



Les “ altermobilités ” : analyse sociologique d’usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?

Stéphanie Vincent

► To cite this version:

Stéphanie Vincent. Les “ altermobilités ” : analyse sociologique d’usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?. Sciences de l’Homme et Société. Université René Descartes - Paris V, 2008. Français. <NNT : >. <tel-00331659>

HAL Id: tel-00331659

<https://theses.hal.science/tel-00331659v1>

Submitted on 17 Oct 2008

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.



HAL Authorization

UNIVERSITE PARIS 5 – RENE DESCARTES
UFR : Faculté des Sciences Humaines et Sociales – Sorbonne

N° attribué par la bibliothèque

|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Thèse

Pour l'obtention du

DOCTORAT DE SOCIOLOGIE

Présentée et soutenue publiquement par

Stéphanie VINCENT

Le 17 avril 2008

Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de
déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques
en émergence ?

Directeur de thèse :

Dominique DESJEUX, Professeur à l'Université Paris 5 - René Descartes.

Jury :

Vincent KAUFMANN, Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse).

Michel GROSSETTI, Chargé de Recherches - HDR au Laboratoire Interdisciplinaire
Solidarités, Sociétés, Université Toulouse II – Le Mirail.

Nathalie ORTAR, Chargée de Recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, Ecole
Nationale des Travaux Publics de l'Etat.

UNIVERSITE PARIS 5 – RENE DESCARTES
UFR : Faculté des Sciences Humaines et Sociales – Sorbonne

Thèse

Pour l'obtention du

DOCTORAT DE SOCIOLOGIE

Présentée et soutenue publiquement par

Stéphanie VINCENT

Le 17 avril 2008

Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de
déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques
en émergence ?

Thèse financée par l'ADEME

Directeur de thèse :

Dominique DESJEUX, Professeur à l'Université Paris 5 - René Descartes.

Jury :

Vincent KAUFMANN, Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse).

Michel GROSSETTI, Chargé de Recherches - HDR au Laboratoire Interdisciplinaire
Solidarités, Sociétés, Université Toulouse II – Le Mirail.

Nathalie ORTAR, Chargée de Recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, Ecole
Nationale des Travaux Publics de l'Etat.

« Louis tapa une vingtaine de lignes. Il en était à « car rien n'indique en effet qu'il en ait alors pris de l'humeur » quand il s'interrompit à nouveau. Sa pensée était revenue butiner sur cette affaire de boîte et cherchait obstinément à régler la question du tas de chaussures.

Louis se leva, sortit la dernière bière du frigo et but à petits coups au goulot, debout. Il n'était pas dupe. Que ses pensées s'acharnent du côté des astuces domestiques était un signal à considérer. A vrai dire, il le connaissait bien, c'était un signal de déroute. Déroute des projets, retraite des idées, discrète misère mentale. Ce n'était pas tant qu'il pense à son tas de chaussures qui le souciait. Tout homme peut être amené à y songer en passant sans qu'on en fasse une histoire. Non, c'était qu'il puisse en tirer du plaisir. »

(Vargas F., 1997 : 6)

Ce travail n'aurait pu être achevé sans la lutte incessante menée à l'encontre de la forte envie de ranger des boîtes à chaussures...

Remerciements

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à mon directeur de thèse, M. Dominique Desjeux, pour sa disponibilité, son soutien et les nombreuses relectures qu'il a faites de ce travail. Sans ses suggestions et exigences, ce travail ne serait certainement pas ce qu'il est aujourd'hui.

Je tenais ensuite à remercier l'ADEME pour m'avoir permis de réaliser ce travail dans des conditions optimales grâce à l'attribution d'une bourse de recherche. Je remercie également Chantal Derkenne pour le suivi de mes travaux ainsi que pour les nombreuses informations qu'elle a pu me faire partager.

Je remercie chaleureusement les laboratoires de recherche qui m'ont accueillie durant la thèse et où j'ai pu trouver soutien et convivialité. Je remercie toute l'équipe du CERLIS et particulièrement Françoise, Julie, Jacqueline, Séverine et Anne. Je tiens également à exprimer toute ma reconnaissance au LET pour son accueil au début de ma troisième année de thèse : merci tout d'abord à Françoise, Nathalie et Dominique sans lesquels je n'aurais pas été intégrée ; merci également à Pascal, Loulou et Nathalie (encore) pour leurs relectures et leurs conseils avisés sur les ébauches de ce texte.

Ce travail n'aurait pu être réalisé sans la confiance que m'ont témoignée mes informateurs, qui m'ont livré leurs souvenirs les plus anciens, parfois les plus intimes, avec toujours beaucoup de sincérité, de justesse et d'émotion. Je n'oublie pas non plus toutes les rencontres qui ont jalonné et nourri cette recherche : associations, entrepreneurs, militants et passionnés. Qu'ils reçoivent ici toute ma gratitude.

Ce travail est également dédié à mes proches qui ont su m'apporter soutien et encouragement dans les moments difficiles. Je pense bien sûr à mes parents, ma sœur, mon frère, mes amis parisiens, lyonnais et « togolais ». Parmi eux, mes pensées vont particulièrement à Sophie Alami qui a su me transmettre le goût de l'analyse sociologique en même temps que de solides méthodes de travail ; Sophie Nemoz pour sa disponibilité, ses conseils et son amitié ; Muriel dont la présence a égayé mes journées de bibliothèque ; Antoine pour ses conseils et les informations qu'il m'a fait partager ; Louafi, Damien, Lisa, Manu, Benoît et David pour leur chaleureux accueil lors de mon arrivée au LET ; et enfin mes colocataires de bureau avec qui j'ai partagé de longues heures de travail mais aussi d'amitié.

Enfin, mes remerciements vont à David qui, en partageant mon quotidien, a pris part aux successions de découragements et réjouissances qui ont rythmé cette recherche. Qu'il soit ici remercié pour sa patience, son affection et son indéfectible soutien.

Avant-propos

Pour me rendre à mon bureau, G. Brassens, paroles de J. Boyer

*Pour me rendre à mon bureau, j'avais acheté
une auto*

*Une jolie traction avant qui filait comme le vent.
C'était en Juillet 39, je me gonflais comme un bœuf
Dans ma fierté de bourgeois d'avoir une voiture à
moi.
Mais vint septembre, et je pars pour la guerre.
Huit mois plus tard, en revenant :
Réquisition de ma onze chevaux légère
"Nein verboten" provisoirement.*

*Pour me rendre à mon bureau alors j'achète une
moto
Un joli vélomoteur faisant du quarante à l'heure.
A cheval sur mon teuf-teuf je me gonflais comme un
bœuf
Dans ma fierté de bourgeois de rentrer si vite chez
moi.
Elle ne consommait presque pas d'essence
Mais presque pas, c'est encore trop.
Voilà qu'on me retire ma licence
J'ai dû revendre ma moto.*

*Pour me rendre à mon bureau alors j'achète un
vélo
Un très joli tout nickelé avec une chaîne et deux
clefs.
Monté sur des pneus tous neufs je me gonflais
comme un bœuf
Dans ma fierté de bourgeois d'avoir un vélo à moi.
J'en ai eu coup sur coup une douzaine
On me les volait périodiquement.
Comme chacun d'eux valait le prix d'une Citroën*

Je fus ruiné très rapidement.

*Pour me rendre à mon bureau alors j'ai pris le
métro
Ça ne coûte pas très cher et il y fait chaud l'hiver.
Alma, Iéna et Marbœuf je me gonflais comme un
bœuf
Dans ma fierté de bourgeois de rentrer si vite chez
moi.
Hélas par économie de lumière
On a fermé bien des stations.
Et puis ce fut, ce fut la ligne tout entière
Qu'on supprima sans rémission.*

*Pour me rendre à mon bureau j'ai mis deux bons
godillots
Et j'ai fait quatre fois par jour le trajet à pied aller-
retour.
Les Tuileries, le Pont Neuf je me gonflais comme un
bœuf,
Fier de souffrir de mes corps pour un si joli décor.
Hélas, bientôt, je n'aurai plus de godasses,
Le cordonnier ne ressemelle plus.
Mais en homme prudent et perspicace
Pour l'avenir j'ai tout prévu.*

*Je vais apprendre demain à me tenir sur les mains
J'irai pas très vite bien sûr mais je n'userai plus de
chaussures.
Je verrai le monde de bas en haut c'est peut-être
plus rigolo.
Je n'y perdrai rien par surcroît:
Il est pas drôle à l'endroit.*

Sommaire

Remerciements	7
Avant-propos	9
Sommaire	11
Liste des figures	15
Liste des tableaux et encadrés	16
Introduction	17
Démarche empirique	25
I- Une démarche compréhensive et inductive	27
1- Les principes de la méthode : une méthode qualitative, inductive et compréhensive.....	27
2- Intérêt et validité scientifique de la méthode.....	28
II- Terrain principal : les usagers des altermobilités.....	30
1- La construction des critères de recrutement	30
2- Présentation des villes étudiées	34
3- La méthode d'investigation : le choix du récit de vie	38
4- Les difficultés relatives à l'objet de recherche.....	40
5- Présentation des altermobilités interrogés.....	41
III- Terrain secondaire : les acteurs du covoiturage	47
Partie 1- Emergence et institutionnalisation des altermobilités : un regard méso-social	53
Chapitre 1- D'une prise de conscience globale aux dispositifs d'action concrète : l'encadrement légal des altermobilités	57
1- Des engagements internationaux : prise de conscience écologique et traduction des engagements.....	59
2- Les politiques communautaires : une incitation à l'altermobilité	64

