une nouvelle norme dont il ne serait pas jugé bon de s'écarter. Dans ce contexte, si les valeurs environnementales prenaient la forme d'une nouvelle norme sociale qui prévaudrait sur les valeurs économiques, l'usage individuel de l'automobile, avec ses externalités négatives de plus en plus visées, deviendrait alors hors norme. Et les comportements automobiles exclusifs seraient considérés comme déviants vis-à-vis de pratiques plus écologiques et multimodales. Nous entendons ici qu'au delà d'une effusion des pratiques multimodales, il s'agirait de passer d'une société (ou d'une mobilité) de consommation à une société (ou une mobilité) plus durable, en d'autres termes, d'une croissance économique à une croissance écologique (chapitre 11).

Les normes sociales reflètent également les images et représentations sociales des différents modes (chapitre 2). L'automobile reste la norme de déplacement. Elle est chargée de fortes symboliques dans les mentalités en tant que marqueur de passage et de statut social dans le cycle de vie (chapitre 1).

13.2 Autour du vécu et des images représentées

La question des normes sociales renvoie aux valeurs environnementales et ces valeurs s'articulent aussi autour de l'image des modes. Le vélo, notamment, reflète ces valeurs, mais cette image doit être assumée par les individus. Si l'image des différents modes tient en partie des normes représentées dans la société, elle se construit également en lien à un vécu, une expérience positive ou négative (chapitre 2)[229]. Ainsi, une saturation physique et mentale des transports en commun peut faire de l'automobile un objet « libérateur » et sacré. Mais ceux-ci peuvent être bien vécus lorsqu'ils deviennent fonctionnellement efficaces, en étant rapides, fiables et surtout en offrant la possibilité de rendre le temps vécu de déplacement productif, par le biais d'une activité parallèle (lecture, etc.).

Ce vécu est ainsi directement lié aux contraintes d'usage (chapitre 3). Plus les contraintes à l'usage d'un mode augmenteront la charge mentale et physique (en termes d'accessibilité, de rythme de vie, de temps vécu, de coût, etc.), plus ce mode sera vécu et représenté négativement. Et les contraintes subies par les automobilistes sont souvent directement liées aux mesures coercitives mises en place dans la ville pour réduire l'usage de l'automobile. Celles-ci, mal

[229] Le vécu se construit par l'histoire personnelle des individus : un mode expérimenté dans des circonstances agréables sera plus apprécié qu'un mode dont l'usage a été forcé, ou qu'un mode inconnu.

acceptées accentuent le rejet de ces actions et de leurs acteurs, surtout lorsqu'ils ne montrent pas l'exemple (chapitre 7). *A contrario*, des actions incitatives comme l'amélioration et le développement des alternatives peuvent favoriser les images positives de ces acteurs et de leurs actions. A ceci s'ajoute la communication directe sur l'image des modes. Les atouts du vélo par exemple, sont la rapidité, la flexibilité et la liberté. Cependant, ces attributs sont en partie liés au fait que les cyclistes ne respectent pas le code de la route : monter sur les trottoirs, griller les feux rouges, prendre les passages piétons, les sens interdits, etc., toutes ces stratégies fondent ces atouts. Mais paradoxalement, pour que le vélo prenne place dans le système de mobilité urbain, tel un mode de transport au même titre que l'automobile, il faudrait lui imposer les règles de fonctionnement de ce système. Mais que deviendraient alors ses images et ses atouts qui le rendent si attractif ? Au vu de la transgression des interdits et de la nécessité d'intégrer le vélo dans les normes de déplacements, une réponse à ce paradoxe pourrait être trouvée dans la mise en place d'un code de la rue moins sévère que le code de la route[230].

13.3 Autour des contraintes

Les contraintes se fondent en partie dans les normes et influent les images et le vécu des modes. Elles apparaissent également dans le cycle de vie, avec l'influence de l'entourage sociale pour passer le permis à 18 ans, la naissance d'un enfant, ou dans le cadre professionnel. Celui-ci peut inciter à l'usage automobile en mettant à disposition une voiture de fonction ou en la rendant indispensable (outil de travail, condition d'embauche). Un déménagement du lieu professionnel ou du domicile influe également sur les choix modaux. Les contraintes sont alors directement liées aux localisations et à l'offre de transport. Les choix de localisation sont eux-mêmes dépendants de l'offre, des jeux sociaux, des coûts, du lieu de travail, etc. Et l'offre de transport est elle-même liée au politique.

Les mesures sont, elles, de plus en plus contraignantes en ce qui concerne l'automobile, ce qui peut avoir des conséquences sur l'image du mode et des politiques, ainsi que nous l'avons vu. Les contraintes de trafic, de stationnement ou de coûts représentent des freins à l'usage de la voiture pour certains. Toutefois, d'autres automobilistes mettent en œuvre des stratégies pour les contourner, ou bien les acceptent en compensation du confort et du plaisir ressenti, ce qui nous renvoie au vécu des modes.

Les contraintes sont également dépendantes de l'organisation quotidienne, elle-même liée aux contraintes professionnelles et familiales. De l'éventuel chaînage d'activités qui en découle, dépend le choix du mode lui-même lié à l'offre de transport.

Chaque mode renvoie à des contraintes propres (cf schémas du chapitre 2). Le choix de la voiture est confronté aux contraintes de trafic, de stationnement, de coût, etc. ; le choix des transports en commun, aux contraintes d'accessibilité en situation de mobilité réduite, aux contraintes de ruptures de charges, d'horaires, de desserte, de fréquence, etc. ; le choix du vélo est confronté aux contraintes en situation de « convoyage » (bagage, accompagnement), aux

[230] Depuis début 2007, et d'autant plus depuis le lancement de Vélib', les contraventions des cyclistes se sont multipliées. La pratique ayant augmentée, l'objectif est de contrôler les comportements dangereux. Mais le vélo devrait-il avoir les mêmes sanctions que les automobilistes ? On parle depuis peu de mettre en place un « code de la rue », qui supposerait le respect et la priorité aux plus vulnérables.

contraintes météorologiques et géographiques ; le choix du taxi pose les problèmes de disponibilité et de coût. ; la location ou le covoiturage impliquent des contraintes d'organisation. Des pratiques multimodales pourraient parer certaines contraintes en fonction du contexte et des circonstances de mobilité. Mais le passage à cette mobilité multimodale nécessite un certain « capital mobilité ».

13.4 Autour du « capital mobilité »

Finalement, tout semble s'organiser autour du « capital mobilité ». Celui-ci se construit dès l'enfance, par l'apprentissage et l'expérience de certains modes, par la culture familiale, etc. ce qui nous renvoie à l'idée de socialisation à la mobilité développée par M. Flamm (2004). L'effet cycle de vie et l'influence familiale ou l'éducation prédisposent l'individu à l'usage de l'automobile ou au contraire à des pratiques multimodales ; mais cette prédisposition n'est pas figée. L'entourage social et le milieu professionnel influent sur les pratiques, ils peuvent étendre ou non le champ des possibles.

L'offre de transport, leur accessibilité, la connaissance de l'existence de ces modes et de leur fonctionnement constituent le champ des possibles de l'individu, le potentiel de mobilité -qui n'induit pas forcément la pratique. Ce que V. Kaufmann nomme « motilité ».

Les stratégies à l'usage et l'expérience accroissent la connaissance de mobilité et développent le capital : elles peuvent, soit ancrer l'habitude et ainsi restreindre le champ des possibles, soit l'élargir en développant l'expertise de mobilité. D'un côté, les habitudes augmentent le « capital mobilité » en favorisant la maîtrise d'un ou plusieurs modes, de l'autre elles freinent l'ouverture du champ des possibles en rendant les choix et les pratiques automatiques.

L'expérimentation élargit le champ des possibles, et celle-ci peut être provoquée ou incitée par des mesures coercitives ou incitatives.

Le rapport à l'objet et les normes déterminent en partie la volonté de l'individu à expérimenter d'autres modes ou pas et donc à élargir le champ des possibles.

Finalement, les effets de rupture dans les habitudes profitent à l'ouverture du champ des possibles et peuvent favoriser l'adoption de pratiques multimodales.

13.5 Autour des effets de rupture

Pour qu'il y ait changement, des ruptures sont nécessaires : ruptures dans les habitudes, dans le système organisationnel des acteurs, dans le système de mobilité de la ville, dans le système de valeurs et de représentations, etc.

Un événement ou une expérience qu'ils soient durables ou ponctuels marquent ces effets de ruptures. Nous avons vu que des expériences provoquées étaient plus à même de rompre les habitudes puisque les individus se satisfont de leur choix et tout changement d'habitude est contraignant (et d'autant plus lorsqu'il n'y a pas d'avantages à changer). Le coût du changement dure un temps, le temps de reconstruire de nouvelles habitudes.

Les effets de rupture sont directement liés aux étapes du cycle de vie : un déménagement, un changement dans la situation familiale ou professionnelle. Ils s'inscrivent dans le cours de la vie

et peuvent correspondre à une expérience à l'étranger, à l'influence de l'entourage sociale, mais aussi à des mesures incitatives (Vélib', journée sans voiture, etc.), ou coercitives qui amèneraient par exemple à renoncer à l'usage de la voiture. Ce peut être dû également à des aléas du quotidien, tels qu'une panne, un accident, une grève des transports, des attentats, etc. Ou bien aussi à l'occasion de grandes manifestations culturelles, sportives ou autres qui incitent à changer ses habitudes modales ponctuellement, et qui provoquent de fait l'expérience et donc l'élargissement du « capital mobilité ». Par ailleurs, ces grandes manifestations, non seulement bousculent les habitudes, mais elles donnent aussi souvent lieu à des nouveaux schémas d'organisation des transports, qui perdurent parfois au-delà de l'événement (Bovy, Potier, Liaudat, 2003)[231].
Le nouveau système doit alors ensuite être réinterprété, réapproprié et incorporé par les individus et la société (Alter, 2002, 2003, Desjeux, 1994, 2002, Balandier, 1970).

Nous pouvons dès lors constater, au regard de ce système que, non seulement des éléments s'articulent et interfèrent au sein de chaque dimension, mais ils sont également interdépendants les uns des autres transversalement aux différentes dimensions. La mobilité est un système complexe qui s'organise autour de contraintes, de normes, de représentations sociales, de jeux d'acteurs, d'expériences et de connaissances (ou de « capital »).
La synthèse de ce système dynamique des facteurs de changement est représentée sous forme de schéma ci-après.

Pour conclure, faisons ensuite le point sur l'apport de notre recherche et proposons des pistes futures de réflexion.

[231] Les grandes manifestations peuvent inciter voire accélérer la réalisation de certains projets de transports, d'aménagements ou de déplacements prévus pour améliorer les conditions de circulation.

Système dynamique des facteurs de changement de pratiques modales
autour de cinq dimensions

Les normes sociales :
- cycle de vie
- influence sociétale
- influence sociale
- éducation/famille
- valeurs environnementales
- système de mobilité urbain
- image des modes

« Capital mobilité » :
- apprentissage
- connaissance/maîtrise
- expertise
- habitude monomodale ou multimodale
- expériences, vécu
- éducation, entourage social
- mesures coercitives, incitatives

Contraintes :
- familiales
- professionnelles
- de localisation
- politiques (tarification, limitation du stationnement, etc.)
- d'offres de transport
- d'accès
- de coûts
- d'organisation quotidienne
- d'emploi du temps
- contraintes à destination
- etc.

Vécu et images des modes :
- normes
- perceptions des acteurs et actions politiques
- préoccupations environnementales
- temps vécu dans les modes
- expériences positives, négatives
- contraintes
- mesures coercitives, incitatives

Effets de rupture :
- événement
- expérience
- influence de l'entourage
- cycle de vie
- déménagement, offre de transport
- panne, grève, accident, attentats,
- mesures coercitives, incitatives
- normes réappropriées

14 Apports et pistes de recherches futures

Dans la lignée de V. Kaufmann ou de M. Flamm notamment, nous pensons avoir apporté un autre regard sur les questions de mobilité et de choix modal en l'abordant sous l'angle du changement, voire de l'innovation au sens de N. Alter.
Notre recherche a mis en valeur des aspects sociologiques que soulève la question du changement de pratiques modales, tels que le « capital mobilité », les systèmes de contraintes, les jeux sociaux entre les acteurs (influence, négociations, compromis, contraintes et stratégies qui en découlent, jeux de pouvoirs, etc.), les normes sociales, les représentations, les images et le vécu des modes.
Nous avons fait apparaître une multitude de facteurs et notamment montré que le coût économique n'était pas plus déterminant que d'autres facteurs tels que le coût mental et physique, l'habitude, la connaissance.
Il est ressorti également que si les valeurs peuvent inciter au changement, seules les contraintes le provoquent. De même, si les mesures incitatives favorisent plutôt l'acceptabilité du changement, les mesures coercitives le produisent.
Un autre apport se situe au confluant de ces trois axes de recherche- choix modal, conscience environnementale et acceptabilité des politiques publiques- habituellement objets d'investigation séparés, que nous avons ici rassemblé et fait interagir.
Par ailleurs, en terme méthodologique, la mobilité quotidienne est un objet de recherche plus souvent abordé quantitativement. Ainsi, l'approche qualitative adoptée ici, et notamment la spécificité d'avoir interrogé à plusieurs reprises des personnes tout au long du processus de changement, font la particularité de cette recherche.
Un autre point fort de notre thèse se révèle être l'élargissement de cette approche dans une dimension interculturelle.

Le chemin vers un changement de comportements et de mentalité est long[232], mais nous espérons que notre contribution sera utile à la dynamique de réflexion actuelle, pour avancer dans le sens d'un (nouveau) système de mobilité plus durable et multimodal.
La montée des préoccupations environnementales devrait désinhiber les politiques publiques et le recours à des moyens puissants tels que la réglementation et la tarification. Mais parallèlement à ces mesures draconiennes qui rendent leur acceptabilité difficile, les facteurs sociaux mis en exergue tout au long de cette recherche attirent l'attention sur l'importance de mesures incitatives (communication, information, formation, compensations, etc.) pour favoriser l'acceptation de ces changements, ainsi que leur adoption.
Notre ambition n'était pas d'apporter des solutions aux pouvoirs publics, mais des clés à la compréhension des comportements. De plus, à travers notre approche qualitative, la finalité

[232] La voiture a commencé à être utilisée en Europe XVIIème siècle par les aristocrates, supplantant le cheval monté et la chaise à porteurs comme mode de locomotion supérieur. Elle s'est diffusée à toutes les classes de la population au XXème siècle (aux USA à partir des années 1920, et en France, dès les années 1930, et plus largement pendant les Trente Glorieuses). Pour détrôner le rôle dominant de l'automobile, il faudra probablement aussi compter en décennies.

n'était pas de donner une image représentative de la population, mais de montrer une diversité de situations et de comportements. De même, la dimension interculturelle n'avait pas pour but de décliner des exemples de « bonnes pratiques », mais de décrire des contextes culturels contrastés. De fait, la richesse et le foisonnement de ce thème invitent à poursuivre la réflexion, et nous en proposons quelques pistes.

Une première piste de recherche est à considérer dans la mixité des méthodologies. Tout au long de ce travail nous avons souligné les manques qu'une approche quantitative pourrait peut-être enrayer[233]. En effet, si les enquêtes quantitatives passent au travers d'éléments de compréhension, les approches qualitatives ne permettent pas non plus de tout observer. Ainsi, la mixité des deux approches nous semble être très riche. Il serait par exemple intéressant de faire interagir nos résultats avec la dernière Enquête Nationale Transport qui a été lancée en 2007, d'autant plus qu'il a été intégré des questions d'ordre biographique (Papon et *al.*, 2007).
La question du « capital mobilité » fait l'objet d'une deuxième piste. Elle a été abordée par V. Kaufmann à travers le concept de motilité (2001b, 2002b, 2005, 2006), elle l'a été également par M. Flamm (2004), ou encore S. Allemand (2004). G. Amar a, lui, organisé à la RATP courant 2007, un séminaire sur les aspects cognitifs de la mobilité, dont une séance traitait spécifiquement des questions d'apprentissage. Cependant, considérant que le « capital mobilité » est au cœur du changement des pratiques vers plus de multimodalité, ce récent thème de recherche mérite, à notre sens, d'être encore approfondi. Il pourrait être appliqué à des cas concrets de projets d'aménagement, de mesures incitatives, d'événements, etc. La question d'apprentissage, de formation à la mobilité, et plus globalement d'incitation, fera certainement l'objet de nos futures recherches.
Une autre piste concerne le lien entre la sensibilisation environnementale et les pratiques de mobilité. Ce lien ne fait pas l'objet de nombreux travaux et mériterait d'être davantage étayé dans des recherches futures. Ainsi, la question de la dissonance cognitive et celle de la responsabilité individuelle et collective requièrent, à notre sens, davantage d'attention et de réflexion. De plus, la connaissance (niveau de compréhension) des individus concernant les problèmes environnementaux de pollution et d'effet de serre, serait à creuser. La prise de conscience environnementale progresse depuis peu de temps, dès lors, la difficulté d'analyse se trouve dans la dimension temporelle de ce lien, et de manière plus globale, du changement.
Une quatrième piste de recherche, plus centrée sur la voiture, toucherait l'absence de lien direct entre son acquisition et son usage. Cette question nous semble intéressante à creuser et à mettre en parallèle avec la location, le covoiturage ou l'autopartage, en centrant la réflexion sur

[233] Nous avons notamment pointé un éventuel lien entre la présence d'enfants dans le foyer et la sensibilité environnementale, ou encore entre le niveau de revenu et la préoccupation environnementale, que seules des enquêtes quantitatives pourraient vérifier ou non.
De plus, l'hypothèse selon laquelle les personnes ayant des revenus élevés acceptent moins facilement la restriction de l'usage automobile serait à vérifier, ainsi que l'hypothèse selon laquelle les personnes âgées en possession de voiture accepteraient moins ce type de mesures étant donné l'ancrage des habitudes automobiles.
Nous avons également souligné un seuil de durée de transport acceptable selon le mode, ou encore un temps de déplacement à ne pas dépasser par rapport à un autre mode. Il serait intéressant d'analyser ces calculs de temps de trajets vécus acceptables.
Par ailleurs, nous faisons l'hypothèse que la précarité de l'emploi joue sur les choix de localisation et les temps de transport : un individu embauché à durée déterminée n'envisagerait pas de se rapprocher de son lieu de travail par exemple.

l'attachement à l'objet (et la symbolique, l'identité, le statut, etc.), attachement qui freine en partie la réduction de son usage. En effet, l'usage individuel de l'automobile évoluerait vers un partage de ce mode. En ce sens, travailler sur le développement de la voiture à partager ou la voiture collective par analogie avec le transport collectif, serait une piste intéressante.
Une autre piste de réflexion concernerait le rapport entre la multimodalité et la qualité de vie. Une hypothèse serait que les individus ayant un usage exclusif d'un mode s'en fatigueraient et le subiraient plus rapidement que les personnes qui adoptent des pratiques multimodales. Une plus grande flexibilité dans les choix modaux serait favorable à une meilleure qualité de vie, et chacun des modes serait alors mieux supporté sur le long terme.
Une autre voie serait pertinente à creuser : la gestion des politiques de déplacements des entreprises et leurs effets sur les comportements de mobilité des salariés (PDE, mise en place de navette gratuite pour les employés, participation aux frais de transport, possibilité de stationnement pour les voitures ou les vélos, etc.). Nous avons pu voir, notamment à travers des exemples d'interviewés à Londres et à Nagoya, les conséquences sur les pratiques de mobilité, de la délocalisation, mais aussi de l'orientation des plans d'entreprises favorables aux transports en commun ou au contraire à la voiture. De même, en Île-de-France, la disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail influe les choix modaux en ce qui concerne les trajets pendulaires.
D'autre part, il nous semble intéressant d'élargir cette dimension interculturelle, riche d'éclairages, à d'autres villes en France ou à l'international. L'approche qualitative pourrait aussi être complétée par d'autres techniques d'enquêtes à plus large échelle afin de mieux cerner la part des différences culturelles dans les comportements de mobilité.
Nous avons tenté de comprendre ces comportements dans une perspective micro-sociale et micro-individuelle, du point de vu des individus-usagers ; élargir la recherche du côté des décideurs et groupes de pression apporterait certainement d'autres éclairages à la problématique du changement modal. Des freins et leviers au sein même de ce groupe d'acteurs pourraient être mis en exergue : conflit d'intérêts, jeux de pouvoirs, contraintes de financements des projets, etc. Et observer les éventuels décalages entre leurs perceptions des besoins et attentes de la population, et ceux de la population elle-même, serait sans doute porteur dans les prises de décision[234].

La mobilité urbaine est un thème très riche qui invite à la réflexion sur de nombreux projets futurs. A travers ce travail de thèse, nous pensons avoir apporté notre contribution à la recherche actuelle, et ouvert des pistes de réflexion que nous nous réjouirons d'approfondir par la suite.

[234] Notons que des enquêtes de ce type ont été réalisées en partenariat entre le CERTU, le GART, l'ADEME et l'UTP : « Les transports urbains en province. Citadins/maires : le décalage », 1996 et 2001.

Bibliographie

Abric J-C., 1994, *Pratiques sociales et représentations*, PUF.

Aguilera-Belanger A. et *al.*, 2000, *Localisation des activités et mobilité*, PREDIT.

Ajzen I., Fishbein M., 1977, "Attitude-behavior relations: a theoritical analysis and review of empirical research", *Psychology bulletin*, n°84.

Ajzen I., 1985, "From intentions to actions: A theory of planned behavior", in Kuhl J., Beckman (dir.), *Action-control: from cognitions to behavior*, Heidelberg, Springer.

Allemand S., 2004, « Voyages, migrations, mobilité », *Sciences Humaines et sociales*, n°145.

Alter N., 2003, *Innovations ordinaires*, PUF (1ère Ed. 2000) Quadrige.

Alter N., 2002, « L'innovation, un processus collectif ambigu », in Alter N. (Dir.), 2002, *Les logiques de l'innovation. Approche pluridisciplinaire*, La Découverte, coll. Recherches.

Amar G., 2004, *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, L'Aube.

Amar G., 2007, séminaire Cognition&Mobilité, RATP.

AMVBF, GART, CERTU, DRAST, AMF, 2006, *Demain, quelle(s) mobilité(s), quelles perspectives d'action dans nos villes ?* Synthèse des débats du séminaire au Sénat de Janvier 2003, Ed. CERTU.

Andan O., 1994, "Mobilité résidentielle et transports en milieux périurbains", in Duhem B. et *al.*, *Villes et transports*, Actes de séminaire, Tome 2, Plan urbain.

Andan O., Faivre d'Arcier B., Lee Gosselin M. (Dir.), 1998, *L'avenir des déplacements en ville*, Actes du colloque international 11è Entretiens Jacques Cartier, Lyon, Etudes&Recherches, LET, Tome 1.

Ascher F., 1995, *Métapolisation ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob.

Ascher F., 2000, « Les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines », in Bonnet M., Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF

Augello D. et Feitler S., 1998, « Les futurs de l'automobile en ville », in O. Andan, B. Faivre d'Arcier, M. Lee Gosselin (Dir.), *L'avenir des déplacements en ville*, Actes du colloque international 11è Entretiens Jacques Cartier, Lyon, Etudes&Recherches, LET, Tome 1.

Avrillier P., 2007, « Car driving licence and employment : lessons from the abolition of compulsory conscription in France », rapport de stage, sous la direction de F. Kramarz, co-encadré à l'INRETS par L. Hivert, École Polytechnique.

Badot O., 2003, « La 'valeur-consommateur' de Chapters à l'épreuve de la typologie de Holbrook », in *Consommations & sociétés,* Revue électronique n°3.

Bailly J.P., Heurgon E., 2001, *Nouveaux rythmes urbains, quels transports ?*, L'aube.

Balandier G, 1970, *Sociologie des mutations*, Anthropos.

Balandier G., 2001, *Le grand système*, Fayard.

Bardes J., 2002, « La sensibilité écologique », Étude rétrospective et prospective des évolutions de la société française (1950-2030). Rapport *Futuribles* et DATAR.

Barjonet P., 1989, « Du point de vue des sciences sociales, la recherche transport », Barjonet P. (Dir.), Transports et Sciences sociales, questions de méthodes, *Transports et communication*, n°25, Paradigme.

Bassand M., Kaufmann V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation. Quelles interactions ? », in Desjeux D., Bonnet M. (Dir.), *Les territoires de la mobilité,* PUF.

Bassand M., Kaufmann V., Joye D., 2001, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

Bateson G., 1990, *Vers une écologie de l'esprit*, Le Seuil (1ère Ed.1977).

Baudrillard J., 1968, *Le système des objets*, Gallimard.

Bauman Z., 2000, *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge.

Beaucire F., 1996, *Les transports publics et la ville*, Ed. Milan.

Beauvais J-M., Fouquet J-P., 2001, « Les familles sans voiture », in *Avec ou sans voiture ?*, coll. Synthèses PREDIT, La Documentation Française.

Beck U., 2001, *La société du risque*, Aubier (1ère Ed. 1986, Sage Publication, London).

Becker G., 1964, "*Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis*",

Belk R.W., 1988, *The extended self*

Belk R.W., 2005, « Les chaussures et le soi », 8ème Conférence interdisciplinaire de la recherche en consommation, La Sorbonne, 25-29 juillet 2001. Et Revue électronique *Consommation&Société*, www.argonautes.fr

Berri A., 2005, Dynamiques de la motorisation et des dépenses de transport des ménages. Analyses sur données individuelles et semi-agrégées, thèse de doctorat en Sciences Economiques, Université de Paris 1 - Panthéon-Sorbonne.

Bertalanffy L.V., 1973, *La théorie générale des systèmes*, Dunod, Paris.

Bieber A., 1995, « Temps de déplacement et structures urbaines », in Duhem B. et *al.* (Dir.), *Villes et transports*, Actes du séminaire, Tome 2, Ed. Plan Urbain.

Bieber A., Haumont A. Orfeuil J-P., Godard X., Matalon B., Frybourg M, 1982, « Mobilité, espace urbain et structure sociale », in Quinet E. (Dir.), *La demande de transport*, Presses de l'école Nationale des Ponts et Chaussées.

Bieber A., Massot M-H., Orfeuil J-P., 1992, *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, INRETS.

Bieber A., Orfeuil J-P., 1993, « La mobilité urbaine et sa régulation. Quelques comparaisons internationales », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.

Blanchet A., Gotman, A., 1992, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Nathan, coll. 128.

Boltanski L., 1975, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°2.

Boltanski L., Thevenot L., 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard (1ère Ed. 1987).

Boltanski L. et Chiappello E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard.

Bonnel P., Cabanne I., Massot M-H., 2003, *Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains*, coll. « Le point sur », PREDIT, La Documentation Française.

Bonnet M., 1979, « Le temps dans le métro: du plein et du vide », *Annales de la Recherche urbaine*, n°5.

Bonnet M., 1987-1989, *Approche temporelle de la mobilité spatiale*. Vol1 : « Rythmes de vie et moments de transition », 1987. Vol2 : « les relations des retraités au temps et à l'espace », 1988. Vol3 : « Rythme de vie étudiants », 1989.

Bonnet M., Rondolat J-P., 1987, *Rythme de vie et composantes temporelles des déplacements de loisir*, INRETS.

Bonnet M., 2000, « Rétrospectives et perspectives des recherches sur la mobilité urbaine », in

Bonnet M., Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Boudon R., 1988, « Individualisme ou holisme : un débat méthodologique fondamental », in Mendras H., Verret M.. (Dir.), *Les champs de la sociologie française*, Colin.

Boudon R., 2003, *Raison, bonnes raisons*, PUF.

Boudon R., 2004, *Quelle théorie du comportement pour les sciences sociales ?,* Conférence Eugène Fleischmann III, Société d'ethnologie.

Boudon R., Bourricaud F., 2000, *Dictionnaire critique de sociologie*, PUF (1ère Ed. 1982).

Bourdieu P., 1972, *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Droz.

Bourdieu P., 1980, *Le sens pratique*, Minuit.

Bourdieu P., 1984, « Espace social et genèse des 'classes' », *ARSS*, n°52-53.

Bourdieu P., 1993, « Comprendre », in Bourdieu P. (Dir.), *La misère du monde*, Seuil.

Bourdin A, 2000, « Les services à la mobilité. Sécurité de la chaîne des services et services d'aide aux services », in Bonnet M, Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Bordreuil J-S., 2000, « Micro-sociabilité et mobilité dans la ville », in Bonnet M, Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Bovy P., Potier F., Liaudat C., 2003, *Les grandes manifestations. Planification, gestion des mobilités et impacts*, L'Aube.

Bozon M., 1984, *Vie quotidienne et rapports sociaux dans une petite ville de province*, Ed. PUL.

Brög W., 1977, *Les motifs psychologiques qui guident les usagers*, Table ronde n°34 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Brög W., 1980, *Les transports face aux changements structurels*, Table ronde n° de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Brög W, 1993, *Changer de comportement c'est d'abord changer d'état d'esprit*, « Marketing et qualité de service dans les transports en commun », Table ronde de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, n°92.

Brög W., Erl E., 1996, *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ?* Table ronde n°102 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Brulhart M-C., Bassand M., 1981, « La mobilité spatiale en tant que système », *Revue Suisse d'économie politique et de statistique*, vol.3/81.

Buffet L., 2006, « De l'appropriation du quartier à la découverte de la grande ville. L'influence des bornes de la ville sur les usages spatiaux », in M. Bonnet, P. Aubertel, *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

Burnett P., Thrift N., 1979, "New approaches to understanding traveller behaviour" in Henscher D., Stopher P., *Behavioural travel modeling*, Croon Helm, London.

Bussière Y., Madre J-L. (Dir.), 2002, *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, L'Harmattan.

Buttel F.H., 1987, "New direction in environmental sociology", *Annual review of sociology*, n°13.

Cambon de Lavalette B., 1997, « Approche psychologique de la rationalité du choix modal : le cas des modes écomobiles », *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal*, Rapport INRETS, vol. IV.

Carr E.H., 1988, *Qu'est ce que l'histoire*, La Découverte.

Carré J-R., 1995, « La bicyclette, un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage », *Recherche Transports Sécurité*, n°49.

Carré J-R., Mignot C., 2003, *Ecomobilité : Les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller…,*

éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine, Recherche PREDIT-INRETS.

Castells M., 1972, *La question urbaine*, F. Maspero.

Cauvin C, Reymond H., Enaux C., 1992, *Pour une approche multiple de l'accessibilité : propositions méthodologiques*. Rapport pour le Programme de Recherche DATAR « Prospectives et territoires : transport et aménagement du territoire européen ».

CEMT, 2003, *Transports et manifestations exceptionnelles,* Table ronde la Conférence Européenne des Ministres des Transports n°122.

Chevrier S. et Juguet S., 2003, *Arrêt demandé : réflexion anthropologique sur la pratique des temps et des espaces d'attentes du bus*, Ed. Enigmatek.

Chevrier S. et Juguet S., 2004, « Des voyageurs pas si bêtes », *Sciences Humaines et Sociales*, n°145.

Chaline C., 2005, « Les étapes d'un interface complexe entre ville et environnement », in Wackermann G. (Dir.), *Ville et environnement*, Ellipses, coll. Carrefours les dossiers.

Chombart de Lauwe P.H., 1982, *La fin des villes : mythe ou réalité ?*, Calman-Lévy.

Clavel M., 2002, *Sociologie de l'urbain*, Ed. Economica, Anthropos.

Coing H., 1966, *Rénovation urbaine et changement social*, Ed. Ouvrières.

Combessie J-C., 2001, *La méthode en sociologie*, La Découverte, coll. Repères, (1ère Ed. 1996).

Crozet Y., Joly I., 2003, « De l'hypothèse de la constance du budget temps de transport à sa remise en cause : une double interpellation des politiques de transport urbain », Recherche pour le PUCA.

Crozet Y., Joly I., 2006, « Budget temps de transport et vitesse : de nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine », in M. Bonnet, P. Aubertel (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

Crozier M., 1963, *Le phénomène bureaucratique*, Le Seuil.

Crozier M., Friedberg E., 1977, *L'acteur et le système*, Le Seuil.

Cuche D., 1996, *La notion de culture dans les sciences sociales*, La Découverte, coll. Repères.

Cuenot F., Papon F., 2007, "Is The Automotive Industry Able To Reach 120gco2/Km On Average On New Car Sold By 2012 With No Regulation From The EU? Tank-To-Wheel Analysis Of The West And East European Production From 1995 To 2005 And Prospective To 2012", European Transport Conference, Noordwijkerhout, October 17-19, 2007.

D'Iribarne P., 1989, *La logique de l'honneur. Gestion des entreprises et traditions nationales*, Le Seuil.

D'Iribarne P., 1991, « Culture et effet sociétal », *Revue Française de Sociologie*, vol. 32, n°4.

Dawes R-M, 1980, Social Dilemmas, *Annual Review of Psychology*, n°31.

De La Vega X., 2004, « Penser le changement », *Sciences Humaines*, n°151

Dear M., 1991, "Understanding and overcoming the NIMBY Syndrome", *Journal of the American Planning Association*, n°58.

Degenne A., Forsé M., 1994, *Les réseaux sociaux : une analyse structurale en sociologie*. Armand Colin.

Delhomme P., 2003, *Réduire la pollution atmosphérique : un point d'appui pour amener les automobilistes à davantage respecter les limites de vitesse ?* Rapport ADEME-INRETS.

Delhomme, P., Cauzard J-P., 2000, « Comparer sa vitesse à celle d'autrui : comparaison sociale et représentation de la conduite chez les automobilistes européens », *Recherche Transports Sécurité*, n°67.

Derenne B., 1992, *Fiscalité indirecte et environnement. La problématique des transports de personnes*, Rapport de la Fondation Roi Baudouin.

Desjeux D, 1994, *Le sens de l'autre : stratégies, réseaux et cultures en situation interculturelle*, L'Harmattan.

Desjeux D., 1998, « Tiens bon le concept, j'enlève l'échelle… d'observation », *UNITAM*, n°20.

Desjeux D., 1999, « L'interculturel entre réalité et imaginaire », interview paru dans *Les Cahiers de l'ENSPTT*, Management et mondialisation. La gestion des différences culturelles dans les entreprises.

Desjeux D., 2002, « L'innovation, entre acteurs, structure et situations », in Alter N. (Dir.), *Les logiques de l'innovation. Approche pluridisciplinaire,* La Découverte, coll. Recherches.

Desjeux D., 2004, *Les sciences sociales*, QSJ, PUF.