3- La législation française : de l'encadrement juridique à l'action concrète	67
Chapitre 2- L'institutionnalisation des pratiques altermobiles ? l'exemple du covoiturage	81
1- L'institutionnalisation d'une pratique informelle, perspective historique du covoiturage.....	82
2- La diffusion du covoiturage : le jeu d'acteurs autour du covoiturage aujourd'hui	95
3- Rareté des ressources de financements et conséquences pour le covoiturage en France	113
Conclusion de la partie 1	121
Partie 2- Usage des modes de déplacement au fil de l'histoire de vie : des marqueurs des étapes du cycle de vie	123
Chapitre 3- Les modes de déplacements quotidiens de l'enfance : vers une acquisition de l'autonomie de déplacement.....	126
1- L'école primaire : une dominante de trajets pédestres et accompagnés.....	126
2- L'enseignement secondaire : une progressive prise d'autonomie.....	128
3- Les logiques du choix modal sur le trajet scolaire : entre contrainte et affirmation des préférences individuelles	134
Chapitre 4- La période de la « jeunesse » : un tâtonnement modal	139
1- L'apprentissage de la conduite : un aboutissement du processus d'autonomisation ?	140
2- De la compétence automobile à l'usage : analyse des contraintes de mobilité propres aux étudiants	147
3- Les premières expériences professionnelles : entre motorisation nécessaire et contrainte financière.....	157
4- L'accès à l'automobilité comme rite de passage vers l'âge adulte ?	161
Chapitre 5- La fin de la jeunesse : vers une composition des habitudes modales.....	166
1- L'enracinement de pratiques automobilistes exclusives : la construction d'une évidence du déplacement	166
2- L'enracinement d'habitudes altermobiles : des effets d'apprentissage.....	172
3- Entre ces deux pôles : des pratiques multimodales ?	185
4- Analyse-bilan sur une possible détermination biographique des habitudes modales adultes	187
Conclusion de la partie 2	192

Partie 3- Entre « hasard » et « réflexe » : comment devient-on altermobilitiste ? Analyse du changement de pratiques modales 195

Chapitre 6- L'adoption de nouvelles habitudes de mobilité sur le trajet domicile-travail : un motif de déplacement aux contraintes spécifiques 199	
1- La distance domicile-travail..... 200	
2- Temps de parcours et choix du mode : l'hypermobilité favorable à des déplacements altermobiles..... 202	
3- La question des horaires : entre flexibilité et gestion du temps professionnel 209	
4- Le chaînage des activités 213	
Chapitre 7- La question du changement de pratiques au cœur d'une problématique de transformation des routines..... 216	
1- Les habitudes comme facteur d'inertie..... 216	
2- La question de la réflexivité sur les pratiques de déplacements : prise de conscience écologique et changement de pratiques 220	
3- La remise en cause des routines : des contextes propices au changement..... 225	
Chapitre 8- L'itinéraire du changement..... 238	
1- La création d'une prédisposition au changement..... 239	
2- Des éléments déclencheurs du passage à l'action..... 245	
3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources 254	
Conclusion de la partie 3..... 262	

Partie 4- Vers de nouvelles formes ou normes de mobilité ? 265

Chapitre 9- L'altermobilité comme pratique durable 268	
1- De la réappropriation du temps de trajet 269	
2- De la légitimation sociale des nouvelles pratiques 275	
Chapitre 10- L'altermobilité comme renoncement à l'automobile ?..... 282	
1- Un renoncement à l'usage automobile ? 283	
2- Un renoncement à la possession ? 287	
3- Les altermobilités : une diversification des ressources en mobilité 297	
Chapitre 11- De l'autosolisme au partage des trajets : l'exemple de l'adoption durable du covoiturage sur le trajet domicile-travail 305	
1- Les différents modes de rencontre des covoitureurs 306	
2- Influence du mode de rencontre sur la régularité de la pratique 311	

3- La durabilité du covoiturage : une pratique favorisée par la symétrie de statut entre les covoitureurs	314
4- Une pratique centrée sur le lien social.....	323
Conclusion de la partie 4	327
Conclusion générale	329
Annexes	337
Bibliographie	339
Sigles et acronymes.....	353
Table des matières détaillée.....	355
Cartes de localisation des lieux d’habitation et de travail des enquêtés.....	361
Signalétique des personnes interviewées	367
Guide d’entretien des récits de vie	403
• Guide d’entretien des cyclistes.....	403
• Guide d’entretien des covoitureurs	407
• Guide d’entretien des usagers des transports en commun	412

Liste des figures

Figure 1– Carte des aires urbaines de France dans lesquelles les entretiens ont été réalisés	36
Figure 2- Carte des services de covoiturage en France, CERTU, 2007.	50
Figure 3- Chronologie des lois et engagements favorables aux altermobilités	58
Figure 4- Niveaux de compétences et filiation des dispositifs en faveur de la promotion des altermobilités	78
Figure 5- Evolution du taux d'équipement et du taux de multi-équipement automobile	86
Figure 6- Part des sites de covoiturage associés à un opérateur	104
Figure 7- Le jeu d'acteurs du covoiturage en France	111
Figure 8- Localisation des interviewés « grands mobiles » rencontrés en Rhône-Alpes	203
Figure 9- Schéma récapitulatif des processus amenant au changement d'habitudes modales sur le trajet domicile-travail.	253
Figure 10- Campagne de communication Transilien.....	296
Figure 11- Localisation des interviewés à Paris et Région Parisienne.....	361
Figure 12- Localisation des interviewés « grands mobiles » interviewés en Rhône-Alpes.	362
Figure 13- Localisation des interviewés rencontrés à Grenoble.	363
Figure 14- Localisation des interviewés rencontrés à Chambéry.....	364
Figure 15- Localisation des interviewés rencontrés à Lyon.	365
Figure 16- Localisation des interviewés rencontrés à Nîmes.....	365
Figure 17- Localisation des interviewés rencontrés à Toulouse.	366

Liste des tableaux et encadrés

Tableau 1- Tableau récapitulatif des entretiens d’usagers.....	46
Tableau 2- Tableau récapitulatif des entretiens menés auprès des opérateurs de covoiturage	49
Tableau 3- Distances domicile-travail parcourues par chaque interviewé et mode utilisé ...	201
Encadré 1- Définitions: covoiturage et autostop, similitudes et dissemblances	91
Encadré 2- La Vélostation, un service intermodal	299
Encadré 3- Le covoiturage : aspects juridiques	313
Encadré 4- Incidence de l’alternance des véhicules sur l’organisation des trajets	321

Introduction

« Il n'existe jamais de relation mécanique entre l'existence d'une potentialité et son usage par les hommes. » (Alter, 2002 : 17)

« Il n'y a qu'une manière de parvenir au général, c'est d'observer le particulier, non pas superficiellement et en gros, mais minutieusement et par le détail. » (Durkheim, 1975 : 333)

Le 16 décembre 2006 marquait la mise en service du tramway des Maréchaux à Paris ; le succès des Vélo'v lyonnais a, quelques mois plus tard, encouragé l'instauration d'un système similaire dans la capitale, inauguré le 15 juillet 2007 ; depuis l'automne 2007, un service d'autopartage a été lancé par Vinci et Avis et doit s'étendre à plusieurs grandes villes de France début 2008. L'actualité foisonne d'initiatives favorables à des mobilités alternatives au « tout voiture ». Ces initiatives constituent autant de modalités de réponse à l'injonction d'un changement dans nos manières de consommer et de se déplacer afin de mieux respecter notre environnement. D'autres modalités de déplacements apparaissent et laissent alors penser que des transformations sont à l'œuvre en matière de mobilité. C'est dans ce contexte d'émergence d'autres formes de mobilité que s'insère ce travail de recherche.

Il part ainsi du constat que des usages « nouveaux », « différents », « alternatifs » émergent, s'affichent et semblent se revendiquer de plus en plus dans notre société. Cette visibilité nouvelle de telles pratiques de déplacements apparaît néanmoins en porte-à-faux avec les caractéristiques des déplacements. En effet, si l'on s'intéresse aux pratiques de déplacements en France, force est de constater la prégnance de l'automobile, que ce soit dans la possession de cet objet par les ménages, que dans ses usages. Ainsi, les données de la dernière Enquête Nationale Transports¹ laissent à voir une augmentation du nombre de ménages motorisés, ainsi qu'une augmentation du nombre de kilomètres effectués quotidiennement par une voiture (Orfeuil, 2000). Ainsi, la voiture particulière domine quantitativement les autres modes de déplacements. Inversement, ces derniers diminuent dans les usages, notamment les modes doux (marche à pied et vélo). Après leur forte régression dans les années 1980, leurs usages semblent néanmoins se stabiliser aujourd'hui. Quant aux transports en commun, leur usage a fortement diminué dans les

¹ Cette enquête date de 1994. Une nouvelle enquête a été réalisée courant 2007, mais les résultats n'étaient pas encore traités et accessibles au moment de la rédaction de ce travail.

années 1970 notamment en province et ce, malgré la forte croissance démographique urbaine durant ces années (Beaucire et alii, 2000 : 61). Puis, une certaine stabilisation des usages apparaît dans la décennie suivante, amenant même à une légère progression du trafic après 1985 obtenue au prix d'investissements importants dans l'offre (Beaucire et Meyer, 2000 : 64; Bonnel, 2003 : 18). De plus, les usages automobiles restent majoritairement des usages individuels, particulièrement pour certains motifs de trajets. Ainsi, la récente Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée à Lyon montre que le taux d'occupation tous motifs des voitures est de 1,37 ; mais ce taux descend jusqu'à 1,03 pour le trajet domicile-travail. La mise en perspective de ces deux phénomènes, d'une part la visibilité de nouvelles modalités de déplacements et d'autre part la dominance de l'automobilité, amène alors à s'interroger sur la place sociale de ces nouvelles formes de mobilité, ou « altermobilités ».