Desjeux D., 2006, *La consommation*, QSJ, PUF.

Desjeux D., Berthier C., Jarraffoux S., Orhant I., Taponier S., 1996, *Anthropologie de l'électricité. Les objets électrique dans la vie quotidienne en France*, L'Harmattan.

Desjeux D., Monjaret A., Taponier S., 1998, *Quand les Français déménagent. Circulation des objets domestiques et rituels de mobilité dans la vie quotidienne en France,* PUF.

Desjeux D., Alami S., Marnat D., 2006, « Les sens anthropologiques de la mobilité ou la mobilité comme brouilleur des bornes de la ville », in M. Bonnet, P. Aubertel (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitale africaine », in Bussière Y., Madre J-L., *Démographie et transport : villes du Nord et villes du sud*, L'Harmattan.

Dobré M., 2002, *L'écologie au quotidien. Eléments pour une théorie sociologique de la résistance ordinaire*, L'Harmattan, coll. Sociologies et Environnement.

Doms M., Moscovici S., 1984, « Innovation et influence des minorités », in Moscovici S. (Dir.), *Psychologie sociale*, PUF.

Douglas M., Isherwood B, 1979, *The world of goods. Toward an anthropology of consumption*, New-York, Basic Books Publishers.

Draetta L., 2003, « Le décalage entre attitudes et comportements en matière de protection de l'environnement », in Gendron C., Vaillancourt J-G. (Dir.), *Développement durable et participation publique. De la contestation écologiste aux défis de la gouvernance*, Les presses Universitaires de Montréal.

Dron D., Cohen de Lara M., 2000, Pour une politique soutenable des transports, Ministère de l'environnement, La Documentation Française, coll. Rapports officiels.

Dubois-Taine G., 2001, « La ville émergente, un système de lieux et de liens », in Ghorra-Gobin C. (Dir.), *Réinventer le sens de la ville*, L'Harmattan.

Duflos C., 1990, « Les Français et l'environnement », *Consommation et mode de vie*, CREDOC n°45.

Dufour J-P., Loisel, 2003, *Les Français et l'environnement : attitudes et comportements*, ADEME-CREDOC.

Duhamel Y., 2003, *Transports en commun urbains et automobile. Facteurs de dépendance à l'automobile et possibilités de changement modal*, PREDIT.

Duhem et *al.*, 1995, *Villes et transports*, Actes du séminaire, Tome 2, Ed. Plan Urbain.

Dunlap R.E., 1993, « From environmental to ecological problems" in Calhoun et Ritzer (dir.) *Social*

problems, New York, McGraw-Hill.

Dupré M., Jacob A., Lallement M., Lefèvre G., Spurk J., 2003, « Les comparaisons internationales : intérêt et actualité d'une stratégie de recherche », in Lallement M., Spurk J. (dir.), *Stratégies de la comparaison internationale*, CNRS.

Dupuy F., Thoenig J-C., 1985, *L'administration en miette*, Fayard.

Dupuy G, 1995a, *L'auto et la ville*, Ed. Flammarion.

Dupuy G., 1995b, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos.

Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos.

Dupuy G., 2000, « Automobilités : quelles relations à l'espace ? » in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Dupuy G., 2006, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, coll. « Le point sur », PREDIT, La Documentation Française.

Durand C. et *al.*, 2003, *La non-utilisation des transports en commun urbains dans une ville de province : l'exemple de Rouen*, CNRS/PREDIT.

Durkheim E., 1992, *L'éducation morale,* PUF, Quadrige (1ère Ed. 1925).

Durkheim E., 2004, *De la division du travail social*, PUF, Quadrige (1ème Ed. 1893).

Durkheim E., 1997, *Les règles de la méthode sociologique*, PUF, quadrige (1ère Ed.1895).

Espinasse C., Buhagiar P., 2001, « Les femmes pro-voiture », in *Avec ou sans voiture ?*, coll. Synthèses PREDIT, La Documentation Française.

Espinasse C., 2005, *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*, PREDIT, La Documentation française.

Faburel G., Ginguené A., 2004, *Liens entre préoccupations environnementale, pratiques de mobilité et acceptabilité des mesures de régulation. Une analyse exploratoire du cas de la pollution atmosphérique en Île-de-France*. Rapport intermédiaire, Convention CRETEIL-ADEME.

Feitler S., 2003, « Les systèmes de voitures partagées, chaînon manquant entre le transports en commun et la voiture particulière ? », in *Réalités Industrielles*, La civilisation automobile face au défi du développement durable, Série des Annales des Mines, pp94-100.

Festinger L. 1957, *A theory of Cognitive dissonance*, Stanford University Press.

Fichelet M., Fichelet R., 1970, *Contribution à une psychosociologie des comportements urbains - Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport*, Paris, SERES.

Fichelet R., 1978, *Les déplacements et leurs régulations*, SERES.

Fichelet R., 1989, « Les approches qualitatives dans la recherche-action », in Barjonet P-E. (Dir.), Transports et Sciences sociales, questions de méthodes, *Transports et communication*, n°25, Paradigme.

Fijalkow Y., 2002, *Sociologie de la ville*, La Découverte.

Finger M., 1994, From knowledge to action? Exploring the relationship between environmental experiences, learning and behavior, *Journal of social issues*, vol. 50, n°3.

Flamm B-J., 2007, "Environmental knowledge and attitudes, and the environmental impact of vehicle ownership and use", *Annual meeting of Transportation Research Board*, Washington.

Flamm M., 2004, « Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports », thèse sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

Fortin G., 1970, « Révolution industrielle, mutation et développement », in Balandier G., 1970,

Sociologie des mutations, Anthropos.

François T.V. et D. Desjeux, 2000, « L'alchimie de la transmission sociale des objets », in I. Garabuau-Moussaoui, D. Desjeux (Dir.), *Objet banal Objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, L'Harmattan.

Fransson N., Garling T., 1999, "Environmental concern: conceptual definitions, measurement methods and research findings", *Journal of environmental psychology*, n°19.

Frenay P., 1997, « De l'importance des facteurs psycho-sociaux dans le choix modal », *Recherche Transports Sécurité,* n°55.

Gaboriau P., 1992, « Le vélo, un témoin des métamorphoses sociales », in Boivin R., Pronovost J-F., Conférence Vélo Mondiale – Pro Bike –Velo City, The bicycle : global perspectives, Montréal.

Gallez C, Orfeuil J-P., 1996, *Bilan énergie pollution de la mobilité urbaine en France*, Rapport INRETS.

Gallez C., Hivert L., Polacchini A-R., 1997, « Environment energy budget of trips (EEBT): a new approach to assess the environmental impacts of urban mobility, Communication au 4e Colloque international « Transport et pollution de l'air », Avignon, 9-13 juin 1997. Actes publiés dans *International Journal of Vehicle Design, The Journal of Vehicle Engineering and Components*, Volume 20, Nos. 1-4, 1998, Inderscience Enterprises Ltd, GB.

Gallez C., Orfeuil J-P., Polacchini A-R., 1997, L'évolution de la mobilité quotidienne : croissance ou réduction des disparités ? Recherche Transports Sécurité, n°56.Gallez C., Hivert L., 1998, *BEED : mode d'emploi, Synthèse méthodologique pour les études « budget-énergie-environnement des déplacements »*, Rapport de convention ADEME-INRETS.

Gallez C., Hivert L., Madre J-L., Orfeuil J-P., 2002, « Les enjeux environnementaux », in Madre J-L., Bussière Y. (Dir.), *Démographie et Transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, L'Harmattan.

Gamond J., 1995, *La pratique du vélo en France*, AFIT

Garabuau-Moussaoui I., 2000, « Roulez jeunesse. La voiture comme analyseur des relation parents/jeunes », in Garabuau-Moussaoui I., Desjeux D. (Dir.), *Objet banal Objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, L'Harmattan.

Gärling T., Eek D., Loukopoulos P., Fujii S., Johansson-Stenman O., Kitamura R., Vilhelmson B., 2000, « A conceptual analysis of the impact of travel demand managment on private car use", *Transportation Policy*, n°9.

Gärling T., Fujii S., Gärling A., Jakobsson C., 2003, "Moderating effects of social value orientation on determinants of pro-environmental behaviour intention", *Journal Of Environmental Psychology*, n° 23.

Garneau S., 2006, « Mobilités étudiantes et socialisations professionnelles en France et au Quebec », *Théories et Recherches*, AISLF.

Geertz C., 1984, "Distinguished lecture: Anti anti-relativism", *American Anthropologist*, vol. 86, n°2.

Gendron C., 1999, « La gestion sociale de l'environnement », in Dumas B., Raymond C., Vaillancourt J-G., *Les sciences sociales de l'environnement*, Presses de l'Université de Montréal.

Gendron C., 2003, « La gouvernance du développement durable dans un contexte de mondialisation économique », in Gendron C., Vaillancourt J-G., *Développement durable et participation publique. De la contestation écologiste aux défis de la gouvernance*, Les presses Universitaires de Montréal.

Gérondeau C., 2004, *Faits et chiffres, statistiques du transport en France*, Union routière de France.

Ghahoué A., 2006, « Les changements des comportements de mobilité en Chine : Vers des pratiques de déplacement reflétant la hiérarchie sociale ? » Mémoire de Master 2, Université Lyon II, sous la direction de F. Papon et P. Pochet.

Ghiglione R., Matalon B., 1977, *Les enquêtes sociologiques. Théories et pratique*, Armand Colin.

Giddens A., 1994, *Les conséquences de la modernité*, L'Harmattan.

Gilbert R., 1998, « L'avenir des déplacements en ville », in O. Andan, B. Faivre d'Arcier, M. Lee Gosselin (Dir.), *L'avenir des déplacements en ville*, Actes du colloque international 11è Entretiens Jacques Cartier, Lyon, Etudes&Recherches, LET, Tome 1.

Glaser, B. G., Strauss A. L., 1967, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, Aldine.

Godard F., Laterrasse J., 2006, « Cinq grands travaux pour la recherche », in Ville et mobilité durables, habiter et se déplacer à l'heure du changement climatique, *La Recherche*, n°398.

Goffman E., 1974, *Les rites d'interaction*, Ed. Minuit, Le sens commun.

Golovtchenko N., Zelem M-C., 2003, « La place des usagers dans les politiques de réduction des gaz à effet de serre. Le cas de la pollution automobile », in Gendron C., Vaillancourt J-G., *Développement durable et participation publique. De la contestation écologiste aux défis de la gouvernance*, Les presses Universitaires de Montréal.

Goodwin P., 1985, « Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal », in la Table ronde de la Conférence européenne des ministres de transports, n° 68.

Gossiaux J-F., Barjonet P-E., 1990, *Automobilisme et société locale : les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse. Une approche anthropologique*, Rapport INRETS.

Gout P., 2002, « Mobilité et développement urbain autour des dessertes ferrées et des TCSP en Allemagne », *Recherches stratégiques*, n°4.

Grafmeyer Y., Joseph I., 1990, *L'Ecole de Chicago*, Ed. Aubier, (1ère Ed. 1979).

Grawitz M., 1990 (8ème ED.), *Méthodes des sciences sociales*, Dalloz

Guay L., 1999, « La modernisation écologique, rationalité et normativité », in B. Dumas, C. Raymond et J-G. Vaillancourt (Dir.), *Les sciences sociales de l'environnement*, Montréal. Les Presses de l'Université de Montréal. pp.33-49.

Hall E. T., 1971, *La dimension cachée*, Ed. Seuil.

Haumont A., 2006, « Le droit à la mobilité : vers un cadre contractuel renouvelé ? », in Bonnet M., Aubertel P. (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, coll. Sciences Sociales et sociétés, PUF.

Héran F., Tostain P., 1996, « Vélo et transports collectifs urbain, opposition ou complémentarité ? », *Transports urbains*, n°90.

Héran F., 2000, « La réduction de la dépendance automobile », *Cahiers Lillois d'économie et de sociologie*, n°37.

Hivert L., Orfeuil J-P., Troulay P., 1986, « Mobilité et équipement des ménages : enseignements principaux des études nationales sur la mobilité », *RTS* n°11, INRETS.

Hivert L., Orfeuil J-P., 1989, « Les déplacements domicile-travail », Chapitre VII, in ouvrage de synthèse collectif INRETS, *Un Milliard de déplacements par semaine*, La Documentation Française.

Hivert L., 1996, *Le comportement des nouveaux diésélistes*, Rapport final sur Convention INRETS/Mission Interministérielle de l'Effet de Serre N° 690-9501/03.

Hivert L., 1999, "Dieselisation and the « new dieselists » behaviour: recent developments in the french car fleet", Communication à la European Energy Conference « Technological progress

and the energy challenges », Paris.

Hivert L., 2001, *Le parc automobile des ménages, étude en fin d'année 1999 à partir de la source "Parc Auto" SOFRES*, Rapport de Convention ADEME-INRETS.

Hivert L., 2006, « L'automobile en Europe, Changements de comportements d'équipement et d'usage. Rapport final de l'Étude Spécifique Française et Synthèse : Inégalités d'accès à l'automobile dans l'Union Européenne, et éclairages sur la dépendance automobile en France et en Europe à partir de quelques transitions comportementales », Rapport final de Convention PREDIT 3/GO1 ADEME-INRETS.

Hivert L., Gallez C., 1997, 1998, 2002, « DEED : Diagnostics Energie Environnement des Déplacement », INRETS.

Hivert L., Péan de Ponfilly J., 2000, *Inégalités d'accès à l'automobile, disparités d'équipement et d'usage entre les ménages les plus pauvres et les plus riches*, Rapport de Convention ADEME-INRETS sur le thème « indicateurs sociaux pour l'évaluation prospective de scénarios d'évolution de la mobilité urbaine ».

Hivert L., Cerri V., 2004, *De nouveaux <nouveaux diésélistes> ? Comment évolue le kilométrage de ceux qui passent au diesel dans la seconde moitié des années 90*, Rapport d'expertise pour la DRAST.

Hivert L., Madre J-L., Papon F., Rizet C., 2005, « Hausse des prix du pétrole, quels impacts sur les comportements ? » *Dossier Axes,* n°11, INRETS.

Hsien Chin Hu, 1944, "The Chinese concept of 'face'", *American Anthropologist*, n°46.

Holbrook M-B., 1999, « Introduction to consumer value », in Holbrook M-B., *Consumer value, a framework for analysis and research*, Routledge, London and New York.

Hunecke M., Blöblaum A., Matthies E., Hoger R., 2001, "Responsability and environment: ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behaviour", *Environment and Behaviour*, vol.33, n°6.

Inglehart R., 1995, *La transition culturelle*, Ed. Economica.

Inglehart R., Baker W., 2000, "Modernization, cultural change and persistence of traditional values", *American Sociological Review*, vol.65, pp 19-51.

Jensen M., 1999, « Passion and heart in transport. A sociological analysis on transport behaviour », *Transport Policy*, n°6, Pergamon.

Jodelet D., 1989, *Les représentations sociales*, PUF.

Joireman J., Van Lange P., Van Vugt M., 2004, "Who cares about environmental impacts of cars? Those with an eye toward the future", *Environment and Behaviour*, Vol. 36, n°2.

Jones P., 1979, "New approach to understanding travel behaviour : the Human activity Approach", in Henscher D., Stopher P. (Dir.), *Behavioural travel modeling*, Croon Helm, London.

Jones P., 1995, Contribution of activity-based approached to transport policy analysis. International conference on "Activity-based approaches: activity scheduling and the analysis of travel patterns", Eindhoven, May 1995.

Joumard R., Lambert J., 1991, *Evolution des émissions de polluants par les transports en France de 1970 à 2010*, Rapport INRETS.

Jucquois G., 2000, « Le comparatisme, éléments pour une théorie », in Jucquois G., Vielle C. (Dir.), *Le comparatisme dans les sciences de l'homme. Approches pluridisciplinaires*, Bruxelles, De Boeck Université.

Julien F., 1992, *La propension des choses. Pour une histoire de l'efficacité en Chine*, Le Seuil.

Kaiser F-G., Shimoda T-A., 1999, "Responsability as a predictor of ecological behaviour", "Environmental attitude and ecological behaviour", *Journal of environmental psychology*, n°19.

Kaufmann J.C., 1996, *L'entretien compréhensif*, Coll.128, Nathan.

Kaufmann J-C., 1997, *Le coeur à l'ouvrage, théorie de l'action ménagère*, Nathan.

Kaufmann V., 1997, « Eco-mobilité : choix modal et vie quotidienne », *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal*, rapport d'étude INRETS Vol.III.

Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, Lausanne.

Kaufmann V., 2001a, « Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche », *2001 Plus*, n°48, DRAST.

Kaufmann V, 2001b, « La motilité, une notion clé pour revisiter l'urbain », in Bassand M., Kaufmann V., Joye D., *Enjeux de la sociologie urbains*, PPUR.

Kaufmann V., 2002a, *Re-thinking mobility. Contemporary sociology*, Ashgate.

Kaufmann V., 2002b, « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », RTS, n°75.

Kaufmann V., 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers Internationaux de sociologie*, Mobilité et Modernité, Vol. 118, PUF.

Kaufmann V., 2006, « Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains », in Bonnet M., Aubertel P. (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, coll. Sciences Sociales et sociétés, PUF.

Kaufmann V., Guidez J-M., 1998, *Les citadins face à l'automobilité. Étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne,* CERTU/ADEME.

Kaufmann V., Jemelin C., Guidez J-M., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?,* Coll. Recherche, PREDIT, La Documentation Française.

Kaufmann V., Flamm M., 2002, « Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations », Rapport de Recherche pour la CNAF et l'IVM.

Kempton W., 1993, "Will public environmental concern lead to action on global warming", *Annual Revue Energy Environment*, n°18.

Kosseleck R., 1990, « Champ d'expérience et horizon d'attente: Deux catégories historiques », *Le Futur Passe. Contribution a la sémantique des temps historiques,* EHESS.

Lafaye C., 1996, *Sociologie des organisations*, Nathan, coll. 128.

Lafaye C., Thevenot L., 1993, « Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue Française de Sociologie*, vol.34, n°4.

Lahire B., 2005, *L'homme pluriel, les ressorts de l'action*, Armand Colin (1ère Ed. Nathan, 1998).

Lallement M., 2003, « Raison ou trahison ? Eléments de réflexion sur les usages de la comparaison en sociologie », in Lallement M et Spurk J. (Dir.), *Stratégie de la comparaison internationale*, CNRS.

Le Boulch G., 2001, « Approche systémique de la proximité : définition et discussion », 3ème Journées de la Proximité, Paris.

Le Breton E., 2006, « Homo mobilis », in Bonnet M., Aubertel P. (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, coll. Sciences Sociales et sociétés, PUF.

Le Breton P., 1992, *L'utopie de la communication*, La Découverte.

Lefebvre H., 1947, *Critique de la vie quotidienne I.*, Ed. L'Arche ; 1961, *Critique de la vie quotidienne II, Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*, Ed. L'Arche ; 1981, *Critique*

de la vie quotidienne III. De la modernité au modernisme (Pour une métaphilosophie du quotidien), Ed. L'Arche.

LeGoff O., 1994, *L'invention du confort, naissance d'une forme sociale*, Presses Universitaire de Lyon.

Levy J., 1998, « Les identités nouvelles sont arrivées : nous habitons des lieux multiples », in Knafou R., *La planète nomade : les mobilités géographiques aujourd'hui*, Ed. Belin.

Levy J., 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in Bonnet M., Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Levy J., 2001, « Transports et enjeux de société », in *Réflexion en cours sur l'après-PREDIT*, PREDIT.

Lévy-Garboua L. et Blondel S., 1997, « La décision comme argument », in Boudon R. et *al.*, *Cognition et sciences sociales*, PUF.

Leyens J-P., Yzerbyt V., 1997, *Psychologie sociale*, Mardaga, Sprimont.

Linhart D., 2002, « Sur l'innovation », in Alter N. (Dir.), *Les logiques de l'innovation*, La Découverte.

Lorenzoni I., Langford I-H., 2001, *Climate change now and in the future: a mixed methodolical study of public perceptions in Norwich*, CSERGE, ECM 01-05.
www.uea.ac.uk/env/cserge/publications/

Luca K., et *al*., 2004, *Running on empty, transport, social exclusion and environment justice*, The Policy Press, Universuty of Bristol.

Madre J-L., Armoogum J., 1996, *Motorisation et mobilité des Franciliens aux horizons 2010-2020*, rapport INRETS, n°209.

Maffesoli M., 1988, *Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés postmodernes*. Méridiens-Klincksieck.

Mannoni P., 1998, *Les représentations sociales*, QSJ, PUF.

Marchand J-P., Hoche A., Herbuvaux S., 2002, « Espaces et territoires, Ville d'aujourd'hui, de demain », in Balzani B., Bertaux R., Brot J. (Dir.), *Questions urbaines et politique de la ville*, L'Harmattan.

Martinelli A., Pini G., Toricelli G-P., Widmer G., 2000, *Indicateurs d'accès à une mobilité durable*, rapport pour le Programme National de Recherche « Transport & Environnement », Berne, EDMZ.

Massot M-H., Orfeuil J-P., 1989, 1990, 1991, *Offre et demande de transports en commun dans les villes françaises sans métro, sensibilité de l'usage de l'offre*, rapport INRETS, n°100, 121, 148.

Massot M-H., Orfeuil J-P., 2005, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. CXVIII.

Massot M-H., Armoogum J., 2002, Evaluation des potentiels de report modal des trafics automobiles dans le cas de la zone dense francilienne, *Recherche Transports Sécurité*, n°77.

Massot M-H., Armoogum J., Hivert L., 2002, *Pari 21. Etude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense francilienne*, Rapport INRETS.

Maurice M., 1989, « Méthode comparative et analyse sociétale. Les implications théoriques des comparaisons internationales », *Sociologie du travail*, vol. XXI, n°2.

Maurice M., Sellier F., Silvestre J-J., 1992, « Analyse nationale et cultures nationales : réponses à P. d'Iribarne », *Revue Française de sociologie*, vol. 33, n°1.

Meland S., 2007, "Relocation of work place, shifts in travel behaviour", paper presented at the 11th

World Conference on Transport Research, Berkeley, June, 2007.

Mendras H, Forsé M., 1983, *Le changement social*, Armand Colin.

Mendras H., Duboys-Fresnet L., 2004, *Français, comme vous avez changé*, Jules Tallandier.

Mercadel G., 1970, *Contribution à une psycho-sociologie des comportements humains*, Ministère de l'Equipement et du logement, Paris.

Mercure D., 1995, *Les temporalités sociales*, L'Harmattan.

Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, QSJ, PUF.

Meyere A., 1995, « Un péage urbain pourrait-il contribuer à résoudre les problèmes de déplacements », colloque *Métropolis, L'automobile dans la ville*, Nov. 1995.

Mignot C., 2001, *Mobilité urbaine et déplacement non motorisés*, Coll. Transport, Recherche, Innovation, La documentation Française

Mobiscopie, 2001, Opinion de Français sur les déplacements urbains, GART.

Mondou V., 2006, « Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais… et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement », in M. Bonnet, P. Aubertel (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

Montmollin M., 1986, *L'intelligence de la tâche : Elément d'ergonomie cognitive*, Peter Lang, Berne.

Montulet B., 1996, « Les mouvements longs des modes de transport », in Hirschhorn M., Berthelot J.M. (Dir.), *Mobilités et ancrages*, L'Harmattan.

Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social*, L'Harmattan.

Montulet B., 2005, « au-delà de la mobilité : Des formes de mobilités », *Cahiers Internationaux de sociologie*, volume n°118, PUF.

Monzon A., Vega L., Lopez-Lambas M., 2007, « Potential to attract drivers out of their cars in dense urban areas », in *Annual meeting of Transportation Research Board*, Washington.

Monzon A., 2003, *Integrated policies for improving modal split in urban areas*, Table ronde de la Conférence Européenne des Ministres des Transports n°122.

Morel C., 2002, *Les décisions absurdes*, Gallimard.

Morin M., 1989, « L'entretien non directif et la notion d'attitude », in Barjonet P.E. (Dir.), Transports et sciences sociales, questions de méthode, *Transports et Communication*, n°25, Paradigme.

Moscovici S., 1979, *Psychologie des Minorité actives*, PUF.

Newman P., Kenworthy J., 1989, *Cities and Automobile Dependence. An international Sourcebook*, Gower Technical, Sidney.

Niel X., 1998, « Pourquoi se passer de sa voiture ? », *INSEE Première*, n°607.

Nilsson M., Kuller R., 2000, « Travel behaviour and environmental concern », in *Transportation Research* Part D. 5, n°3.

Noschis K., 1984, *La signification affective du quartier*, Ed. Les Méridiens.

Orfeuil J-P., 1994, *Je suis l'automobile*, Ed. L'Aube.

Orfeuil J-P., 2000a, « L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS n°37.

Orfeuil J-P., 2000b, « La mobilité locale, toujours plus loin et plus vite », in Bonnet M., Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Orfeuil J-P., 2000c, *Stratégies de localisation : ménages et services dans l'espace urbain*, PREDIT 1996-2000, Paris, la Documentation française.

Orfeuil J-P., 2004, *Transports, effet de serre et changement climatique : les termes des débats*, Rapport pour l'Union Routière de France.

Papon F., 1997, « Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », *Recherche Transports Sécurité,* n°56.

Papon F., 2001, « Perspective de la mobilité urbaine. Après la transition vers l'automobile sur le modèle américain, l'Europe cherche un nouvel équilibre plus multimodal », Communication présentée au colloque *Croissance urbaine, modes de transport et intermodalité*, Octobre 2001, Chengdu, Chine.

Papon F., 2002a, « La marche et le vélo, quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité », *Transports*, n°412, n°413, n°414.

Papon F., 2002b, « Mûrissement social et pratique de la bicyclette », in Bussière Y., Madre J-L., *Démographie et transport : villes du nord et villes du sud*, L'Harmattan.

Papon F., Hivert L., 2006, « Panel Parc-Auto : Qui loue ? Qui partage ? », Communication présentée au séminaire international organisé par l'Institut de la ville en mouvement : « Acheter ou louer les biens de consommation ? Une question de société, des enjeux pour la ville en mouvement », Paris, 26-27 janvier 2006.

Papon F., Hubert J-P., Armoogum J., 2007, "The measurement of social contexts in the next French NTS: New issues in biography and primary utility of travel", 11ème World Conference on Transport Research, Berkeley, June 2007.

Perret F-L., Kaufmann V., 2006, « Mobilité urbaine cherche solution durable », in *La Recherche*, Ville et mobilité durables, habiter et se déplacer à l'heure du changement climatique, n°398.

Philipps-Bertin C., 2004, *Les représentations sociales de l'effet de serre : comprendre les attitudes pour changer les comportements ? Revue de littérature*, Rapport INRETS-LTE n°0432.

Pervanchon M., 1990, « Etre Maghrébine et conduire, un permis social d'exister », in Benjamin T. (Dir.), *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, Paradigme, Caen.

Pervanchon M., 1999, *Conduire et se conduire, du monde la voiture au monde social,* L'Harmattan.

Peters P., 1998, "Speed and mobility : the relative slowness of bicycles in Dutch urban transport", in O. Andan, B. Faivre d'Arcier, M. Lee Gosselin (Dir.), *L'avenir des déplacements en ville*, Actes du colloque international 11è Entretiens Jacques Cartier, Lyon, Etudes&Recherches, LET, Tome 1.

Pinsky L., Theureau J., 1982, « Activité cognitive et action dans le travail », *Collection de Physiologie du Travail et Ergonomie*, n°73, CNAM.

Pinson D., 2002, « De la maison-mon(a)de la ville-maison », in Bonnin P. (Dir.), *Manières d'habiter*, Le Seuil.

Poortinga W., Steg L., Vlek C., 2004, "Values: environmental concern and environmental behaviour: a study into a household energy use", *Environment and Behaviour*, vol. 36, n°1.

Pronovost G., 1996, *Sociologie du temps*, De Boeck, Bruxelles.

Prud'homme R., Bocarejo J.P., 2005, « L'expérience du péage de Londres », *Transports*, n°430.

Prud'homme R., Bocarejo J.P., 2006, « Evaluation économique de la politique parisienne des transports », *Transports*, n°436.

Rabourdin S., 2002, « La société face aux changements climatiques : une indifférence durable », Mémoire de DEA, Université Paris VII.

Ramos E., 2006, « Mobilité résidentielle, comment apprécier la distance parcourue ? », in M. Bonnet, P. Aubertel (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

Reichman S, 1983, *Les transports, servitude ou liberté*, PUF.

Rémy J., 1996, « Mobilité et ancrage, vers une autre définition de la ville », in Hirschhorn M., Berthelot J-M. (Dir.), *Mobilités et ancrages*, L'Harmattan.

Remy J, 2000, « Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité », in Bonnet M., Desjeux D. (Dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Rienstra S., Rietveld P., Verhoef E., 1999, "The social support for policy measures in passenger transport. A statistical analysis for the Netherlands", *Transportation Research*, Part D, n°4.

Richins M., 1994, « Valuing things: the public and private meanings of possessions », « Special possessions and the expression of material values », *Journal of Consumer Research*, Vol. 21.

Rifkin J., 2000, *L'âge de l'accès*, La Découverte.

Rivière C., 1995, *Les rites profanes*, Paris, PUF.

Rocci A., 2002, « Interculturalité et espaces du confort. Une dimension sociale chez les 20-30 ans à Paris », Mémoire de maîtrise réalisé sous la direction d'A. Raulin et D. Desjeux, Paris 5, commanditaire : EDF.

Rocci A., 2003, « Processus de décision d'achat de voiture et construction des critères de choix », Mémoire 1 de DEA réalisé sous la direction de D. Desjeux et M. Hirschhorn, Paris 5, commanditaire : PSA.

Rocci A., 2003, « La place du vélo dans le système de mobilité urbain. Pratiques et représentations du vélo en Ile-de-France », Mémoire 2 de DEA réalisé sous la direction de M. Hirschhorn et D. Desjeux, Paris 5, commanditaire : la RATP.

Rogers E.M., 1962, *Diffusion of innovation*, The Free Press.

Rogers E.M., Storey J.D., 1987, "Communication campaigns", in *Handbook of Communication science*, Sage publication.

Rong C., 2001, "The evolution of transport and sustainable transport", in The 9th World Conference on Transport Research, Seoul, July 2001.

Sainsaulieu R., 1987, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Presses de la Fondation Nationale de Science politique.

Scardigli V., 1992, « Appropriations quotidiennes du téléphone à l'aéronautique », in Gras A., Joerges B., Scardigli V., *Sociologie des techniques de la vie quotidienne*, L'Harmattan.

Schade J., Schlag B., 2003, "Acceptability of urban transport pricing strategies", *Transportation Research*, Part F, n°6.

Schultz P-W., 2001, The structure of environmental concern: concern for self, other people, and the biosphere, *Journal of Environmental psychology*, n°21.

Schumpeter J.A., 1935, *Théorie de l'évolution économique*, Dalloz, Paris (1ère Ed. 1912).

Schwach V., 1992, « L'intégration des objets techniques dans la vie quotidienne », in Gras A., Joerges B., Scardigli V., *Sociologie des techniques de la vie quotidienne*, L'Harmattan.

Schwartz O., 1993, « L'empirisme irréductible », Post face in Anderson N., *Le Hobo. Sociologie du sans abri*, Nathan, coll. Essais et Recherches (1ère Ed. 1923).

Schwartz S.H., 1970, "Moral decision making and behavior", in Macaulay J., Berkowitz L., *Altruism and helping behavior. Social psychological studies of some antecedents and consequences*, New York, London, academic Press.

Sèze C., 1994a, « Le parti pris des choses », in Sèze C. (Dir.), *Confort moderne, une nouvelle culture du bien-être*, Ed. Autrement, Série sciences en société, n°10.

Sèze C., 1994b, « La modification », in Sèze C. (Dir.), *Confort moderne, une nouvelle culture du*

bien-être, Ed. Autrement, Série sciences en société, n°10.

Simmel G., 1965, « Fashion », *American journal of sociology*, LXII-6 (1ère Ed. 1904).

Simon H.A., 1955, « A behavioral model of rational choice », *Quaterly Journal of Economics*, n°69.

Singly (de) F., 1992, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Coll. 128, Nathan.

Singly (de) F., 2001, *La liberté de circulation de la jeunesse*, Institut pour la Ville en Mouvement.

Sorokin P., 1927, *Social mobility*, Harper & Brothers.

Soulas C., Papon F., 2003, « Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle », in *Réalités Industrielles*, Série les Annales des Mines.

Spaargaren G., Mol A.P.J., 1992, "Sociology, Environment and Modernity : Ecological Modernization as a theory pf social change", *Society and Natural Resources*, vol.5, n°4.

Spurk J., 2003, « Epistémologie et politique de la comparaison internationale : quelques réflexions dans une perspective européenne », in Lallement M., Spurk J. (Dir.), *Stratégies de la comparaison internationale*, CNRS.

Steg L., Geurs K., Ras M.., 2001, "The effect of motivational factors on car use: a multidisciplinary modelling approach", *Transportation Research*, Part A35

Stern P-C., Dietz T., 1994, "The value basis of environmental concern", *Journal of Social issues*, vol 50, n°3

Stoll-Kleeman S., and *al.*, 2001, The psychology of denial concerning climate mitigation measures: evidence from swiss focus group, *Global environmental change*, n°11.

Szyliowicz J., 2003, « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176.

Tarde G., 1979 (1890), *Les lois de l'imitation, étude sociologique*, Slatkine.

Tertoolen G. et *al.* , 1998, « Psychological resistance against attemps to reduce private car use », in *Transport Research*, Vol. 32, n°3.

Theureau J., 2001, « La notion de charge mentale est-elle soluble dans l'analyse du travail et la conception ergonomique », Conférence aux journées Act'ing/Ergonomia.

Tisseron, 1998, *Comment l'esprit vient aux objets*, Ed. Aubier.

Tissier-Desbordes E., Cova B., Manceau D., 2005, *« Possession/Location », projet pour l'Institut de la Ville en Mouvement*, ESCP-EAP.

Tort B., 1974, « Bilan de l'apport de la recherche scientifique à l'amélioration des conditions de travail », *Collection de Physiologie du Travail et Ergonomie*, n°47, CNAM.

Tremoulinas A., 2006, *Sociologie des changements sociaux*, La Découverte, Coll. Repères.

Trom D., 1999, "De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative », *Revue Française de Sciences Politiques*, vol. 49, n°1.

Vaillancourt J-G., Perron B., Jacques B., 1999, « La sociologie de l'environnement de Frédérick H. Buttel et de Riley R. Dunlap », in Dumas B., Raymond C., Vaillancourt J-G. (Dir.), *Les sciences sociales de l'environnement*, Presses de l'Université de Montréal.