Ce néologisme désigne les diverses formes de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Loin de constituer une catégorie fixe et définitive, il constitue au contraire une exploration d'autres modes de déplacements et usages que la voiture particulière. Nous le reprenons à S. Chevrier et S. Juguet, tout en lui conférant un sens sensiblement différent de celui que lui attribuent ces auteurs. Ainsi, dans un entretien avec B. Marzloff, ces auteurs lui donnent le sens d'une « mobilité qui prend son temps », lui attribuant ainsi des caractéristiques de « lenteur » (Marzloff, 2005 : 131). Ainsi, tout en reprenant le concept de ces auteurs, nous l'élargissons davantage aux diverses formes d'usages des modes de déplacements, sans préjuger de son contenu ou de ses caractéristiques. Pluriel dans les pratiques et les significations qu'il recouvre, ce terme constitue avant tout une facilité d'expression pour désigner les pratiques dont il sera question tout au long de ce travail (les altermobilités) mais aussi les individus qui les portent (les altermobilités).

Ce travail vise ainsi à rendre compte des pratiques altermobiles, c'est-à-dire d'usages alternatifs à la norme automobile qui domine dans notre société, afin de repérer les éléments qui influencent le choix de tels usages. Notre travail porte donc sur le non-usage de l'automobile, au moins pour certains motifs de déplacement, plutôt que sur la non-possession de l'automobile ou le processus de démotorisation, comme l'ont fait certains chercheurs (Beauvais et alii, 2000, Espinasse, 2006). Chacune de ces questions constitue des problématiques entières et différentes.

L'intérêt porté à ces (alter)mobilités est à mettre en perspective avec les grands enjeux environnementaux de ce début de siècle. En effet, la difficile maîtrise des déplacements automobiles, accentués par le phénomène de l'étalement urbain, pose des problèmes d'ordre politique, social et environnemental tant à l'échelle locale que globale. Mais, c'est

principalement dans la perspective environnementale que nous inscrivons cette thèse. En effet, les préoccupations environnementales telles que les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, ont conduit à l'émergence d'une injonction de changement de nos pratiques quotidiennes. Parmi elles, le secteur des transports, et particulièrement le transport routier, se trouve mis en cause. Quand bien même des innovations techniques dans le secteur automobile permettraient de réduire les émissions, elles ne suffiraient pas à ramener les émissions à un niveau suffisamment bas pour éviter le changement climatique. Nos comportements de mobilité risquent donc d'être amenés à se modifier. Pourtant, de telles modifications d'habitudes de déplacements ne vont pas de soi.

En effet, depuis une quarantaine d'années, l'automobile est pleinement entrée et ancrée dans notre société et nos vies quotidiennes. Elle a participé à la création de territoires standardisés, accéléré le passage de la ville à l'urbain, favorisé l'étalement urbain. Elle a même réussi à créer une dépendance à son égard, entretenue par la normalisation du « système automobile » à l'échelle mondiale (Dupuy, 1995 ; 2000). L'enjeu de la maîtrise de l'automobilité a alors amené une pluralité de recherches sur la thématique du choix du mode de déplacement (ou choix modal), à laquelle notre travail se veut une modeste contribution.

Les travaux relatifs à la question du choix modal sont traditionnellement issus de l'économie et visent à repérer les déterminants du choix des modes de déplacements. Cette tradition amenait alors à « une pensée économique et technicienne » qui s'est progressivement ouverte à d'autres disciplines, telles la sociologie, en grande partie grâce à l'apport de V. Kaufmann (Kaufmann V., 2000). Fidèle à la tradition wébérienne, il a notamment montré comment le choix d'un mode de déplacement ne dépend pas uniquement d'un choix rationnel (au sens économique du terme, c'est-à-dire d'une recherche de maximisation de l'utilité) mais que plusieurs logiques d'action peuvent être à l'œuvre dans le choix modal, sans que l'on présume *a priori* de leur statut rationnel (Kaufmann V., 2000).

Cet élargissement des perspectives d'analyse issu des travaux de V. Kaufmann résulte en grande partie d'un changement d'échelle d'observation du choix modal. En effet, la réalité du monde social apparaît difficilement saisissable dans son ensemble et, selon le regard que nous posons sur elle, les observations que nous pouvons en faire diffèrent. Tel est le constat opéré par l'anthropologue D. Desjeux dans son ouvrage sur le déménagement (Desjeux et alii, 1998) puis repris et formalisé quelques années plus tard dans un ouvrage synthétique sur les sciences sociales (Desjeux, 2004). Là où les enquêtes économiques se focalisaient sur les décisions micro-individuelles qui font la part belle aux arbitrages individuels et à la liberté des acteurs, l'approche de V. Kaufmann pourtant fondée sur l'analyse de données

statistiques laisse à voir la décision qu'est le choix modal davantage comme un processus et un choix sous contraintes (Desjeux, 2004). La vision systémique proposée par G. Dupuy s'avère quant à elle être très macro-sociale, c'est-à-dire qu'elle se situe à l'échelle des « régularités et grandes tendances » (Desjeux, 2004 : 6). Si, en termes de résultats, ces approches peuvent apparaître contradictoires, nous les envisageons au contraire de manière complémentaire car elles abordent la question du choix modal par des focales différentes. Pour notre part, c'est l'échelle microsociale que nous avons choisie pour observer les altermobilités, dans la mesure où elle nous apparaît la plus apte à laisser voir à la fois les contraintes sociales du choix modal et les processus de décisions individuels.

Les récentes enquêtes réalisées sur les choix de déplacements se sont davantage ouvertes que par le passé à l'approche qualitative qui est la nôtre. Il en est ainsi des travaux de M. Flamm qui cherchent « à expliciter les facteurs qui sont véritablement déterminants des comportements individuels », sans se limiter aux traditionnels facteurs de coût et de temps de déplacement mobilisés par les approches économiques (Flamm, 2004 : 15). Cette recherche se place également dans une perspective clairement pragmatique, puisqu'elle cherche à comprendre ces déterminants dans le but d'« encourager les individus et les ménages à changer leurs habitudes de déplacements » (Flamm, 2004 : 14). D'autres recherches, plus récentes encore, ont mis en lumière les conditions d'acceptabilité de l'injonction à changer, mais aussi les freins au changement, principalement au travers de l'analyse du discours des franciliens. Les freins et facilitateurs perçus par les Franciliens étaient ensuite mis en perspective avec d'autres expériences menées à l'étranger, offrant ainsi un regard interculturel sur la question des habitudes et du changement modal (Rocci, 2007).

Notre propre recherche se place dans la même visée pragmatique, à la même échelle d'analyse et mobilise les mêmes techniques d'enquête qualitative. Néanmoins, l'originalité de notre démarche réside dans le choix des usages étudiés, puisqu'elle reste uniquement focalisée sur les altermobilités. Ainsi, elle ne vise pas à repérer les logiques d'action ni l'ensemble des déterminants de tout choix modal (Kaufmann V., 2000 ; Flamm, 2004) ni même à comprendre les conditions d'acceptabilité et les freins au changement d'habitudes (Rocci, 2007). Mais, de manière complémentaire aux recherches précitées, elle vise à saisir les conditions concrètes des usages altermobiles, les parcours individuels qui président à leurs usages, les conditions qui les rendent possibles et durables. A l'échelle microsociale, un double regard est possible, micro-individuel et méso-social (Desjeux, 2004, p.6) : notre recherche combine ce double regard.

Un premier regard est posé sur les altermobilités à l'échelle méso-sociale, c'est-à-dire celle « des organisations, des entreprises et des systèmes d'action » (Desjeux, 2004 : 6). Cette échelle permet d'appréhender le cadre légal et organisationnel dans lequel se déploient les usages altermobiles. Cet encadrement constitue un premier déterminant des usages individuels. De plus, les entités organisationnelles qui cherchent à promouvoir les altermobilités possèdent leurs propres logiques décisionnaires qu'il s'agira de mettre à jour. Pour ce faire, nous avons choisi d'appréhender plus particulièrement le jeu d'acteurs qui se déploie autour du covoiturage. Nous avons privilégié cette forme d'altermobilité car, à l'échelle organisationnelle, les décisionnaires de cette pratique se trouvent difficilement repérables dans la multitude des initiatives et des projets (partie 1).

Dans un second temps, les altermobilités seront appréhendées sous une focale micro-individuelle. Cette échelle d'analyse constitue le cœur de notre recherche. Elle est centrée sur les usagers altermobiles. En focalisant notre attention sur les altermobilités, nous proposons ici une analyse volontairement tronquée de la réalité sociale. Leurs comportements de mobilité se trouvent en effet marginaux dans notre société. Mais, à ce titre, ils méritent toute notre attention de sociologue qualitatif dans la mesure où l'analyse approfondie de leurs choix de déplacement amènera à la mise en évidence des éléments qui les influencent. Et cette analyse ne saurait être possible avec une autre méthode d'investigation que la méthode qualitative, car « dès lors que l'on entend saisir des "singularités", des cas "particuliers" (mais pas forcément exemplaires), il semble qu'on soit fatalement contraint de quitter le rivage de la réflexion macrosociologique fondée sur des données statistiques pour naviguer dans les eaux de la description ethnographique, monographique. » (Lahire, 1995, page 14). Ainsi, à la manière dont B. Lahire s'intéresse, dans *Tableaux de famille*, aux enfants issus de milieux populaires qui réussissent à l'école (1995), nous mettons à profit la méthode qualitative et monographique pour rendre compte des usages d'une population qui vont à l'encontre des tendances générales.

Plus précisément, la méthode d'enquête choisie est celle du récit de vie centré sur les modes de déplacements. L'analyse des parcours biographiques des altermobilités vise à rendre compte des mécanismes à l'œuvre dans leurs choix de déplacements. Il s'agit de comprendre ces choix individuels sans oublier les contraintes de la vie quotidienne et les déterminismes sociaux à l'œuvre dans ces choix, sans pour autant s'y limiter. En effet, adopter un regard micro-individuel permet de rendre compte des marges de manœuvre de chaque usager donc de conserver l'usage du mot « choix » qui possède nécessairement une dimension de liberté. Si les choix des acteurs sociaux ne sont pas complètement libres,

c'est-à-dire dénué de déterminants, ils ne sont pas pour autant entièrement déterminés – à cette échelle microsociale du moins².

Embrassant le temps long de la vie passée, au travers des souvenirs, l'approche par les récits de vie amène à repérer les périodes de permanences, mais aussi les changements relatifs aux usages modaux. L'adoption d'un tel regard biographique sur les choix individuels vise à « prendre en charge théoriquement la question du passé incorporé, des expériences socialisatrices antérieures tout en évitant de négliger ou d'annuler le rôle du présent (de la situation) » afin de les expliquer (Lahire, 1998 : 54). Il apparaît ainsi que les expériences modales vécues durant l'enfance, l'adolescence puis la jeunesse créent un cadre socialisateur aux choix opérés à l'entrée dans l'âge adulte (partie 2). Ce cadre s'avère néanmoins suffisamment souple pour laisser place à des changements d'habitudes au cours de l'existence (partie 3), donnant parfois lieu à une reconfiguration complète des choix de déplacement. Il s'agira alors d'interroger le lien entre les pratiques de l'enfance et celles de l'âge adulte, et de ce fait de poser la question d'une possible détermination biographique des usages, que cette détermination biographique se décrive en termes de continuité ou de rupture. L'analyse des trajectoires biographiques amène ainsi à comprendre les processus décisionnels qui ont amené les altermobilités à faire de tels choix de déplacements et à quelles conditions ces choix s'avèrent durables. Dans la mesure où ils le sont, sont-ils pour autant capables d'évincer les usages automobiles ? Du point de vue des usagers, il s'agira de dresser la configuration globale de l'ensemble des usages modaux, non plus dans une perspective biographique, mais *hic et nunc*, pour l'ensemble des déplacements réalisés. Nous construirons ainsi des typologies d'usage afin de mieux comprendre les rapports qu'entretiennent automobilité et altermobilités (partie 4).

Enfin, à cette échelle comme à l'échelle méso-sociale, le covoiturage fera l'objet d'une attention particulière. D'abord parce que le covoiturage s'avère être une altermobilité à part, puisqu'elle nécessite l'usage de l'automobile. Ensuite, parce que le partage d'un même véhicule par plusieurs équipiers, particulièrement sur le trajet domicile-travail, va à l'encontre des normes d'usage automobile. Enfin, parce que, étonnamment, le covoiturage ne semble pas avoir attiré l'attention des sociologues, alors même qu'il s'agit d'une pratique collective donc impliquant un lien bien spécifique entre les équipiers, susceptible même d'influencer ses modalités d'usage et sa pérennité.

² Les approches macrosociales tendent au contraire à montrer les grandes régularités des comportements sociaux et peuvent donc laisser penser que ces derniers seraient déterminés.

Ainsi, que ce soit à l'échelle micro-individuelle, au travers de l'analyse des trajectoires biographiques des altermobilités, ou à l'échelle mésosociale, au travers de l'émergence d'organisations favorables à ces pratiques, il s'agira de comprendre les processus décisionnels dont procèdent les altermobilités. Notre recherche possède bien une dimension pragmatique, puisque la compréhension des déterminants des usages altermobiles pourrait participer à la formulation politique de réponses aux enjeux environnementaux présentés précédemment.

D'un point de vue davantage théorique, rendre compte d'une population marginalisée par ses usages amène nécessairement à s'interroger sur la place qu'elle possède dans une société dominée par d'autres usages consensuels. Ainsi, l'analyse sociologique des altermobilités interroge les notions de déviance, de norme mais aussi d'innovation et de possible inversion de cette norme, surtout dans la mesure où les usages altermobiles sont pérennisés. Les altermobilités peuvent-ils être considérés comme « déviants » (Becker, 1985) ? Comme des « innovateurs » (Alter, 2000) ? Chacune de ces interprétations implique des rapports différents à la norme sociale en matière de déplacements. Chacune de ces interprétations implique également la présence de processus sociaux différents, les altermobilités se trouvant dans un cas marginales, dans l'autre en émergence. Cette question sera alors explorée tant à l'échelle méso-sociale que micro-individuelle afin de pouvoir esquisser une interprétation sociale plausible de ce phénomène.

Enfin, l'analyse de ces mobilités renvoie également à des problématiques plus générales concernant la mobilité. Dans une société où la mobilité constitue une valeur forte, les flux de déplacements apparaissent comme de plus en plus nombreux et de plus en plus rapides, semblant alors aller dans le sens d'une plus grande fluidité sociale. Cette fluidité, entendue au sens de J. Urry (2000), modifierait les structures sociales, dématérialisant les connexions (Urry, 2005 : 26). Les altermobilités vont-elles dans ce sens ? Participent-elles de cette fluidité sociale nouvelle, qui semble substituer au concept de société celui de mobilité ?

Démarche empirique

Notre recherche repose sur la réalisation de deux terrains d'enquête. Le premier d'entre eux se situe à l'échelle micro-individuelle et se compose d'une cinquantaine d'entretiens réalisés auprès d'individus, dits altermobilités. Le second se situe à une échelle méso-sociale et rassemble une vingtaine d'entretiens réalisés auprès de décideurs et de responsables d'initiatives en faveur du covoiturage. Le recueil de ces données procède d'une méthode qualitative et inductive.

I- UNE DEMARCHE COMPREHENSIVE ET INDUCTIVE

1- Les principes de la méthode : une méthode qualitative, inductive et compréhensive

La méthode ici utilisée est sociologique et qualitative ; elle se distingue d'une méthode quantitative, statistique. Là où les statistiques ont pour objectif de quantifier des comportements afin de déterminer quels sont ceux qui sont les plus importants dans une société donnée, l'analyse qualitative cherche, quant à elle, à repérer la plus grande diversité possible des comportements et d'en comprendre les mécanismes de fonctionnement. Nous ne travaillons donc pas à partir de grands échantillons qui se voudraient représentatifs d'une population, mais à partir d'un petit nombre d'entretiens fouillés et approfondis. L'analyse de ces entretiens amène à dresser des profils de comportements typiques, qui peuvent alors servir de base à une quantification.

L'utilisation d'une méthode qualitative implique une méthode d'analyse inductive. Contrairement à une méthode statistique qui pose avant le recueil des données, des hypothèses, l'approche inductive nécessite de se « départir de ses prénotions » (Durkheim, [1895] 1963 : 34) avant d'aborder les informateurs. L'enquêteur ne cherche pas à faire dire à l'informateur ce qu'il aurait envie d'entendre, mais bien à **être à l'écoute** de ce que fait et pense cet informateur. Le recueil de cette parole propre à chaque individu se fait donc de manière non-induite. De ce fait, elle ne peut donner lieu qu'à une *théorie d'en-bas*, ou « grounded theory » (Glaser, Strauss, 1967), qui va sans cesse chercher dans le terrain la validation de ses analyses. Ainsi, **ce n'est pas le chercheur qui attribue du sens aux actions décrites par les informateurs, mais bien les informateurs eux-mêmes qui donnent du sens à leur propos**. Le cas échéant, le sociologue ne peut être sûr du sens attribué à l'acte. Ainsi, comme le montre très justement C. Geertz, seul l'acteur social est capable de dire si un battement de paupière est un simple geste involontaire ou bien un clin

d'œil (Geertz, 1973 ; 2003). Ainsi, l'enquêteur ne doit pas chercher à tester des hypothèses préconstruites sur son terrain, c'est-à-dire durant les entretiens, mais au contraire écouter la parole des interviewés pour ensuite reconstruire une problématique et théoriser les résultats de l'échange. **C'est donc dans et par le terrain que s'est construit notre théorie sociologique** : « au lieu de forcer les théories sur les données empiriques pour les interpréter, le chercheur s'ouvre à l'émergence d'éléments de théorisation ou de concepts qui sont suggérés par les données de terrain » (Guillemette, 2006 : 33).

La réalisation d'entretiens implique d'adopter une **posture compréhensive** face aux enquêtés. L'enquêteur doit les mettre en confiance afin de faciliter leur parole. Le rapport entre l'informateur et l'enquêteur ne doit pas être un rapport hiérarchique, bien au contraire : « le ton à trouver est beaucoup plus proche de celui de la conversation entre deux individus égaux que du questionnement administré de haut. Parfois ce style conversationnel prend réellement corps, le cadre de l'entretien est comme oublié : on bavarde autour du sujet. » (Kaufmann J-C., 1996 : 47). C'est l'informateur qui au cœur de la relation ; c'est lui qui possède un « savoir précieux » qu'il doit transmettre à l'enquêteur. C'est pour quoi ce dernier doit lui faire sentir « que ce qu'il dit est parole en or pour l'enquêteur » (Kaufmann J-C., 1996 : 48). L'enquêteur se doit donc d'être empathique et à l'écoute de l'interviewé car il s'agit, durant le temps de l'interview, d'« entrer temporairement dans son univers mental » (Beaud, Weber, 2003 : 176).