Vassy C., 2003, « Données qualitatives et comparaison internationale : l'exemple d'un travail de terrain dans les hôpitaux européens », in Lallement M., Spurk J. (Dir.), *Stratégies de la comparaison internationale*, CNRS.

Veblen T., 1970, *Théorie de la classe de loisir*, Gallimard (1ère Ed. 1899).

Veltz P., 2006, « La planète urbaine », in *La Recherche*, Ville et mobilité durables, habiter et se déplacer à l'heure du changement climatique, n°398.

Viegas J., Macario R., 2001, « Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40.

Wackermann G, 2005, « Croissance urbaine, régulation et environnement », in Wackermann G (Dir.), *Ville et environnement*, Ellipses, coll. Carrefours Les dossiers.

Wallack L-M., 1981, "Mass media campaigns: the odds against finding behavioral change", *Health Education Quarterly*, n°8

Warnier J-P., 1999, *Construire la culture matérielle, l'homme qui pensait avec ses doigts*, PUF.

Warnier J-P., 2006, « L'appropriation corporelle des choses : acheter ou louer ? », Séminaire international organisé par l'Institut de la ville en mouvement : « Acheter ou louer les biens de consommation ? Une question de société, des enjeux pour la ville en mouvement », Paris, 26-27 janvier 2006.

Weber E., 1999, *Apocalypses et millénarismes*, Fayard.

Weber M., 1971, *Economie et société*, Paris, Plon. (Traduction française de *Wirtshaft und Gesellschaft*, Tübinger, Mohr, 1922).

Weber M., 1992, *Essai sur la théorie de la science*, Paris, Plon. Traduction française de *Aufsätze zur Wissenschafstllehre*, Tübinger, Mohr, 1922).

Wiel M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Coll. Architecture et Recherches, Ed. Mardaga.

Wiel M., 2002, *Ville et Automobile*, Descartes.

Wiel M., 2004, *Ville et mobilité, un couple infernal*, l'Aube.

Wiel M., Rollier Y, 1993, « La pérégrination au sein de l'agglomération : constats à propos du site de Brest », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.

Wisner A., 1971, « L'utilisation des variables physiologiques au cours du travail à faible charge physique », *Collection de Physiologie du Travail et Ergonomie*, n°20, CNAM.

Young M. & Willmott P., 1957, *Le village dans la ville*, CCI.

Zahavi Y., 1979, *The UMOT model*, Department of Transport, Washington DC.

Zahavi Y., Ryan J.M., 1980, "Stability of travel components over time", *Transportation Research Record*, n°750.

Zheng L., 1995, *Les Chinois de Paris et leurs jeux de face*, L'Harmattan.

Zumkeller D., et *al.*, 2005, "Car dependency and motorization developement in Germany", PREDIT-ADEME-Universtät Karlsruhe.

Annexes

Définitions

L'effet de serre est un phénomène avant tout naturel de réchauffement de la température. Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants de l'atmosphère qui contribuent au réchauffement. La plupart sont d'origine naturelle, mais certains voient leur concentration dans l'atmosphère fortement augmenter en raison de l'activité humaine, c'est le cas en particulier de l'ozone (O3), du dioxyde de carbone (CO2) et du méthane (CH4). L'effet de serre n'est pas nocif en soi aux écosystèmes, cependant un réchauffement accrû de la température provoqué par un excès de GES est un réel danger pour la plupart des espèces. Aujourd'hui, le mode de vie et la consommation des ménages influent notablement sur les émissions de GES, provoquant une augmentation trop importante du réchauffement. Les transports sont notamment responsables d'un quart des émissions nationales de GES en 2004. Et ces émissions dues aux transports ont augmenté de 23% entre 1990 et 2004, selon le CITEPA. Le trafic routier est responsable de 94% des émissions de CO2 du transport intérieur, dont 55% pour les voitures particulières, 27% pour les poids lourds, 17% pour les véhicules utilitaires et 1% pour les deux-roues. Si la technologie rend les moteurs de moins en moins polluants, la réduction des émissions de chaque voiture est compensée par l'augmentation du nombre de ménages, des véhicules possédés et des kilomètres parcouru.

Le **développement durable** repose sur des principes à la fois écologiques, économiques et sociaux dont l'enjeu est de les promouvoir simultanément (comment assurer un développement économique, en se souciant de ne pas accroître les inégalités sociales et les atteintes portées à l'environnement). Le principe général de durabilité a été adopté dans la charte lors de la Conférence des Nations Unies à Rio des Janeiro en 1992, ainsi que dans l'Agenda 21.

Le terme **environnement** est comme officialisé, en France, avec la création, en 1971, d'un ministère de l'Environnement, chargé essentiellement de préoccupations écologiques. A partir des années 1970, l'interface ville/environnement devient objet de réflexion scientifique. L'environnement est devenu une dimension incontournable de toute étude de l'urbain. Mais cette notion est soumise à diverses interprétations selon que l'on est gestionnaire, géographe, sociologue, juriste, etc. (Chaline, 2005, p117-118). Sous le vocable environnement, nous entendons la pollution et les émissions de manière générale, en incluant à la fois les pollutions nocives au niveau local, et les émissions de GES, en cause dans le changement climatique au niveau global
Selon Dunlap, le sociologue se doit d'analyser les interactions entre le social et l'environnemental, et doit aussi examiner de quelle façon l'espèce humaine peut s'adapter aux changements globaux et quels comportements il faudrait changer pour respecter l'équilibre écologique (Vaillancourt, Perron, Jacques, 1999, p182).

La **mobilité** des voyageurs est mesurée par 4 variables : Le nombre de déplacements, le temps passé à se déplacer, le nombre de véhicules, la distance parcourue.

Le **déplacement** se définit par le motif (c'est à dire l'activité) à destination (aller au travail, aller au cinéma, rentrer chez soi, etc.). C'est le trajet d'un point A à un point B.
Les quantités de gaz émis varient de façon approximativement proportionnelle avec la distance parcourue, les émissions au kilomètre dépendant elles du mode, de la classe technologique du véhicule et de la vitesse. C'est parce que les émissions dépendent directement de la distance que les préoccupations environnementales ont fait changer de paradigme l'appréhension de la mobilité : il n'est désormais plus possible de se contenter d'un indicateur « nombre de déplacements » sans se soucier des voyageurs-kilomètres.

Chaînage d'activités : réalisation de plusieurs activités (ou de motifs à destination) et donc de déplacements au cours d'une journée.

Mobilité locale : ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont à moins de 100 km du domicile.

La notion de **mobilité durable** renvoie à la question du développement durable. Elle suppose de promouvoir un système multimodal ayant une faible incidence sur l'environnement.

Mobilité quotidienne : elle renvoie à la temporalité sociale : toute activité, ou action sociale, se déroule dans un quotidien, autrement dit, un jour, indépendamment de la périodicité (Kaufmann, 2000). Elle se définit donc autant par des habitudes routinières que par des déplacements occasionnels, voire événementiels.

La **multimodalité** renvoie à l'usage de différents modes de transport pour se déplacer selon les circonstances.

L'intermodalité est une combinatoire de deux ou plusieurs modes au cours d'un même déplacement.

La **« multimodalisation »** des comportements de mobilité est un néologisme qui induit l'idée de processus vers des pratiques plus multimodales.

La notion de **« charge mentale et physique »** désigne une astreinte correspondant à l'intensité de l'effort fourni pour répondre aux exigences de la tâche. Elle s'assimile au coût tant psychologique que physiologique : « tout ce qui pèse sur l'individu ».

En ce sens nous avons employé le terme de **saturation d'un mode** pour qualifier la lassitude, l'écoeurement et la répulsion (avec le temps) d'un mode. Cette définition se distingue de deux autres sens donnés à la notion : la saturation de l'équipement automobile des ménages (nombre de voitures par permis), et la saturation du trafic (qui renvoie à la congestion).

Ce que nous appelons **« capital mobilité »** renvoie aux compétences et connaissances en matière de mobilité. C'est une capitalisation d'information et de savoir-faire : connaissances de l'existence des différents modes, de leur fonctionnement, connaissances des itinéraires, des lieux ou horaires à éviter, etc. Il implique des apprentissages et des expériences. Ce capital s'est construit au travers d'un bagage acquis pendant la socialisation primaire, s'est modifié ou élargi avec la socialisation secondaire et est en perpétuelle évolution du fait des expériences de vie, des effets de situations, des jeux d'acteurs et des diverses contraintes et opportunités.
Nous faisons référence à la notion de « capital » de P. Bourdieu, et nous inspirons fortement du concept de « motilité » de V. Kaufmann, ainsi que des travaux de J. Lévy, de S. Allemand et de M. Flamm.

Proposition de schémas synthétiques des critères et freins à l'usage des modes

Nous pouvons tenter, dans un premier temps, de dégager une typologie des raisons qui poussent les individus à acquérir une voiture et à s'en servir, ainsi que des raisons qui incitent à s'en défaire. Quatre types de raisons apparaissent : les raisons physiologiques, les raisons matérielles, les raisons sociales, les raisons symboliques. Nous les avons regroupées sous forme de tableau. Cette typologie est loin d'être exhaustive, mais donne un aperçu des différents facteurs qui pourraient apporter des clés de compréhension (souvent complémentaires mais aussi plus fouillées que les variables des analyses quantitatives) pour penser des leviers au changement.

	Vers l'acquisition et l'usage de la voiture	**Vers le renoncement ou la réduction de l'usage automobile**
Raisons physiologiques	Fatigue physique et psychologique de l'ancien mode, stress et insécurité, proxémie. Confort recherché dans la voiture, sécurité, être comme chez soi, etc.	Stress, énervement, etc. en voiture
Raisons matérielles	Plus rapide, plus flexible, Contraintes d'offres alternatives, contexte géographique, Contraintes liées au cycle de vie	Coûts budgétaires, contraintes de stationnement, trafic, etc. Existence d'une offre alternative plus pratique et plus rapide. Changement dans le cycle de vie
Raisons sociales	Crée du lien dans le groupe de pairs, Construction du noyau familial, etc.	Retrouver du lien social face à l'isolement de la voiture Créer du lien dans le groupe de pairs
Raisons symboliques	Banalisation dans le cycle de vie Autonomie, indépendance, statut social, etc.	Valeurs collectives, sociales et environnementales

Nous proposons également ici des schémas qui déclinent les systèmes de contraintes autour des différents modes : voiture, transports en commun, et vélo. Il apparaît que les critères de choix concernant la fonctionnalité du mode (vitesse, fiabilité, liberté/indépendance) sont relativement similaires, toutefois l'intérêt de coûts faibles apparaît pour les modes alternatifs à la voiture (ils sont au contraires des freins pour celle-ci), tandis que, comme précédemment évoqué, les critères sensitifs liés à l'objet (confort, maîtrise, plaisir) sont propres aux modes individuels. Mais si la voiture procure de la sécurité, le vélo est plutôt assimilé au danger. Par ailleurs, le critère écologique n'apparaît que pour le vélo. Quant aux freins, ils diffèrent selon les modes.
Des critères et des freins dépendent, en partie, le « capital mobilité » et les stratégies d'usage.

SYSTEME DE CONTRAINTES
AUTOUR DE L'USAGE DE LA VOITURE

SYSTEME DE CONTRAINTES
AUTOUR DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

SYSTEME DE CONTRAINTES
AUTOUR DE L'USAGE DU VELO

Guide d'entretien auprès des usagers pour l'enquête en Île-de-France

- le lieu du domicile (commune/département). Pourquoi habiter là : choix ou contrainte ?.
- la proximité d'un arrêt de bus/station de métro/gare

Explication de l'enquête…
-dans le cadre d'une thèse (et non dans le but d'introduire des mesures concrètes dans la ville)
-pour comprendre les comportements de mobilité et les possibilités de changement

Pouvez-vous vous décrire : âge, situation familiale, professionnelle…

- **Pratiques et rapport à la ville**

Moyens de déplacement :

- De quels moyens de locomotion disposez-vous personnellement ? *(si voiture, quelle type : marque, taille, énergie, voiture de fonction…)*
- *(si voiture)* Quels étaient vos critères d'achats ?
- Quels moyens de locomotion pouvez vous emprunter, utiliser occasionnellement ?
- Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous le plus souvent ?

Pour chaque mode :

Pour quels motifs ? *Pour chaque activité, où elle se trouve par rapport au lieu de résidence.*

Pour quelles raisons ?

Quel transport pour faire vos courses, amener les enfants à l'école, activité de loisir (sport, cinéma…)

- Vous arrive-t-il d'utiliser un autre moyen de transport pour effectuer les mêmes déplacements ?

  Dans quels cas ? Pourquoi changez-vous de mode ?

  Lequel préférez-vous ? Pour quelles raisons ?
- Possédez vous le permis de conduire *(si n'utilise pas voiture…)*
- Avez-vous une carte orange ?
- Quand avez-vous pris la voiture pour la dernière fois ? le vélo ? les TC ?...

  pour quelles raisons ?
- Dans quel cas auriez-vous eu besoin d'une voiture ?

- En fonction de quels critères choisissez-vous votre mode de déplacement ?
- Que préférez vous privilégier ? *(confort, vitesse, temps de trajet, coût, fiabilité sécurité, standing…)*
- Le mode que vous utilisez le plus souvent vous convient-il ? En quoi ?
- Objectivement/sincèrement, pensez-vous qu'un autre moyen pourrait être mieux ? Par rapport à quoi ?
- Avez-vous des contraintes qui vous obligent à utiliser ce moyen ? Lesquelles ?
- Pensez-vous qu'elles pourraient être évitées/contournées ? Pourquoi ?
- Si vous aviez beaucoup d'argent quel mode de transport utiliseriez-vous ? Si vous pouviez travailler à proximité de chez vous, quel mode choisiriez-vous ?

- Par quoi êtes vous le plus gêné quand vous êtes… à pied ? à vélo ? en roller ? en TC ? en scooter/moto ? en voiture ? *(selon les modes utilisés par l'enquêté)*. Dans quelles situations/circonstances vous n'aimez pas conduire, marcher, etc. ?

- Quels sont les modes de locomotion utilisés dans votre famille ?

Organisation :

- comment vous organisez-vous dans la famille pour vous déplacer ?
  Partagez-vous les moyens de transport individuels ?
  Dans quels cas ? Sous quelles conditions ?
  Avec qui ? Qui décide ?
- Comment organisez vous vos déplacements et le programme de la journée ?
  Y a-t-il partage des tâches ?
  Qui part/reviens en premier ?
  Qui est chargé des détours (accompagnement d'enfants, courses, démarches, etc.) ? Quand et comment cela est-il réalisé ?

Itinéraire :

- pouvez-vous me parler d'un déplacement que vous faites régulièrement ?
  A quel endroit allez-vous ?
  A quelle distance approximativement est-ce ?
  Comment y allez-vous ?
  Etes-vous seul ou accompagné ? par qui ? tout le long ou sur une partie du trajet ?

- itinéraire : trajet de la veille ou du jour même.
  Avant de partir Comment préparez-vous votre journée ? Comment avez-vous décidé quel mode vous alliez prendre ? *(regarde météo, plan, entourage, Internet…)*. Dans quel but ? Avez-vous pensez à tout ce que vous aviez à faire dans la journée ? Avez-vous calculé/estimé de ce qui allait être le plus avantageux ? Comment cela se passe-il avec les membres de votre famille ?

  Vous partez de chez vous… quelle heure est-il ? Qu'emportez-vous ? Que faites vous ? Par où passez-vous ? *(si voiture, où est-elle garée ? gratuit, payant ?)* Combien de temps passez vous à aller de chez vous au moyen de transport ? Que voyez vous (tout le long) ? À qui parlez vous ? Que faites-vous pendant le trajet ? (Détails jusqu'au lieu d'arrivée)

  Au lieu d'arrivée et pendant la journée… *(si en voiture où est-elle garée ? combien de temps pour trouver une place ? payant, gratuit ?…)* Combien de temps entre l'arrivée en transport et le lieu de destination final ? Combien de temps restez vous en ce lieu ? Que faites-vous ensuite ? (mode utilisé, avec qui, pour aller où, faire quoi…)

  Autres déplacements dans la journée… Comment vous organisez-vous ? Avez-vous changé de mode ? Pourquoi ? (Pour chacun des trajets tout décrire)

  Trajet de retour à la maison… quelle heure est-il ? Que faites vous ? Par où passez-vous ? Vous déplacez-vous avec le même moyen de transport ? seul ? *(si voiture question sur stationnement)*…

- Quelles contraintes/obstacles avez-vous rencontrés ?

- Où avez-vous perdu le plus de temps ?
- Qu'est ce qui vous a le plus gêné ?
- Qu'avez-vous le plus apprécié lors de vos déplacements de la journée ?
- Ce déplacement se passe-t-il toujours de la même façon ? Qu'est ce qui peut changer ? Pourquoi ?
- Avez-vous une anecdote à raconter sur un trajet ?

Cycle de vie : valeur éducative et jeu social

- avez-vous toujours utilisé les mêmes modes de locomotion depuis votre enfance ? *(décrire les moyens successifs)*
- comment se déplaçaient vos parents ? et aujourd'hui ?
- faisiez-vous comme eux ?
- à quels moments avez-vous changé de modes ? pour quelles raisons ? que s'est-il passé (dans votre vie) ?...
- comment s'est fait la transition ? (brutalement, en douceur…)
- comment se déplaçait votre entourage ? (à chaque période)
- aviez-vous tendance à faire comme eux ?
- comment se déplacent-ils aujourd'hui ? leurs pratiques ont-elles changé ?