2- Intérêt et validité scientifique de la méthode

La posture compréhensive et inductive adoptée lors de la passation et de l'analyse des entretiens empêche de plaquer des théories préexistantes sur les données recueillies. Elle favorise ainsi l'émergence d'idées nouvelles, de comportements qui n'auraient pas été pris en compte préalablement. Etant donné que notre recherche se place dans une perspective exploratoire, cette double posture intellectuelle nous a ainsi permis de rendre compte le plus fidèlement possible des comportements alternatifs de mobilité observés. Elle permet également de ne pas se limiter à l'analyse de comportements qui apparaissent évidents, mais à fouiller toutes les modalités d'usage. Ainsi, **l'analyse qualitative**, construite à partir du terrain, **permet une certaine innovation théorique** (Guillemette, 2006).

De plus, l'analyse approfondie des manières de faire et de penser des acteurs amène à rendre compte non seulement de la diversité des comportements, mais aussi des mécanismes qui les sous-tendent et des imaginaires qui leur sont associés. Néanmoins, si l'approche qualitative vise à **repérer la diversité** des comportements possibles en regard

d'une thématique, **cette diversité n'est pas pour autant infinie**. Ainsi, en travaillant sur notre terrain français, nous avons rencontré des individus vivant dans une même société et partageant un même substrat culturel. Cette diversité limitée des comportements se traduit, durant la phase de terrain par la « saturation » des informations : « le **point de saturation** théorique est atteint lorsque, de la collecte des données, n'émerge plus rien de vraiment nouveau ni de vraiment consistant. » (Guillemette, 2006 : 41). Le point de saturation reste néanmoins toujours relatif car seul le chercheur est capable de juger, en regard de la question qui le préoccupe, si son analyse se trouve suffisamment saturée. Du fait de la finitude des comportements sociaux, l'analyse des données qualitatives permet, par recoupement, d'établir des comportements, des mécanismes, des parcours types autour d'un phénomène social. Tel était l'objectif de notre recherche sur les usagers : rendre compte des différents parcours biographiques amenant à l'usage des altermobilités.

Fournir une analyse scientifique des entretiens qualitatifs nécessite alors de bien **prendre en compte l'ensemble des comportements et parcours rencontrés** : ainsi, un comportement ne doit pas être laissé de côté de l'analyse sous prétexte qu'il n'est représenté que par un seul individu. De plus, l'analyse qualitative ne permet pas d'affirmer que tel ou tel mécanisme se trouve être dominant par rapport aux autres, car seule une enquête quantitative des comportements type le permet. Si ces résultats ne permettent pas une généralisation quantitative, ils peuvent néanmoins faire l'objet d'une **généralisation limitée**. Nous pouvons ainsi affirmer, à l'issue de cette recherche quels sont, par exemple, les différents parcours biographiques amenant à des usages altermobiles, mais il nous est impossible de déterminer lequel ou lesquels sont les plus fréquents. Néanmoins, l'élaboration de comportements types peut également servir de base à une quantification.

II- TERRAIN PRINCIPAL : LES USAGERS DES ALTERMIBILITES

Le principal terrain de cette recherche est ainsi constitué par des entretiens qualitatifs menés auprès d'usagers des altermobilités. Au total, **une cinquantaine d'entretiens approfondis** ont pu être réalisés auprès de cette population spécifique. Le terrain fut réalisé entre octobre 2004 et juin 2005. Les entretiens ont été réalisés au cours de **deux vagues de terrain successives** : tout d'abord, 7 entretiens ont été menés lors d'une phase exploratoire, principalement à Paris et en Région Parisienne. Les individus ainsi rencontrés étaient des usagers de modes de déplacements autres que la voiture - vélo, transports en commun, covoiturage, rollers, deux-roues motorisé. Ce terrain exploratoire, associé aux premières lectures théoriques, nous a ainsi permis de cerner notre problématique et de définir les orientations du terrain. Les critères de recrutement des usagers, ainsi que les lieux d'investigation ont ainsi pu être précisés et ont permis de réaliser les 42 entretiens restants qui constituent plus spécifiquement la base de cette recherche.

Tout au long du terrain, nous avons souhaité tirer partie de la méthode qualitative en focalisant notre attention sur une population aux comportements de mobilité bien spécifiques. Cette méthode ne vise pas à rendre compte de la représentativité d'un comportement, mais plutôt à rendre compte de toute la diversité des usages possibles et à mettre à jour leurs mécanismes. Comme nous l'avons évoqué en introduction, nous avons choisi de reprendre la méthodologie de B. Lahire (1995) lorsqu'il s'intéresse aux enfants issus de milieux populaires réussissant à l'école. Ainsi, nous avons choisi de nous intéresser à des **usagers dont les pratiques vont à l'encontre des grandes tendances**. Il s'agissait alors de décrire et d'analyser en profondeur les mécanismes et déterminants qui président à ces comportements de mobilité spécifiques, que nous appelons altermobiles.

1- La construction des critères de recrutement

A- Le trajet domicile-travail comme base du recrutement

Comme le montre F. Lautier, le travail rétribué se situe aujourd'hui à distance du domicile mais ce ne fut pas toujours le cas dans l'histoire (2000 : 69). Ce **découplage entre lieu d'habitation et lieu de travail** entraîne nécessairement un déplacement. Si l'éloignement entre domicile et lieu de travail augmente, il se trouve compensé par l'augmentation de la

vitesse de déplacement, notamment grâce à la voiture. Ainsi, la conjecture de Zahavi stipule que le temps alloué au déplacement domicile-travail reste stable même si l'augmentation de la vitesse de déplacement permet de parcourir des distances de plus en plus longues. Le déplacement domicile-travail constitue aujourd'hui encore statistiquement le **premier motif de déplacements en France**. Selon la dernière Enquête Nationale Transports (1995-96), le motif travail, hors déplacements professionnels, **représente environ un quart du nombre total des déplacements**. Il apparaît pourtant en recul par rapport aux chiffres de 1981-82. A partir des chiffres de l'Enquête Nationale Transports, et selon la méthode de calcul utilisée, le trajet domicile-travail constitue entre 24 et 27,1 % des déplacements (Madre, Maffre, 1997 : 20). Dans les EMD (Enquêtes Ménages Déplacements) des agglomérations françaises, la part des trajets domicile-travail se trouve être pourtant légèrement moins importante. Par exemple, l'EMD réalisée sur l'agglomération toulousaine (Toulouse et proche périphérie) en 2004 montre que les déplacements domicile-travail ne représentent que 17% des déplacements. De même, la dernière EMD lyonnaise réalisée, sur le périmètre du Scot de l'agglomération lyonnaise, donne le chiffre de 19% des déplacements. Néanmoins, **le motif domicile-travail structure encore la mobilité quotidienne** des actifs (Boulaïbal, 2001). Enfin, ce déplacement reste **majoritairement réalisé en voiture particulière**. Les données fournies par l'Insee pour 1999 montrent que, pour les cinq agglomérations sur lesquelles nous avons travaillé, environ 70% des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture (entre 66,7% pour Lyon et 74,7% pour Toulouse). C'est pourquoi le trajet domicile-travail a été retenu comme critère de recrutement : il s'agissait alors de rencontrer des individus utilisant un mode de déplacement alternatif *a minima* sur le trajet domicile-travail.

B- Trois altermobilités retenues

Trois modes alternatifs ont été **privilégiés** durant le recrutement : le vélo, les transports en commun et le covoiturage. Les transports en commun sont ici entendus au sens large et peuvent désigner tant des transports collectifs urbains (métro, bus), régionaux (TER) ou interurbains (train grande ligne). Certaines altermobilités peuvent également se combiner sur un même trajet, donnant ainsi lieu à une intermodalité : c'est notamment le cas du train et du vélo. Enfin, **le covoiturage** a retenu notre attention dans la mesure où il constitue une alternative à l'usage majoritairement solitaire de la voiture sur le trajet domicile-travail. Ainsi, le taux d'occupation moyen d'une voiture se situe à 1,23 personne par véhicule pour les déplacements de semaine (Madre, Maffre, 1997 : 15). Mais, si l'on s'intéresse au seul déplacement domicile-travail, le taux d'occupation apparaît sensiblement plus faible. Ainsi, dans l'aire métropolitaine lyonnaise, les résultats de la dernière enquête

Ménages Déplacements (2006) indique un taux d'occupation de seulement 1,03. Le déplacement à plusieurs pour aller au travail demeure l'exception. Qui plus est, le covoiturage permet de s'intéresser aux **usages sociaux de l'automobile**, thématiques sur laquelle J. Urry et M. Sheller soulignent l'absence de travaux (2000).

Nous n'avons pas *a priori* posé de restrictions sur la régularité de l'usage du mode altermobile sur le trajet domicile-travail dans le cadre du recrutement. Ainsi, **à partir du moment où les individus se considéraient eux-mêmes usagers « altermobiliistes » réguliers, nous pouvions les interroger comme tels**. Néanmoins, pour les covoitureurs, deux moyens de recrutement ont été utilisés : une partie des covoitureurs interrogés étaient des adhérents d'associations de covoiturage, recrutés par l'intermédiaire de la structure ; l'autre partie est constituée d'individus se considérant eux-mêmes être des covoitureurs réguliers. Fidèle à notre posture qualitative et compréhensive, nous n'avons donc pas construit *a priori* la catégorie de « régularité de la pratique », préférant laisser émerger son sens du terrain lui-même. De la même manière, **nous n'avons défini *a priori* la pratique du covoiturage** mais, nous avons préféré laisser les individus juger si leur pratique consistait à covoiturer ou non. La définition de la pratique émerge alors du terrain et des perceptions des individus rencontrés. Ainsi, certaines personnes qui partageaient leur trajet pour aller au travail avec un ami ne considéraient pas cette pratique comme du covoiturage : elles n'ont donc pas été interrogées sur cet usage qui ne constituait pas du covoiturage pour elles. Pour les individus interrogés, le covoiturage apparaît comme le partage d'un même véhicule sur tout ou partie d'un déplacement par des personnes n'appartenant pas à la famille ; partager son trajet avec son conjoint ou ses enfants ne correspond ainsi pas à l'image du covoiturage que se forgent les usagers.