❖ **Représentation des modes**

- Que vous évoque l'automobile ? le vélo ? les TC ? etc. (3 mots)
- Pour chaque modes (vélo, rollers/trottinettes, taxis, co-voiturage et de l'auto partage ? (test connaissance), transport à la demande (test connaissance), marche, deux-roues motorisés, voiture) :

  Quels avantages et inconvénients leurs attribuez vous ?
  Selon vous pour quelles personnes sont ils destinés ?
  Qu'est ce qui pourrait être amélioré ?

❖ **Perception sur rapport à la ville et cadre de vie**

- Accordez vous de l'importance à votre quartier ?

  A quoi accordez-vous de l'importance ? *(Proximité commerce, convivialité, anonymat, sécurité, environnement, cadre de vie, transport et circulation, votre habitat, votre cercle familiale…)*
- qu'est ce qui vous dérange le plus dans votre quartier ? dans la ville ? (en terme de cadre de vie)
- que faudrait-il pour vous y sentir bien ?
- qu'est ce qui est fondamental pour votre cadre de vie ?
- quelle ville souhaitez vous ? comment décririez vous votre ville idéale (en termes de transports) ?

❖ **Représentation de l'environnement**

- Qu'évoque le terme environnement pour vous ? l'effet de serre ?
- Comment décririez-vous le développement durable ?
- qu'en pensez vous ?
- vous sentez vous concerné ? préoccupé ? comment ? par quoi ?
- personnellement, êtes-vous gênés par la pollution locale ?
- pensez vous avoir un comportement écologique ? par rapport à quoi ? *(tri, énergie utilisée, consommation…)* Quelles pratiques avez-vous ?

❖ **Représentation sur les mesures de limitation auto et sur actions publiques (voir en animation de groupe)**

- que pensez vous de l'idée de limiter l'usage de la voiture ?
- avez-vous connaissance de mesures prises dans cette optique ? lesquelles ?
  - Vous dérangent-elles ? Pourquoi ? Dans quel cas ?
  - Qu'est ce qui vous gène le plus ?
  - Qu'est ce que vous trouvez plutôt bien ?
  - Qu'est ce que vous seriez prêt à accepter ?
  - Qu'est ce que vous n'accepteriez jamais ?
- que faudrait-il changer/faire selon vous ?
- d'après vous les actions politiques sont-elles efficaces ? (*sont-elles logiques/ cohérentes ? sont-elles à l'écoute des usagers ?)*
  - Avez-vous déjà participé à des concertations/conseils de quartier ? Pour quelles raisons ? Racontez.
  - Vous sentez vous impliqué dans les actions politiques ? Pourquoi ?

❖ **Projection d'un changement possible (si usager de la voiture)**

- qu'est ce qui vous met dans l'impossibilité de prendre un autre moyen que la voiture ?
- d'après vous quel intérêt pourriez vous avoir à utiliser un autre mode ?
  - Y aurait-il un intérêt pour la population/collectivité à ce que vous utilisiez moins votre voiture ?
- avez-vous déjà essayé un autre moyen ?
  - Comment cela s'est-il passé ?
  - Seriez-vous prêt à refaire l'expérience ? Dans quel cas ?
- si on vous interdisait de prendre votre voiture…
  - Comment réagiriez vous ?
  - Que feriez vous ?
  - Quel autre mode utiliseriez vous ?
  - Comment vous organiseriez vous ?
- dans d'autres villes, d'autres pays, comment circulez vous ?
  - Si autre que voiture… comment vous organisez vous ?
  - Comment le ressentez vous ?

❖ **Comparaison avec d'autres villes**

- Pouvez-vous me décrire des villes en France ou ailleurs où vous êtes allés et que vous avez particulièrement aimé (en terme de système de transport) ? Qu'est ce qui vous a satisfait en terme de déplacements ?
- D'autres que vous n'avez pas aimés ? pourquoi ?
- Comment serait un bon système de transport ?
- D'après vous *(si d'accord avec changement)* comment encourager les gens à moins utiliser la voiture ?

Guide d'entretien pour les enquêtes à Londres et à Nagoya

I work in a french institute on transport and mobility. I make a research on the individuals mobility practices. My research focus on the use of mode of transports in cities. Therefore I will question you on your pratices.

Could you first present you? Tell me what do you do, how old are you, where are you living, where do you work/study/other...

Why do you live here? Did you choose it? Why? Have you always lived here?

❖ **Own modes and modal choice**

- Do you own any modes of transport (car, bike, scooter, motorbike, rollers...)?
- Which one do you use the most? Why this one?
- When do you use it?
    - Where do you go with?
    - How long does it take?
- Have you ever used another mode to do the same way? Why?
    - What have you though of this experience?
    - Do you go with it again sometimes?
- How do you chose which mode you will use?
    - What are the reasons of your choice?
- Why do you prefer this mode?
    - What do you not like?
- When do you use the other modes you mentioned above? Why?
- What nuisance do you have in ... (car, bike, motorbike...)?
    - what do you feel awkward? What bother you?
- if you got more money, would you use an other mode? Why?
- If you lived close to your work/study..., would you use an other mode? Why?

- Do you have your driving licence?
    - For how long do you have it?
    - That's easy to get it in London/Nagoya?
    - How does it work? Age, length, which kind of person, price, etc...
- Do you have a transport pass ? Which kind? (week, season, year, etc.)
    - Do you have a reduction?
    - How much does it cost?
    - Which transport can you use with it?

❖ **Itinerary**

- Could you please, explain me precisly what did you do yesterday and how did you move? How did you choose the mode, the way? and detail me all your trip.
    - Before living your home, how have you organized your day?
    - Which mode have you chosen? Why?

- Did you check a map, Internetor ask somebody to know how do go to?
- Where do you park your car/bike/morobike?/ How do you get the mode used?
- Where have you been?
- What did you do during the travel? How do you use your time?
- Do you have an anecdot ? does something anoy you? Disturb you? Enjoy you?
- What have you done with your car/bike/morobike at the destination?
- Was it difficult/complex? How?
- And then what have you done during the day? Where did you go?
- Did you change the mode? Etc...

❖ **Education, friends, family...**

- Have you always used this modes? Why?
    - If not, which one did you used to? Why?
- when did you change your practices? Why?
- What mode do your family use? Why?
- Can you borrow it from them/him/her?
    - When? In providing what?
- and your friends, what mode do they use? Why?
    - Do you borrow your modes? Why/why not?

❖ **Modes representations**

- Spontaneously, what do you think about this modes? Could you explain it?
- For you what do public transport refer to? bikes? motorbikes? Taxis? car-sharing, car-pooling? walk? cars?
- Which kind of people use this mode according to you?
- Do you think there are prejudices on any modes in London/Nagoya?
    - Which? Why?
- how do you imagine an ideal city?
    - Which transport...

❖ **Environment perception**

- for you, what the term environment refer to?
    - Do you feel concerned by it?
    - Does it preoccupy you? Why?
- What do you think pollute the most?
- Does the pollution bother you?
    - How?
    - What bother you precisly?
- Do you fell informed about environmental issue?
    - Where do you get information?
    - What do you think about the way people are informed?
    - About the kind of information given?
- Do you have any practice favourable for environment?
    - Which one?
    - What do you do? What do you use?

❖ Policies perception

- what do you think of limiting car use in cities?
- do you think that it is necessary in Nagoya/London to do it? Why?
- do you know if in Nagoya/London, there are political actions to limit the car use?
    - Which one?
    - What do you think of it? Do you agree?
    - Do you expect more? Other things?
- What would be the best solution for you for environment?
    - What would you do?

<u>For car users:</u>

- would you be ready to reduce your car use? Why?
- What should be done to make you reduce your car use?

<u>For London: Congestion Charge</u>

- What did you think abour CC before it was implemented?
    - Informed enough?
    - Good thing? Why?
    - How did politics prepare you? What did they do? What did they tell? Etc.
- How did you feel during the implementation?
    - Was it disturbing? Anoying? Well done?
- Now, what do you think about it?
    - Do you agree? Disagree? Why?
    - Did you change your mind?
- What changes did this measure cause?
- According to you, what are the positive and the negative points?
    - Price? Equity?effect on traffic? Other alternatives?

❖ Cultural aspects

- Do you think that Japanese/London transport and mobility is different from other countries? What about Nagoya précisely? Is it different from other cities in Japan?
    - How? Why?
- Have you ever travelled in other countries? Where?
    - How do you feel with transport in those countries?
    - What are the differences that you observed?
        - In modes use, in politics, in infrastructure, in the general culture, in people minds
        - What is the particularities in the japanese culture according to you? (Same for English people in London)
    - Where do you think is the best transport system? Why?
- Do you think that Japonese/English people are more or less aware by environment than other countries? Why according to you?
- In Japan and précisly in Nagoya/London, how generally people move in city?
- Do you think that in Nagoya/London, a mode particulary draw more attention?
    - How is oriented the policy about transport?

Table des matières détaillée

SOMMAIRE **1**

INTRODUCTION ET DEMARCHE **5**

1 CONTEXTE SOCIETAL 5
2 CONTEXTE SCIENTIFIQUE 8
3 POSITIONNEMENT DE LA RECHERCHE : PROBLEMATIQUE, CADRES THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 10
3.1 Problématique et questionnements *10*
3.2 Le cadre de la recherche : mobilité quotidienne et dynamique de changement *12*
3.2.1 Le terme de « mobilité » en question, et le choix de la mobilité quotidienne . 12
3.2.2 Les concepts de changement et d'innovation : une question de processus dynamique 14
3.2.3 Préférer parler de « multimodalisation » des comportements plutôt que de report modal 16
3.3 Cadre méthodologique : une approche qualitative compréhensive *17*
3.3.1 Une échelle d'observation micro-sociale, voire micro-individuelle 17
3.3.2 Le choix de l'approche qualitative 18
4 DEMARCHE METHODOLOGIQUE 20
4.1 Une démarche inductive *20*
4.2 Une démarche compréhensive : l'entretien semi-directif *21*
4.3 Le choix des terrains *22*
4.4 Le recrutement *22*
4.5 L'échantillon en Île-de-France *23*
4.6 Les profils d'usagers interviewés *25*
4.6.1 Les automobilistes Exclusifs : des déterminants sociaux peu déterminants 25
4.6.2 Les Multimodaux : le poids de la localisation résidentielle et de la situation familiale à l'acquisition, mais un usage non exclusif 27
4.6.3 Les Alternatifs : des déplacements de proximité et des revenus plutôt bas 28
4.7 Organisation de la thèse *33*

PREMIERE PARTIE : **35**

DE L'ACQUISITION A L'USAGE AUTOMOBILE : ANALYSE SYNCHRONIQUE DU PROCESSUS DE DECISION DU CHOIX MODAL **35**

CHAPITRE 1 : L'ACQUISITION DE LA VOITURE : COMMENT EN VIENT-ON A POSSEDER UNE VOITURE ? 37
1.1 L'effet cycle de vie *37*
1.1.1 La place de l'automobile dans l'évolution « logique » des modes 37
1.1.2 La voiture comme objet marqueur de passage dans le cycle de vie 39
1.1.2.1 Passage dans le monde adulte 40
1.1.2.2 Passage au monde professionnel, symbolique et contraintes 41
1.1.2.3 La voiture, symbole d'un statut et d'un mode de vie 42
1.1.2.4 Changement dans la composition familiale et contraintes de déplacement . 43
1.2 L'effet de l'éducation et de l'entourage social sur l'acquisition *45*
1.2.1 Le don de l'automobile déclencheur de l'habitude 45
1.2.2 Le modèle familial 46
1.2.3 L'influence de l'entourage. 48
1.3 La construction des systèmes de lieux individuels : la question de la localisation. 48

1.3.1 Se rapprocher de son lieu de travail… ou faciliter son accès… 49
1.3.2 Se rapprocher de son entourage et activités de loisir… 50
1.3.3 Profiter d'une vie de quartier et rechercher la proximité 51
1.3.3.1 La familiarité du quartier 51
1.3.3.2 Pour une nouvelle qualité de vie sans voiture : quand les piétons s'approprient la rue. 52
1.3.3.3 La proximité comme amplificateur de mobilité. Le sentiment d'accroître ses activités 53
1.3.3.4 Privilégier l'accès plus que la proximité 54
1.3.3.5 Désir de proximité et d'accessibilité vs accroissement des vitesses et de la portée spatiale des déplacements 54
1.3.4 Une négociation dans le foyer 56
1.3.5 Localisation résidentielle, entre proximité fortuite et absence de choix. 57
1.3.5.1 L'opportunité idéale 57
1.3.5.2 Un choix résidentiel sous contrainte 58
1.3.5.2.1 Contrainte choisie : privilégier d'autres critères de logement 58
1.3.5.2.2 Contrainte subie : entre moyens financiers limités et choix résidentiel des parents. 59
1.3.6 Impact de la localisation sur le choix modal 60
1.3.6.1 Un choix de localisation résidentielle indépendant du mode, mais un choix du mode dépendant des localisations 60
1.3.6.2 Contraintes d'accès à la mobilité selon la zone géographique 61
1.3.6.2.1 Une offre de transport qui profite à Paris plus qu'à la banlieue, l'impact sur les choix modaux 61
1.3.6.2.2 Zones non ou mal desservies et problème de connexion entre banlieues 62
1.3.6.2.3 Des horaires inadaptés 63
1.3.6.3 Perception de la ville et de son système de transport 64
CHAPITRE 2 : DES PERCEPTIONS DES MODES REVELATRICES DU CHOIX MODAL, ENTRE COUTS ET BENEFICES 67
2.1 Le choix de la voiture : un arbitrage coût/bénéfice par rapport aux autres modes 68
2.1.1 Les attraits de l'automobile face aux contraintes des transports en commun .. 69
2.1.1.1 La voiture « cocon » VS l'agressivité de la co-présence dans le métro 69
2.1.1.2 Sentiment de toute puissance en voiture et sentiment d'incivilité en transports en commun 71
2.1.1.3 Sentiment de sécurité en voiture VS sentiment d'insécurité en transports en commun 72
2.1.1.4 La voiture comme sas de décompression VS stress des transports en commun : une voiture associée à la maison, un métro associé au travail. 73
2.1.1.5 La voiture comme symbole de liberté VS les transports en commun associés au sentiment de dépendance 74
2.1.1.6 L'avantage du porte-à-porte en voiture VS les correspondances en transports en commun 75
2.1.1.7 Des déplacements simplifiés en voiture qui encouragent à la mobilité VS des distances dissuasives en transports en commun 75
2.1.1.8 Rapport fonctionnel ou passionnel à l'objet et vécu des contraintes. 77
2.1.1.8.1 Plaisir de la conduite automobile et fonctionnalité des transports en commun 77
2.1.1.8.2 Du plaisir qui compense au « traumatisme » qui ne s'oublie pas 78
2.1.1.8.2.1 Des contraintes d'embouteillages acceptées 78
2.1.1.8.2.2 Des contraintes de stationnement acceptées 79