C- Canaux de recrutement et choix des lieux d'enquête

Le terrain exploratoire, principalement réalisé auprès d'individus habitant Paris *intra muros* nous a amené à nous questionner sur le choix du lieu du terrain. Il nous est ainsi rapidement aperçu que le contexte urbain de la capitale s'avérait plus favorable aux altermobilités, notamment du fait de la densité urbaine et du maillage dense des transports en commun. Plus précisément encore, l'usage des transports en commun se trouve dominant pour les déplacements domicile-travail en zone urbaine dense de l'Île-de-France (Massot, 2000 : 76). Ainsi, **dans le but de comprendre les mécanismes du choix d'un mode altermobile, il nous a semblé plus pertinent de mener les entretiens auprès d'altermobilités ne résidant pas en zone francilienne dense**, où les usages altermobiles apparaissent davantage nombreux et normés : « Les caractères très particuliers de Paris, et notamment sa très remarquable et très dense desserte en transport public, font que la norme [norme universelle d'équipement automobile] ne s'applique pas là comme ailleurs. (...) Les Parisiens restent nettement moins motorisés que la moyenne des français de même catégorie sociale, de même âge, de même activité et de même revenu. » (Dupuy, 1995 : 29).

Les entretiens ont ainsi été menés dans plusieurs agglomérations de France, en appliquant **un principe de diversité**. Si le lieu d'habitation n'est pas neutre dans le choix des modes de déplacements (Kaufmann V. et alii, 2000), nous avons, autant que faire se peut, essayé de faire **varier les contextes institutionnels, urbanistiques et politiques** des villes du terrain. Néanmoins, le choix de ces dernières a été, il est vrai, en partie guidé par les relais de terrain que nous avons pu rencontrer. Le recrutement des altermobilités s'est en effet avéré relativement difficile, du moins au début. Il nous a alors fallu prendre contact au préalable auprès de **petites organisations, souvent associatives, qui ont servi de relais au recrutement des usagers**. Il s'agit par exemple d'associations de covoiturage, installées localement ou encore d'association de cyclistes. Puis, grâce à un effet « boule de neige »³, nous avons progressivement rencontré des usagers des transports en commun, d'autres cyclistes et d'autres covoitureurs en essayant toujours de respecter le principe de diversité (diversité des statuts familiaux, diversité des zones d'habitation, etc.)

Le travail de terrain s'est déroulé en session, lors de courts séjours (une ou deux semaines, dans certains cas répétés à quelques mois d'intervalles) dans les cinq agglomérations retenues pour l'enquête : Toulouse, Nîmes, Grenoble, Chambéry, Lyon. Les

³ A la fin de chaque entretien, nous demandions à l'interviewé s'il ne connaissait pas une ou plusieurs personnes de son entourage qui aurait les mêmes habitudes de mobilité que lui. Cette méthode nous a ainsi permis de recruter plus facilement des altermobilités sur les terrains régionaux. Grâce à cette méthode, nous nous sommes également rendu compte que plusieurs altermobilités appartenaient aux mêmes réseaux sociaux.

sessions de terrain (recrutement et prises de rendez-vous) ont toutes été organisées à l'avance depuis Paris, notre lieu de résidence au moment de la réalisation du terrain.

La majorité des personnes ainsi rencontrées étaient donc de **parfaits inconnus**. Le fait d'interroger des inconnus permet de ne pas brouiller la relation informateur/enquêteur par des éléments extérieurs à cette dernière. De plus, ne pas connaître l'informateur incite ce dernier à **être très précis sur ses pratiques et représentations**, car l'enquêteur ne connaît rien de lui. Dans le cas inverse, l'informateur peut omettre certaines informations, pensant que l'enquêteur les connaît déjà (Beaud, Weber, 2003 : 181). Enfin, le fait de ne pas connaître ses informateurs facilite leur parole et garantit **une meilleure confidentialité des données** ainsi recueillies : il est ainsi plus facile de parler à quelqu'un que l'on ne connaît pas et que l'on risque de ne jamais revoir. Les entretiens ont ainsi souvent été le lieu de **confidences et d'émotion**⁴, même si quelques réticences avaient pu se faire sentir au départ. C'est parfois sur le mode de la complicité que se sont, du reste, terminés les entretiens.

2- Présentation des villes étudiées

Le **choix des villes** d'entretiens est **en partie lié à des questions d'ordre matériel, pratique et logistique, et en partie lié à des choix stratégiques scientifiques**. En effet, c'est souvent l'intérêt que mes travaux ont pu susciter chez tel ou tel relais qui a le plus souvent guidé mes pas vers telle ou telle ville. En outre, certaines villes ont été délibérément choisies du fait que j'y possédais un point fixe – famille, amis – facilitant le bon déroulement de la session de terrain, notamment en terme d'hébergement.

Le choix des villes d'enquête a néanmoins été construit. Ainsi, chacune des villes où se sont déroulées les sessions de terrain possède des caractéristiques bien spécifiques, tant en termes géographique et démographique que de mobilité. De plus, dans certaines des villes étudiées, des **initiatives originales** se développent, comme c'est le cas à Chambéry avec la Vélostation. La Vélostation est une structure associative qui offre un service de location, de gardiennage et d'entretiens des vélos. Située sur le parvis de la gare de Chambéry, elle constitue un pôle d'échange multimodal.

De plus, concernant le choix des villes du terrain, le principe de diversité a là encore été appliqué. Ainsi, nous nous sommes efforcé de réaliser les entretiens dans des **villes de taille, de densité et de morphologie différentes**, ces caractéristiques influençant en partie

⁴ Quelques souvenirs les plus marquants émotionnellement : une des informatrices a été amenée à me raconter le viol qu'elle avait subi en faisant de l'autostop dans sa jeunesse ; un autre informateur était quant à lui ému aux larmes en évoquant le souvenir de son père, décédé peu avant l'entretien.

le choix des modes de déplacements et leur efficacité. Selon les données du recensement de 1999⁵, les populations et territoires des agglomérations étudiées apparaissent fortement contrastées. Les agglomérations de Lyon et de Toulouse sont des agglomérations de taille beaucoup plus importantes que Grenoble, Nîmes ou encore Chambéry en nombre d'habitants. Leurs densités diffèrent également ; si **Grenoble** se révèle être une ville **extrêmement dense** (seulement 18 m² de superficie et presque 8 500 hab/km²), les villes de **Toulouse et Nîmes apparaissent à l'inverse très étalées** (respectivement 3 300 hab/km² pour Toulouse et seulement 824 hab/km² pour Nîmes). Ces caractéristiques ne sont bien évidemment pas sans lien sur la mobilité : plus une ville est étalée, plus il est difficile de la parcourir à pied ou à vélo et de mettre en place un système de transports en commun efficace. Par rapport aux villes choisies, Paris constitue bien évidemment une exception avec une densité très forte (20 125 hab/km²) – voir figure 1.

⁵ Le dernier recensement a eu lieu en 2006 mais les données n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce document.