2.1.1.8.2.3 Des coûts acceptés 80
2.1.1.8.2.4 Une mémoire sélective : des contraintes occultées quand le plaisir les dépasse 81
2.1.1.8.2.5 Des expériences négatives qui marquent la rupture 82
2.1.1.8.2.6 La lassitude et l'usure des transports en commun 83
2.1.2 Le système de contraintes imaginées autour des autres modes pour les non-utilisateurs 84
2.1.2.1 Les freins à la pratique du vélo 85
2.1.2.1.1 Tenue vestimentaire exigée 85
2.1.2.1.2 La pollution 85
2.1.2.1.3 Le vol 85
2.1.2.1.4 Danger de la circulation et manque d'infrastructures 86
2.1.2.1.5 La dissuasion par l'entourage 86
2.1.2.2 Les dangers perçus des deux roues motorisés par les non utilisateurs 87
2.1.2.3 Les contraintes de la marche : temps, effort et fainéantise 88
2.2 Des modes pourtant utilisés par les autres 89
2.2.1 Plaisir de la marche sous conditions de temps et de distance 89
2.2.2 Le paradoxe des deux-roues motorisés : entre plaisir et danger 90
2.2.3 Des contraintes à la pratique du vélo compensées par le plaisir et la liberté de mouvement 91
2.2.3.1 Les avantages du vélo pour les cyclistes 91
2.2.3.1.1 Une sensation de liberté, amplifiée par la fin d'une période de captivité des transports en commun 92
2.2.3.1.2 Liberté d'action = rapidité 92
2.2.3.1.3 Un plaisir à se déplacer 93
2.2.3.1.4 Une meilleure qualité de vie 93
2.2.3.2 Des contraintes et obstacles… acceptées ou compensées 94
2.2.3.2.1 L'image de soi 94
2.2.3.2.2 La météo et les distances 95
2.2.3.2.3 Etre accompagné 95
2.2.3.2.4 Le vol, une contrainte acceptée ou évitée 96
2.2.3.2.5 Le manque d'infrastructures et les dangers de « la jungle » urbaine 96
2.2.4 Coût de l'automobile pour les Alternatifs et les utilisateurs occasionnels de la voiture : stress, dépendance et charge mentale. 98
2.2.4.1 Rapport fonctionnel et absence de plaisir dans la conduite : des contraintes de trafic et de stationnement difficilement acceptables 98
2.2.4.2 La charge mentale liée au souci de l'objet : responsabilité, entretien…..... 100
2.3 Autour de l'automobile : vers une modification des usages, de l'individuel au collectif 101
2.3.1 Mode individuel/mode collectif, la question du lien social 101
2.3.2 L'automobile à partager ? Vers un usage collectif de la voiture 103
2.3.2.1 Prêter sa voiture 103
2.3.2.2 Le partage de la voiture au sein du ménage et négociations 103
2.3.2.3 Pratiquer le covoiturage 105
2.3.3 Des solutions d'usages indépendantes de l'acquisition 106
2.3.3.1 La solution taxi, entre liberté et contrainte d'offre 106
2.3.3.2 La location, une solution de remplacement mais des contraintes de disponibilité 107
2.3.4 Possession/location, le rapport à l'objet 109
2.3.5 Une acquisition qui intensifierait l'usage ? 110
2.3.5.1 Une passion pour l'objet qui n'implique pas nécessairement un usage

exclusif. 110
2.3.5.2 Quand l'apparition du mode dans le champ des possibles modifie les pratiques au quotidien 111
2.3.5.2.1 Habitude, confort acquis, usage de luxe 111
2.3.5.2.2 Quand la possession est attendue ardemment, l'usage de la voiture s'avère exclusif 113
2.4 Coûts monétaires des modes, perceptions et stratégies 114
2.4.1 Des transports en commun perçus comme chers 114
2.4.1.1 Un coût à l'unité qui n'incite pas les utilisateurs ponctuels 114
2.4.1.2 L'impact du remboursement de la moitié de la carte orange sur le choix modal 115
2.4.1.3 Préférer l'abonnement malgré un usage limité des transports en commun 115
2.4.1.4 Entre avantages de l'abonnement et coût du service 116
2.4.1.5 Des stratégies pour limiter les coûts des transports en commun 116
2.4.2 Les coûts de l'automobile sous-estimés par les automobilistes 117
2.4.2.1 Seul le coût du carburant est comparé au coût des transports en commun 117
2.4.2.2 Une perception des coûts liée à la fréquence d'utilisation 118
2.4.2.3 « Rentabiliser son investissement », quels que soient les coûts d'usage ... 119
2.4.2.4 Des stratégies pour limiter les coûts de l'automobile 120
2.4.2.4.1 Stratégies de revente 120
2.4.2.4.2 Profiter du remboursement normalement alloué à la carte orange 120
2.4.2.4.3 Le coût du risque 121
2.4.3 Le coût de la voiture, un frein à son acquisition ou à son usage ? 122
2.4.3.1 Un désir d'achat qui dépasse les contraintes de coût 122
2.4.3.2 Privilégier d'autres dépenses aux coûts de l'automobile 123
2.4.4 Le vélo, un choix économique ? 124
CHAPITRE 3 : CONTRAINTES, STRATEGIES D'USAGE AU QUOTIDIEN ET EXPERTISE DU DEPLACEMENT 127
3.1 A un usage dépend un mode, le poids du contexte quotidien 128
3.1.1 A une distance, un mode : une voiture plutôt adaptée aux longues distances 128
3.1.2 A une activité, un mode : une voiture qui pallie les carences des transports en commun 129
3.1.3 Les transports en commun, un mode pratique en certaines circonstances 130
3.1.3.1 Entre inconfort et rapidité : la condition du trajet direct pour une réduction de la charge mentale 131
3.1.3.2 La condition d'un temps de trajet plus court qu'en voiture 131
3.1.3.3 Le choix du mode le plus simple d'usage, éviter la contrainte du stationnement 132
3.1.4 Une automobile utile voire nécessaire dans certaines circonstances : une question d'accès 133
3.1.4.1 Face aux contraintes de desserte ou d'horaires des transports en commun 133
3.1.4.2 Face aux situations de mobilité réduite 134
3.1.4.2.1 Situation en « convoyage » 135
3.1.4.2.2 Poussette ou fauteuil roulant, la galère des transports en commun 136
3.2 Organisation quotidienne et programme d'activités 137
3.2.1 S'organiser avec des enfants 137
3.2.2 Le choix du mode selon le chaînage d'activités 138
3.2.2.1 Choisir la voiture pour un déplacement et la prendre toute la journée 138
3.2.2.2 La performance de la voiture pour enchaîner les activités en banlieue 139
3.2.2.2.1 Une flexibilité automobile qui facilite le chaînage d'activité 139
3.2.2.2.2 Des temps de trajet en transports en commun qui limitent le chaînage

d'activités 140
3.2.3 Marche et vélo, des moyens de locomotion idéaux pour les « sauts de puces »..
..... 141
3.2.4 Chaînage optimisé = gains financiers 142
3.3 Le déplacement, un « moment à vivre » ou un « moment à passer » ?..... 143
3.3.1 Le déplacement, un temps à perdre ou à gagner ? 143
3.3.1.1 Perception d'un temps gagné en voiture 144
3.3.1.2 Un temps perdu en transports en commun optimisé en activités 145
3.3.1.3 Une durée de trajet optimale pour être optimisée 147
3.3.2 Agir ou subir : maîtriser sa mobilité et être acteur de son déplacement 148
3.3.2.1 Agir en mode individuel et subir en mode collectif..... 148
3.3.2.2 Situations de blocage et stress en voiture..... 150
3.3.2.3 Justifier les retards par la non maîtrise de sa mobilité 150
3.3.2.4 Des contraintes d'autant plus acceptées quand l'imprévu est maîtrisé 151
3.4 La gestion des zones d'incertitude : fiabilité, sécurité et durée des déplacements 152
3.4.1 Sentiment de sécurité selon la connaissance du trajet..... 152
3.4.2 Perceptions de la fiabilité des modes 153
3.4.2.1 Des transports en commun globalement fiables, mais un bus incertain 154
3.4.2.2 Des trajets en voiture aléatoires 155
3.4.2.3 Gérer ces incertitudes..... 156
3.4.3 La gestion du temps 157
3.4.3.1 Gestion du temps de parcours : estimations et marges de manœuvre..... 157
3.4.3.2 Le choix du mode selon les horaires et les contraintes à destination..... 159
3.4.4 Connaître sa mobilité et optimiser son déplacement en temps et en confort . 161
3.4.4.1 Embouteillage et stationnement, des contraintes palliées par l'expertise du déplacement..... 161
3.4.4.1.1 La connaissance des lieux et horaires pour éviter les problèmes de stationnement et d'embouteillages..... 161
3.4.4.1.2 Changement d'itinéraire et raccourcis 162
3.4.4.2 Eviter des changements et les heures de pointes en transports en commun ....
..... 163
3.5 Apprentissage et expertise de mobilité..... 165
3.5.1 Du système de mobilité intégré à celui qu'il faut se réapproprier 165
3.5.2 Connaissance du mode et de son fonctionnement..... 166
3.5.3 Entre novices et initiés du déplacement, outils de l'expertise et stratégies d'apprentissage..... 168
3.5.3.1 Les novices : sous le signe de la confiance 168
3.5.3.2 Les initiés : construire sa propre connaissance 169
3.5.3.2.1 Une connaissance acquise par l'expérience 169
3.5.3.2.2 L'échange de petites astuces 170
3.5.3.2.3 La recherche documentaire 170
3.5.3.2.4 L'expérimentation 171
CHAPITRE 4 : EN GUISE DE CONCLUSION. COMPRENDRE LES FREINS ET LEVIERS AU CHANGEMENT, ENTRE FACTEURS EXTRINSEQUES, FACTEURS INTRINSEQUES ET « CAPITAL MOBILITE »..... 175
4.1 Des contraintes extrinsèques qui structurent l'acquisition automobile..... 177
4.2 Le choix modal, un calcul stratégique rationnel et émotionnel 178
4.2.1 Entre rationnel et émotionnel 178
4.2.2 Une multitude de critères qui dépasse la théorie des « coûts généralisés » ... 180
4.2.3 L'importance du vécu et du ressenti des modes : gestion des contraintes et rapport affectif à l'objet transport 181

4.3 Le « capital mobilité » : habitude, apprentissage et expérience 185
4.3.1 L'apport de quelques modèles décisionnels pour comprendre les logiques de choix modal 185
4.3.2 La notion de « Capital mobilité » en question 187
4.3.3 Habitudes modales et valorisation de ses choix 190
4.3.3.1 Des pratiques « automatisées », pour une simplification des déplacements 190
4.3.3.2 Un champ des possibles restreint à l'automobile 192
4.3.3.3 Une tendance à valoriser son choix modal 193
4.3.4 Apprentissage et expériences en matière de mobilité : la construction du « capital mobilité » 195
4.3.4.1 Acquis et apprentissages de la mobilité : au fondement du « capital mobilité » 195
4.3.4.1.1 Expériences passées et schèmes d'actions incorporés 195
4.3.4.1.2 Les transferts d'apprentissage face à la nouveauté 197
4.3.4.2 L'expérience comme levier du changement 198
4.3.4.2.1 Expérimenter d'autres modes et élargir son champ des possibles, les expériences comme rupture des habitudes 198
4.3.4.2.2 L'expérience du vélo révélatrice du potentiel de changement modal .. 200
4.4 Une synthèse schématisée 202
4.5 Typologie des logiques d'action et potentiel de changement 205

DEUXIEME PARTIE : 211

IMPACTS DES VALEURS ENVIRONNEMENTALES ET DES POLITIQUES PUBLIQUES SUR LES CHOIX MODAUX : ANALYSE DIACHRONIQUE DU CHANGEMENT 211

CHAPITRE 5 : EXEMPLES DE CAS EN PROCESSUS DE CHANGEMENT DE MODE : EFFETS DE SITUATION ET INTERACTIONS SOCIALES 213
5.1 Les cas en processus d'abandon de la voiture : un changement choisi mais souvent partiel 213
5.1.1 Le cas de Daphné : un abandon souhaité mais freiné 213
5.1.1.1 Au premier entretien, l'intention du changement 214
5.1.1.1.1 Les effets cycle de vie. De la peur de l'inconnu à l'habitude modale . 214
5.1.1.1.2 L'intention de changement : entre influence sociale et prise de conscience 215
5.1.1.1.3 Un changement provoqué par le contexte mais accompagné par l'expérience d'autres modes 215
5.1.1.1.4 L'acceptabilité du changement 217
5.1.1.2 Au deuxième entretien… l'intention de vente remise en question 218
5.1.1.3 Dans un troisième entretien, usage limité et partagé, mais conservation de la voiture 219
5.1.1.3.1 Des circonstances favorables à la revente mais les démarches freinées 219
5.1.1.3.2 Un usage de la voiture partagé et de nouvelles pratiques modales appréciées 220
5.1.2 Le cas de Cyril, un abandon partiel, suscité en partie par le contexte urbain 222
5.1.2.1 Au premier entretien. De la ville motorisée à la ville pédestre 222
5.1.2.1.1 Effet cycle de vie et contexte favorisant l'automobile 222
5.1.2.1.2 Le déménagement dans Paris et le changement imaginé 223
5.1.2.1.3 La découverte d'un nouveau mode de fonctionnement 224

5.1.2.2 Au deuxième entretien, les effets du changement 224
5.1.2.2.1 Les démarches de la revente 224
5.1.2.2.2 De nombreux changements liés aux coûts, à la qualité de vie, au mode de vie 225
5.1.2.2.3 Reconstruire une mobilité sans voiture 226
5.1.2.3 Au troisième entretien… renversement de situations 227
5.1.3 Le cas de Boris, le renoncement définitif de la voiture, poussé par les coûts économiques 228
5.1.3.1 Au premier entretien, une acquisition automobile peu désirée et un coût de plus en plus pesant 229
5.1.3.1.1 Une acquisition automobile pas vraiment choisie mais un goût prononcé pour les deux-roues 229
5.1.3.1.2 A Paris, une voiture de plus en plus coûteuse 230
5.1.3.2 Au deuxième entretien, de la séparation à la prise de nouvelles habitudes de mobilité 230
5.1.3.2.1 De la saturation à la revente 230
5.1.3.2.2 Les nouvelles habitudes de mobilité 232
5.1.4 Cas de quelques personnes qui renoncent doucement à la voiture devenue trop contraignante depuis la mise en place de mesures politiques 233
5.2 Les cas en processus d'acquisition de l'automobile, souvent contraints par la carence de l'offre des transports publics 236
5.2.1 Le cas d'Alicia : la voiture libératrice des transports en commun 236
5.2.1.1 Au premier entretien, l'automobile libératrice d'une offre alternative insatisfaisante 236
5.2.1.1.1 Un besoin tardif de passer le permis, opportunités professionnelles et carences de l'offre de transports 237
5.2.1.1.2 Un usage devenu réflexe malgré les coûts 237
5.2.1.2 Au deuxième entretien, un usage automobile irréductible, le choix de restreindre d'autres dépenses 239
5.2.1.2.1 Des dépenses de plus en plus importantes mais un usage qui ne réduit pas 239
5.2.1.2.2 Des justifications pour continuer d'utiliser la voiture malgré les coûts 240
5.2.2 Le cas de Marion : le passage du permis « forcé », entre influence des proches et carences de l'offre de transports en commun 242
5.2.2.1 Au premier entretien, une saturation des transports en commun qui la pousse à passer le permis de conduire 242
5.2.2.1.1 Une saturation des transports en commun qui pousse à envisager le permis de conduire 242
5.2.2.1.2 Changer de mode, un apprentissage qui prend du temps 243
5.2.2.2 Au deuxième entretien, un usage devenu exclusif malgré les peurs et les contraintes 244
5.2.2.2.1 Un long processus d'apprentissage 244
5.2.2.2.2 Le gain du changement en liberté et un usage automobile devenu réflexe 244
5.2.2.2.3 Des projets futurs qui pourront faire évoluer ses pratiques de mobilité 245
CHAPITRE 6 : LE RAPPORT A L'ENVIRONNEMENT, UN IMPACT SUR LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ? 249
6.1 Une sensibilité environnementale peu marquée… 250
6.1.1 Un sentiment de gêne physique lié à la pollution ? 251

6.1.2 La sensibilisation à l'environnement, entre devoir et conviction 253
6.2 Entre fatalisme et scepticisme 254
6.2.1 Fatalisme et sentiment d'impuissance face à un phénomène planétaire : l'effet « goutte d'eau dans l'océan » 254
6.2.2 De la nécessité de voir les conséquences des pratiques individuelles 257
6.2.3 Manque d'information et effet pervers de la profusion d'informations 259
6.2.3.1 Un manque d'information ou une information peu efficace 260
6.2.3.2 Mais une augmentation visible des campagnes de sensibilisation pour ceux qui la cherchent 261
6.2.3.3 Une profusion d'informations qui tue l'information 262
6.3 Le critère Environnement face aux intérêts individuels dans le choix du mode 263
6.3.1 La place de l'environnement dans le choix modal 263
6.3.2 Une tendance à privilégier ses propres intérêts 265
6.3.3 « Où vous voudrez mais pas chez moi » : le phénomène NIMBY 266
6.4 Se déculpabiliser vis-à-vis des autres, de sa culture ou de sa génération 268
6.4.1 « Ma culture, ma génération est comme ça » 268
6.4.2 « Il y a toujours plus pollueur que soi » 269
6.4.3 « Il n'y a pas que la voiture qui pollue ! » 270
6.5 Les petits gestes du quotidien : rôle de l'éducation et poids du dispositif matériel 271
6.5.1 Quelles pratiques écologiques ? Les petits gestes du quotidien 272
6.5.2 Une habitude qui vient avec le temps et qui réduit le coût de l'effort 273
6.5.3 L'environnement, une question d'éducation et de norme ? 274
6.5.4 Les conditions d'adoption de pratiques écologiques : le poids du dispositif « facilitateur » de la pratique 275
6.6 Dissonances cognitives et mécanismes de justification 279
6.6.1 Des tentatives d'explication des décalages entre discours et pratiques, entre valeurs environnementales et intérêts individuels 279
6.6.2 La réduction de la dissonance cognitive 282
CHAPITRE 7 : LE POIDS DU POLITIQUE DANS LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS 287
7.1 Contraintes à l'usage, des mesures de limitation de la voiture efficaces ? 288
7.1.1 L'impact sensible des mesures coercitives 288
7.1.1.1 L'impact des coûts économiques 289
7.1.1.2 Les contraintes de stationnement 291
7.1.1.3 Les contraintes d'embouteillages 292
7.1.2 L'impact limité des mesures incitatives 293
7.1.2.1 Le stationnement résidentiel, un système avantageux mais pas toujours efficace 294
7.1.2.2 Les avantages de la carte orange, mais des tarifs qui restent chers pour les usagers occasionnels 295
7.1.2.3 Des améliorations visibles des transports en commun, mais encore insuffisantes 296
7.1.2.3.1 Des améliorations visibles et efficaces pour certains 296
7.1.2.3.2 Des améliorations insuffisantes en termes d'horaires et de fréquences 297
7.1.2.3.3 Des transports en commun mieux ailleurs 299
7.1.2.3.4 Un métro déjà saturé 300
7.1.2.4 Des aménagements cyclables pas assez développés 301
7.2 Pour un mode d'action coercitif ou incitatif ? De la nécessité des contraintes et demande de compensations 304
7.2.1 De la nécessité des contraintes 304
7.2.1.1 Face aux intérêts individuels, reléguer le pouvoir d'action à l'autorité 305