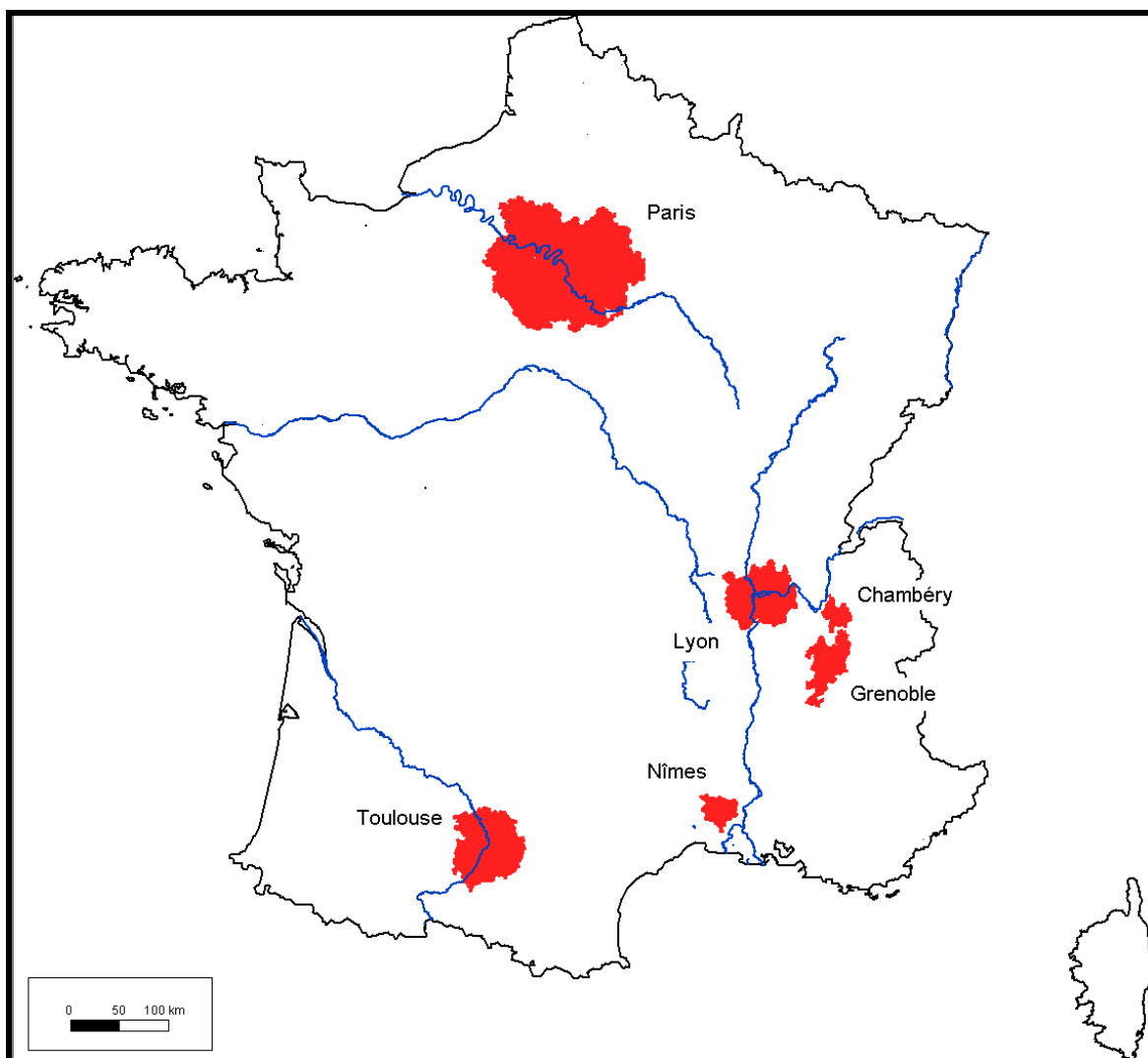


Figure 1– Carte des aires urbaines⁶ de France dans lesquelles les entretiens ont été réalisés

Les situations dans les agglomérations choisies se trouvent également **contrastées du point de vue de l'offre de mobilité alternative** à la voiture. Nous avons déjà évoqué la Vélostation chambérienne ; une autre Vélostation se trouve également en gare de Grenoble. Du point de vue de l'offre en transports en commun, l'agglomération de Toulouse ne possède que depuis 1993 un TCSP (Transport en Commun en Site Propre), un métro dont la seconde ligne a été inaugurée au début de l'été 2007. Néanmoins, l'agglomération toulousaine bénéficie sur son territoire d'une **association de covoiturage**, ce qui peut constituer un potentiel d'alternative à l'autosolisme quand le milieu urbain est peu dense et que les transports en commun se révèlent difficiles à développer.

⁶ L'aire urbaine est définie par l'INSEE comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. » Définition disponible en ligne, www.insee.fr

Lyon et Grenoble disposent d'un bon réseau de transports en commun, avec plusieurs lignes en site propre (métro et tramway à Lyon ; Tramway à Grenoble). L'efficacité du réseau de transports en commun dans ces deux agglomérations semble liée à des investissements importants dans les infrastructures de transports en commun, associés à un milieu relativement dense et à quelques réductions de la voirie disponible pour les automobiles, notamment grâce aux TCSP. Cette politique semble donner des résultats encourageants sur la maîtrise de l'automobilité en milieu urbain dense ; ainsi, les dernières EMD de Grenoble (2002), de Lyon (2006) montrent une **inflexion forte du nombre de déplacements réalisés dans le centre**. Cette inflexion apparaît néanmoins moins forte en périphérie où l'on peut toujours observer une augmentation de la part modale de la voiture ainsi que des distances. Cette tendance n'est pas propre aux deux villes de Rhône-Alpes ici étudiées mais se retrouve également dans les EMD des agglomérations ayant mis en place des politiques similaires, telle l'agglomération de Lille (2006). Cependant, cette **tendance reste à confirmer** au travers d'autres enquêtes dans les années qui viennent.

Ainsi, les agglomérations dans lesquelles le terrain a été réalisé diffèrent par leurs morphologies et leurs différences de politiques et d'investissement dans le réseau de transports en commun. Ses différences s'avèrent alors plus ou moins favorables à l'usage de la voiture individuelle, au covoiturage, aux transports en commun ou encore au vélo. Ces informations permettent de fixer le **cadre général à notre enquête**. Cependant, cette dernière se situe à une échelle nettement plus micro-individuelle et les données qualitatives recueillies ne permettent pas d'évaluer la réussite quantitative de telle ou telle initiative ou politique. Ainsi, nous avons rencontré un nombre conséquent de covoitureurs dans les agglomérations disposant d'une association. Cet état de fait ne signifie pas que le covoiturage était davantage répandu dans cette agglomération, mais relève plutôt d'un effet de terrain puisque le recrutement a été en partie effectué grâce à des relais associatifs, tels que les associations de covoiturage. **Notre regard reste donc bien centré sur les usagers eux-mêmes** et les processus qui les ont amenés à faire des choix de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et non pas sur les initiatives qui favorisent de tels choix – même si le rôle des initiatives intervient dans les choix de mobilité comme nous le verrons au cours de ce travail.

3- La méthode d'investigation : le choix du récit de vie

Comme nous l'avons précédemment évoqué, les entretiens d'usagers ont été réalisés grâce à la méthode **du récit de vie**. Il s'agit d'**histoires de vie centrées sur la mobilité et les modes de déplacements**. Cette méthode consiste à remonter le temps avec l'informateur jusqu'à sa petite enfance et de remonter ainsi le fil de ses souvenirs au travers des divers modes de déplacements utilisés, expérimentés ainsi que des **souvenirs et évocations qui s'y rapportent**. Ainsi, la majeure partie de l'entretien était consacrée à l'évocation des souvenirs de déplacements depuis l'enfance jusqu'au moment de l'entretien. Puis, une seconde partie de l'entretien, plus courte, visait à rendre compte au moment de l'entretien des modes de déplacements utilisés selon les motifs de déplacement, notamment en prenant l'exemple de la semaine précédent l'entretien. La description de la dernière semaine permettait ainsi de rendre compte à la fois des déplacements de semaine, mais aussi des déplacements de week-end et de loisir. Enfin, une dernière partie était consacrée aux représentations individuelles des modes de déplacements utilisés, notamment autour de l'usage de la voiture individuelle en zone urbaine.

L'objectif de cette recherche, à savoir l'exploration des parcours et cheminements amenant à l'adoption d'un mode de déplacement altermobile, nous a guidé dans le choix du récit de vie comme méthode d'enquête. En effet, cette **méthode de recueil des données permet de saisir, dans le temps long de la vie d'un individu, les périodes de stabilité et d'instabilité**. Ainsi, elle a facilité l'élaboration des processus amenant aux usages altermobiles, que ceux-ci s'inscrivent dans le changement ou dans la continuité. Comme le souligne D. Bertaux : « les récits de vie (...) constituent précisément une méthode qui permet d'étudier l'action dans la durée » (Bertaux, 2005 : 8). Ensuite, le récit de vie possède l'avantage, dans l'évocation des souvenirs, de donner à voir **trois types d'effets** qui peuvent expliquer les comportements : des effets de génération, des effets de cycle de vie et des effets propres à la diversité sociale. Le matériau ainsi recueilli est donc d'une **grande richesse**, tant du point de vue individuel, qu'au niveau des relations familiales et amicales, des parcours scolaires et professionnels, de la construction familiale, etc. De plus, grâce à l'évocation des souvenirs de l'enfance et de la jeunesse, le récit de vie permet également de proposer une analyse sociologique relative aux apprentissages des mobilités et à un éventuel héritage familial des usages modaux. Enfin, cette méthode d'enquête permet d'établir une **relation privilégiée entre l'informateur et l'enquêteur** tout au long de l'entretien, et le rend **propice aux confidences**. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de

décrire des souvenirs d'enfance ou des expériences partagées par l'enquêteur et l'enquêté, par exemple le passage du permis de conduire. De tels souvenirs rapprochent alors les interlocuteurs grâce au sentiment d'avoir vécu les mêmes événements et d'avoir ressenti les mêmes émotions. C'est pour toutes ces raisons que nous avons privilégié la méthode du récit de vie pour conduire les entretiens, car elle nous semblait être **la plus à même à retracer la profondeur et la richesse sociale qui entoure la mobilité**.

Néanmoins, comme toutes les méthodes de recueil des données, le récit de vie n'est pas exempt de certaines lacunes qui peuvent interférer dans l'analyse des discours. Ainsi, les informateurs peuvent être amenés à sélectionner les informations données à l'enquêteur, mais aussi mettre en corrélation certains des événements racontés, afin de garantir la cohérence du discours (Bourdieu, 1986). Selon cet auteur, le récit biographique se rapprocherait « du modèle officiel de la présentation officielle de soi, carte d'identité, fiche d'état civil, curriculum vitae, biographie officielle » (Bourdieu, 1986 : 71). S'il est vrai qu'on observe durant les entretiens une **volonté des interviewés à homogénéiser leur discours**, le matériau ne saurait se réduire à une biographie officielle. Ce serait oublier le rôle de l'enquêteur qui ne doit pas se contenter d'écouter son informateur, mais qui doit également le questionner et « relancer » ses affirmations. Dans ce type d'entretien, le **rôle de la relance s'avère crucial** car il permet justement de dépasser la simple présentation de soi que pourrait construire l'interviewé. Enfin, malgré cette limite, la parole recueillie dans les récits de vie reste d'une richesse incomparable.