7.2.1.2 Interdire et taxer l'automobile 306
7.2.1.3 Du risque mineur de l'amende à la peur du gendarme 308
7.2.1.4 Le besoin de répression, une question de mentalité 310
7.2.2 L'acceptabilité de ce type de mesures répressives 311
7.2.2.1 Une acceptabilité sous condition de compensation 312
7.2.2.2 Une acceptabilité dans la durée : le temps du changement 314
7.2.3 Entre ceux qui souhaiteraient« éradiquer » la voiture en ville et ceux qui se sentent visés. 315
7.3 Des mesures souvent incomprises, jugées inefficaces et incohérentes 317
7.3.1 Des mesures mal comprises par certains et peu visibles 317
7.3.2 Des mesures perçues inégalitaires 319
7.3.3 Des mesures souvent jugées inefficaces 320
7.3.3.1 Le détournement des mesures à son avantage 320
7.3.3.2 Des effets (pervers) qui vont à l'encontre des objectifs 321
7.3.4 L'attente d'une cohérence et d'une continuité dans la mise en œuvre des mesures 324
7.3.4.1 Manque de pérennité des mesures 324
7.3.4.2 Pour une politique de transports multimodale 325
7.4 La crédibilité des acteurs politiques remise en cause 326
7.4.1 Le manque de volonté des décideurs : Entre lobbies et intérêts politiques 326
7.4.2 Le devoir des décideurs de montrer l'exemple 329
7.4.3 Les attentes en matière de technologies automobiles 331
7.5 Social, symbolique et matériel, trois types de justification pour légitimer son comportement. Un mécanisme de résistance au changement 334
7.5.1 La justification de type symbolique 334
7.5.2 La justification de type social 335
7.5.3 La justification de type matériel 336
CHAPITRE 8 : POUR UNE ANALYSE DU PROCESSUS DE CHANGEMENT 339
8.1 Une structure « tout voiture » à modifier pour accueillir un système de mobilité « tout modes » 340
8.1.1 Rééquilibrer le système de mobilité urbain en désorganisant le système automobile 340
8.1.2 De la perturbation du contexte préexistant à l'adaptation de la nouveauté 341
8.1.3 Le processus de diffusion de la nouveauté et du changement en théorie 344
8.2 Les conditions symboliques, matérielles et sociales du changement 345
8.2.1 Les conditions symboliques et le rôle de l'imaginaire 345
8.2.2 Les conditions matérielles et le coût du changement 346
8.2.3 Les conditions sociales, réappropriation et intégration de nouvelles normes 348
8.2.3.1 L'apprentissage des nouvelles pratiques 348
8.2.3.2 Réappropriation des nouvelles pratiques 349
8.3 Trois formes d'influence pour penser le changement 351
8.3.1 L'influence des minorités actives 352
8.3.2 Prise de risque politique et principes éducatifs 352
8.3.3 Démocratie et responsabilisation citoyenne 353
8.4 Passer d'une « mobilité de consommation » à une « mobilité durable ». De la croissance économique à une avancée écologique 355
8.4.1 Des modèles de mobilité urbaine, le schéma d'une transition cyclique des modes 355
8.4.2 L'environnement, une question de priorité 357
8.4.3 Vers une nouvelle qualité de vie, plus écologique 358

TROISIEME PARTIE : 359

REGARDS CROISES AVEC NAGOYA ET LONDRES 359

CHAPITRE 9 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE 361
9.1 La comparaison en question 361
9.2 Une question d'échelle 363
9.3 Le choix des villes observées 364
9.3.1 Nagoya 364
9.3.2 Londres 366
9.4 Le déroulement des enquêtes et leurs difficultés 370
9.4.1 Le biais de la langue 370
9.4.2 La durée de l'enquête 371
9.5 L'échantillon 372
9.5.1 A Nagoya 372
9.5.2 A Londres 375
CHAPITRE 10 : RESULTATS DES ENQUETES A NAGOYA ET A LONDRES 379
10.1 Le cas de Nagoya : motorisation normalisée et pratiques multimodales 379
10.1.1 L'acquisition de l'automobile 379
10.1.1.1 L'automobile porteuse de symboliques 380
10.1.1.2 Une évolution des modes selon les étapes du cycle de vie 381
10.1.1.3 Le passage du permis de conduire 381
10.1.1.4 Equipement et stationnement, le coût de l'acquisition 382
10.1.2 Usages et stratégies 384
10.1.2.1 Les usages de la voiture, un choix relatif à l'activité et aux contraintes à destination 384
10.1.2.1.1 Un usage plutôt pour des activités de loisir, en famille ou pour faire ses courses. 384
10.1.2.1.2 Les sorties nocturnes et l'alcool au volant. 385
10.1.2.1.3 La contrainte du coût à l'usage 385
10.1.2.1.4 Des coûts et temps de trajet liés aux distances, un choix de mode propre à chacun 386
10.1.2.1.5 Les contraintes de congestion et de stationnement 387
10.1.2.1.6 Stratégies d'évitement et maîtrise de son déplacement 388
10.1.2.2 Les usages des transports en commun. Avantages et inconvénients face au choix de l'automobile 389
10.1.2.2.1 Stratégies selon la connaissance des déplacements 390
10.1.2.2.2 Les avantages en termes de ponctualité et de rapidité 390
10.1.2.2.3 Des inconvénients en termes de fréquences et de dessertes 391
10.1.2.2.4 Des cartes de transport et des tarifs diversifiés selon les situations ... 392
10.1.2.2.5 Un bus plutôt utilisé par les personnes âgées et perçu relativement complexe 393
10.1.2.3 Les usages du vélo, multimodalité et intermodalité 393
10.1.2.3.1 Usage de proximité et intermodalité avec les transports en commun 393
10.1.2.3.2 Les avantages de la pratique : rapidité, peu de problèmes de stationnement et un faible coût 394
10.1.2.3.3 Des inconvénients plus que des freins à la pratique : climat/relief, vol et infrastructures 395
10.1.2.4 Une tendance à la multimodalité mais une même diversité de pratiques qu'en Île-de-France 396
10.1.3 Le système de transport à Tokyo 397
10.1.4 Le rapport à l'environnement 400

10.1.4.1 L'environnement, un critère absent du choix modal. Privilégier ses propres intérêts 400
10.1.4.2 Préoccupation environnementale et sentiment d'impuissance 401
10.1.4.3 Réduire l'usage de la voiture, une urgence ? Le rôle des technologies 402
10.1.4.4 Un manque d'information et de communication 403
10.1.4.5 La nécessité d'une réglementation stricte 405
10.1.4.6 D'autres pratiques environnementales rigoureuses. L'exemple du tri sélectif 405
10.1.4.6.1 Entre information, contrôle légal et social, une pratique instaurée 406
10.1.4.6.2 L'enthousiasme de participer aux actions environnementales, pour un gain en échange 407
10.1.5 Le poids des politiques publiques, une faible implication dans les décisions politiques 408
10.1.5.1 Le rapport au politique : une question de responsabilité individuelle 409
10.1.5.2 Une méconnaissance des actions politiques 409
10.1.5.3 L'incohérence des actions politiques 410
10.2 Le cas de Londres : un usage de la voiture limité par de fortes contraintes 412
10.2.1 Une acquisition de la voiture peu normée 412
10.2.1.1 L'acquisition du permis n'est pas systématique 412
10.2.1.2 Acquisition du permis et de la voiture incitée par la famille 413
10.2.1.3 Une voiture inutile et chère 414
10.2.1.4 Les coûts de la voiture, un frein à son acquisition 415
10.2.1.4.1 Ceux qui sont contraints de renoncer à la voiture 415
10.2.1.4.2 Ceux qui ont les moyens mais sont conscients des coûts 416
10.2.1.4.3 Ceux qui n'ont pas conscience des coûts ou ne s'en préoccupent pas 417
10.2.2 Usages et stratégies 418
10.2.2.1 Un usage automobile très contraint 418
10.2.2.1.1 L'organisation familiale : jeu de négociations et de compromis 418
10.2.2.1.2 Un usage selon l'activité 419
10.2.2.1.3 Trafic et difficulté de stationnement 420
10.2.2.1.4 L'impact de la Congestion Charge à Londres 421
10.2.2.1.5 L'impact des déménagements et politiques de déplacement des entreprises sur les pratiques de déplacements des individus 423
10.2.2.1.5.1 Des déménagements qui perturbent les pratiques 423
10.2.2.1.5.2 Des frais professionnels remboursés, une incitation à l'usage de l'automobile 424
10.2.2.1.5.3 Des politiques de déplacements qui incitent l'usage des transports en commun 424
10.2.2.2 L'usage des transports en commun : un service qui n'est pas à la hauteur de son coût, mais un usage très répandu 425
10.2.2.2.1 Des contraintes de fiabilité 425
10.2.2.2.2 Des coûts perçus très élevés par rapport au service rendu 427
10.2.2.2.3 Les correspondances et la foule, un frein pour rentabiliser son temps de déplacement 428
10.2.2.2.4 Des cartes et tarifs diversifiées 429
10.2.2.2.5 Une ville plutôt bien desservie et du personnel qui rassure 429
10.2.2.2.6 La culture métro pour les déplacements pendulaires 430
10.2.2.2.7 Le bus, un mode très utilisé à Londres 432
10.2.2.3 Le bateau, une possibilité modale 433
10.2.2.4 La pratique des deux-roues en croissance 433

10.2.2.4.1 Liberté et contraintes de stationnement : l'usage du scooter à Londres 433
10.2.2.4.2 Le vélo, un mode de transport parfois dangereux 434
10.2.2.4.2.1 Un mode de transport plus qu'un loisir 435
10.2.2.4.2.2 Les dangers de la circulation et des chauffeurs de bus 436
10.2.2.5 La marche, le plaisir de se détendre et la fiabilité du déplacement..... 437
10.2.2.6 La location de voiture, contraintes et libertés 438
10.2.2.7 Le taxi, un mode communément utilisé à Londres 438
10.2.2.8 Le « capital mobilité »..... 440
10.2.2.8.1 Apprentissage et recherche d'information 440
10.2.2.8.2 Entre habitude et expérience 442
10.2.2.8.3 Des événements qui bouleversent les pratiques 443
10.2.3 Le rapport à l'environnement : une prise de conscience peu marquée et des pratiques environnementales limitées 444
10.2.3.1 Une ville idéale, avec ou sans voiture ? 445
10.2.3.2 Entre absence de préoccupation et sentiment d'impuissance 445
10.2.3.3 Un critère absent du choix modal..... 446
10.2.3.4 Un manque d'information et de communication 447
10.2.3.5 Un dispositif de tri pas toujours efficace..... 448
10.2.4 Le poids du politique. Des mesures coercitives efficaces à Londres mais pas toujours acceptées 449
10.2.4.1 L'impact de la sanction 449
10.2.4.1.1 Sanctions systématiques et caméras..... 449
10.2.4.1.2 Une discipline naturelle ou un besoin de sanctions ?..... 450
10.2.4.2 Des mesures parfois perçues incohérentes, peu efficaces et inégalitaires. 451
10.2.4.2.1 Ne pas interdire la voiture ou développer des alternatives efficaces . 451
10.2.4.2.2 L'utilisation des bénéfices de la Congestion Charge mise en cause .. 452
10.2.4.2.3 Une amélioration des transports en commun et du trafic dans la zone de Congestion Charge, mais un problème de congestion déplacé hors de la zone 453
10.2.4.2.4 Les effets négatifs de la Congestion Charge sur le commerce..... 454
10.2.4.2.5 Un système de transport inégalitaire 455
10.2.4.2.6 Des mesures qui produisent (au moins) de l'information 456
CHAPITRE 11 : POUR UNE ANALYSE INTERCULTURELLE, EN GUISE DE CONCLUSION 457
11.1 Eclairages apportés par ces deux enquêtes exploratoires internationales..... 457
11.1.1 Les points forts de l'enquête à Nagoya 457
11.1.2 Les points forts de l'enquête à Londres 458
11.1.3 Des points communs au trois enquêtes 459
11.2 Des particularités culturelles..... 461
11.2.1 Les valeurs économiques à Londres 462
11.2.2 Les valeurs temporelles à Nagoya : la question de la ponctualité..... 462
11.2.3 Les valeurs individuelles en Île-de-France : refus de l'autorité et responsabilisation. 463
11.3 Discipline et rapport à la règle : entre caractéristique culturelle et poids de la sanction 463
11.4 Entre normes sociales et modes de régulation politique 465
11.4.1 De la norme sociale à l'habitude 465
11.4.2 Mode de transport, mode de vie, mode de ville 466
11.4.3 Contextes, dispositifs matériels et volontés politiques 468
CONCLUSION..... 469
12 PRINCIPAUX RESULTATS..... 473

12.1 Multiplicité et diversité des facteurs *473*
12.2 L'importance du vécu et des images représentées des modes *473*
12.3 Le « capital mobilité » *474*
12.4 Efficience de l'expérience *475*
12.5 Des dispositifs « facilitateurs » et incitatifs *476*
12.6 Poids de la contrainte *476*
12.7 Une faible conscience environnementale et un moindre impact dans les choix modaux *477*
12.8 Les mécanismes de justification pour légitimer le décalage entre le discours et les pratiques *478*
12.9 Le triptyque « Information-coercition-incitation » *478*
12.10 Une question de norme *479*
12.11 Des conditions matérielles, sociales et symboliques au changement *480*
13 TENTATIVE DE MODELISATION DES FACTEURS DU CHANGEMENT DE PRATIQUES MODALES : UN SYSTEME DYNAMIQUE 481
13.1 Autour des normes sociales *481*
13.2 Autour du vécu et des images représentées *482*
13.3 Autour des contraintes *483*
13.4 Autour du « capital mobilité » *484*
13.5 Autour des effets de rupture *484*
14 APPORTS ET PISTES DE RECHERCHES FUTURES 487

BIBLIOGRAPHIE 491

ANNEXES 507

DEFINITIONS 509
PROPOSITION DE SCHEMAS SYNTHETIQUES DES CRITERES ET FREINS A L'USAGE DES MODES 513
GUIDE D'ENTRETIEN AUPRES DES USAGERS POUR L'ENQUETE EN ÎLE-DE-FRANCE 517
GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES ENQUETES A LONDRES ET A NAGOYA 521

TABLE DES MATIÈRES DÉTAILLÉE 525

Au regard des nuisances de plus en plus visibles que provoque la voiture sur le plan social, sanitaire, environnemental et urbanistique, le changement de comportement de mobilité, préconisé par les scientifiques, semble difficile à concrétiser (même si une stabilisation de la circulation s'observe).
L'objectif est d'identifier les freins et les leviers au changement des pratiques de déplacement, en vue d'une réduction de l'usage urbain de la voiture, et de l'adoption de pratiques plus durables, c'est-à-dire plus multimodales. En effet, cette recherche s'intéresse au processus de « multimodalisation » des comportements de mobilité, c'est-à-dire au passage de l'automobilité (usage quasi-exclusif de l'automobile) à la multimodalité (usage de différents modes de transport selon les circonstances). Trois domaines de recherche habituellement traités séparément sont ici mis en interaction : les pratiques de mobilité, la sensibilité environnementale et l'impact de l'action publique. Dans une perspective sociologique, les analyses se fondent sur trois enquêtes qualitatives menées en Île-de-France, à Londres et à Nagoya. Particularité de la méthode, des personnes en processus de changement ont été interrogées à plusieurs reprises, afin de saisir les facteurs de changement dans leur dynamique contextuelle et temporelle.
Cette thèse met en exergue l'importance du « capital mobilité » : la mobilité suppose des connaissances et des compétences. Les individus n'ont pas forcément les outils matériels et cognitifs pour se déplacer autrement, ni même la volonté de changer leurs habitudes. L'existence de solutions alternatives ou l'adhésion aux valeurs environnementales ne suffisent pas toujours à inciter au changement face à la force de l'habitude. Et les individus développent des mécanismes d'auto-justification pour expliquer le décalage entre leurs discours porté par des valeurs collectives et leurs propres pratiques de mobilité. Mais l'entourage social, la norme (du système urbain, des microgroupes d'appartenance, etc.), les événements dans le cycle de vie, ou encore les mesures politiques, contribuent à provoquer l'expérimentation et à développer le « capital mobilité ». Cette thèse examine le faible impact des préoccupations environnementales dans les choix modaux, et la manière dont sont appréhendées les conséquences du phénomène global de changement climatique au niveau individuel. Toutefois, si les valeurs collectives et environnementales peuvent susciter l'intention de changer, les individus agissent plutôt sous contraintes (sociales, matérielles, économiques, etc.). Mais si les mesures coercitives sont efficaces, elles ne sont pas acceptées pour autant. Leur acceptabilité dépendrait alors de mesures incitatives, d'actions de communication, de dispositifs « facilitateurs » de la pratique, de compensation pour le coût du changement, etc. Des informations-formations concrètes et explicites sur les enjeux globaux et les objectifs politiques impliqueraient et responsabiliseraient davantage les individus. De même, apporter et faire connaître les outils nécessaires à l'apprentissage des modes, contribueraient à la diversification des usages modaux. Finalement, entre information-formation, coercition et incitation, n'a-t-on pas là trois éléments interdépendants qui favoriseraient le changement ?
En mêlant travaux empiriques et analyses sociologiques, cette thèse apporte des éléments de compréhension aux comportements actuels de mobilité et contribue ainsi aux réflexions menées sur le changement vers une mobilité plus durable.