Plusieurs modèles d'analyse peuvent être élaborés à partir des récits de vie. Il ne s'agit pas de rechercher, au travers des biographies, le point initial dont découleraient leurs usages (modèle archéologique) (Coninck, Godard, 1990 31), mais bien de se consacrer à « la **description du processus lui-même** » (Coninck, Godard, 1990 : 34). C'est donc principalement le « modèle du cheminement » que nous mobiliserons, puisqu'il possède l'immense avantage de **rendre compte des linéarités et des bifurcations** des trajectoires biographies. Ainsi, nous serons amené à décrire l'autonomisation progressive de l'enfant dans ses déplacements ou encore les processus dont procèdent les changements de pratiques modales. Mais, nous emprunterons également au modèle structurel une partie de nos analyses, notamment pour **rendre compte des effets d'âge et de cycle de vie** (Coninck, Godard, 1990 : 40).

4- Les difficultés relatives à l'objet de recherche

Si la plupart des entretiens se sont déroulés sur le mode de la complicité, ils ont pu néanmoins faire l'objet de certaines réticences au départ. Ainsi, certains interviewés ont comparé la méthode biographique à une psychanalyse, se prêtant à l'exercice avec humour mais **suspicion**. D'autres ont pu remettre en cause la **confidentialité des propos** étant donné la spécificité et l'individualité des informations recueillies au cours d'un entretien. Pourtant, une fois rassurés et mis à l'aise, c'est avec confiance qu'ils nous ont livré leurs souvenirs.

Une seconde difficulté est plus proprement liée à l'objet d'étude : la **mobilité**. En effet, il apparaît difficile de faire parler les interviewés sur leurs déplacements, cette thématique restant **relativement insaisissable**. C'est pourquoi les enquêtés comme l'enquêteur ont souvent évoqué des situations concrètes et fait référence à des objets, qui sont plus facilement supports de mémoire. Cette difficulté se double d'une seconde pour certains interviewés. En effet, ces derniers n'avaient pas tous le même **rapport personnel à la mobilité** et aux déplacements ; ainsi, si pour certains, les déplacements constituent un objet central de leur vie quotidienne, pour d'autres ils apparaissent davantage secondaires, peu objets d'intérêt :

« Mon passé, je ne l'ai pas mémorisé à travers mes déplacements, donc !! Les détails, je sais pas !! Tout ça c'est assez vague... » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

Néanmoins, la difficulté à évoquer les souvenirs de déplacements nous a parfois donné l'impression que c'était davantage la période de la vie qui était difficilement racontable, quand elle était très intime ou objet de souffrance.

Un troisième élément doit être signalé parmi les difficultés du terrain et les limites possibles de l'analyse qui en a été tirée. Tous les interviewés n'avaient pas la même **perception du changement d'habitudes modales**. Pour certains, ce dernier avait été vécu comme tel et pouvait donc se raconter comme un changement radical, facilitant alors les connexions entre les causes perçues par les interviewés et leurs effets sur leur mobilité quotidienne. Mais, pour d'autres, le changement pouvait ne pas être perçu comme tel. Ce dernier est d'ailleurs apparu plus facile à décrire qu'il était récent. Le cas échéant, ce sont le chercheur et la situation d'entretien qui ont amené les informateurs à s'interroger sur les raisons du changement, sans qu'ils ne se soient jamais posé la question auparavant :

« Je sais pas pourquoi... Enfin, j'essaie de trouver des réponses à des questions que je ne me suis jamais posées ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Cet élément renseigne alors sur un double rapport que peuvent entretenir les altermobilités interrogés à leur mobilité quotidienne : soit, cette dernière est une pratique

centrale de leur vie quotidienne, attirant leur attention et restant dans leur mémoire ; soit, elle apparaît davantage comme quelque chose de périphérique, impliquant alors un moindre intérêt de l'individu aux choix qui s'y rapportent.

Enfin, des distorsions dans les discours restent toujours possibles du fait de la **situation d'entretien**. Ainsi, il peut être difficile pour l'enquêté d'avouer à l'enquêteur que ce sont des difficultés financières qui l'ont amené à abandonner la voiture au profit du vélo. Il y a donc, dans les discours, une tendance à « survaloriser » les raisons légitimes ou valorisantes socialement de ce changement. Parmi elles, nous avons notamment relevé le recours à l'argument de la conscience environnementale. Mais, grâce à la longueur des entretiens et à la mise en confiance opérée en vue de faciliter la parole, il nous semble qu'il a été possible de distinguer et d'analyser ces effets de valorisation qui peuvent ponctuer les discours et en biaiser l'analyse.

5- Présentation des altermobilités interrogées

Au final, une cinquantaine d'entretiens ont été réalisés, dont 7 entretiens exploratoires. Les entretiens ont duré entre 45 et 150 minutes et ont été intégralement enregistrés et retranscrits. Parallèlement, une prise de note avait lieu afin de pallier d'éventuelles défections de l'enregistreur mais aussi pour noter les relances à faire au cours de l'entretien. C'est donc à partir d'un **corpus d'environ mille pages** que ce travail a été construit.

Les interviewés avaient, au moment du terrain, entre 32 et 62 ans. Tous étaient **actifs ou étudiants** puisque l'un des critères de recrutement concernait le trajet domicile-travail (ou domicile-études). Une majorité des enquêtés appartiennent aux **classes moyennes, voire aux classes moyennes supérieures**. Nous n'avons pas rencontré de personnes en grande difficulté financière, de manière volontaire. En effet, travailler sur l'accès à la mobilité des populations défavorisées pose des problématiques bien spécifiques⁷ qui nous éloignaient de l'analyse des processus de choix altermobilités. Néanmoins, le fait que les enquêtés n'aient pas de fortes contraintes financières ne fait pas pour autant disparaître le rôle de ces dernières dans le choix modal.

Une fois les critères de recrutement posés sur le motif du trajet et les altermobilités concernées, un **critère de diversité** a été appliqué. Ainsi, en terme de **statut familial**, nous

⁷ Travailler sur les déplacements des personnes défavorisées conduit à s'intéresser à la dimension politique des aides sociales, aux milieux associatifs de réinsertion sociale, ainsi qu'aux questions d'équité de l'accès à la mobilité. De plus, les problématiques sociales et environnementales rentrent bien souvent en contradiction : par exemple, faut-il permettre l'accès à l'automobile aux personnes défavorisées qui n'ont pas les moyens financiers d'y avoir accès, alors même que les enjeux environnementaux tendent à nécessiter une diminution de ses usages ? Sur les questions d'exclusion sociale et de mobilité, voir entre autres Le Breton (2005) et Orfeuil (2004).

avons une diversité de profils (personnes célibataires, vivant en couple, avec ou sans enfants) de même que pour la **localisation résidentielle** (hyper-centre urbain, périphérie proche ou lointaine, voire zone rurale). Ainsi, nous avons essayé de faire varier les lieux d'habitation entre le centre, le périurbain proche ou éloigné d'autant que les dernières EMD (enquêtes ménages déplacements) montrent que les déplacements du centre des agglomérations bénéficie davantage des investissements dans les transports en commun. Ainsi, il s'agissait de ne pas se limiter à des déplacements centraux mais bien à faire varier les distances et les types de déplacements (déplacements transversaux ou en étoile)⁸. Le tableau ci-après (récapitule les profils de chacun des interviewés.

⁸ Les localisations des lieux d'habitation et de travail des enquêtés sont représentés graphiquement sur les cartes de chacune des aires urbaines en annexe. Voir figures 11 à 17.

ENTRETIENS EXPLORATOIRES					
Prénom	Age	Profession	Lieu d'habitation	Mode alternatif utilisé sur le trajet domicile-travail	Situation de famille
Benoît	20	étudiant	Paris	Transports en commun et covoiturage	Célibataire
Jacques	75	retraité	Paris	vélo	Marié, 3 enfants
Olivier	26	avocat	Paris	vélo	Concubinage
Patricia	23	vendeuse	Paris	mobylette	Célibataire
Patrick	31	technicien (spectacle)	Paris	Transports en commun et covoiturage	Célibataire
Paul	25	enseignant	Paris	vélo	Célibataire
Sylvain	33	cuisinier	Paris	Deux-roues motorisés	Marié, 1 enfant

ENTRETIENS					
Prénom	Age	Profession	Lieu d'habitation	Mode alternatif utilisé sur le trajet domicile-travail	Situation de famille
Alain	49	Architecte	Grenoble	vélo	Marié, 3 enfants
Anne	45	ingénieur	Banlieue de Toulouse	covoiturage	Mariée, 3 enfants
Antoine	32	ingénieur d'études	Nîmes	vélo	Célibataire
Bernard	40	cadre technique	Chambéry	Train + vélo	Marié, 2 enfants
Brigitte	50	Photographe hospitalier	Grenoble	transports en commun	Mariée, 2 enfants
Catherine	48	nutritionniste	Grenoble	transports en commun	Mariée, 2 enfants
Christelle	46	Enseignante	Toulouse	vélo	Mariée, 3 enfants
Claire	31	chargé d'études	Lyon	Train + transports en commun	Concubinage, 1 enfant
Deborah	45	Ingénieur	Banlieue de Toulouse	covoiturage	Concubinage, 1 enfant
Didier	51	Ingénieur	Grenoble	covoiturage	Marié, 3 enfants
Esther	56	Enseignante	Grenoble	covoiturage	Divorcée, en concubinage, 3 enfants
Francis	54	Topographe	Grenoble	vélo	Marié, 3 enfants
François	44	chercheur	Paris	covoiturage	Célibataire
Françoise	46	Médecin	Chambéry	vélo	Séparée, 2 enfants
Frédéric	46	cheminot	Chambéry	vélo	Divorcé, en concubinage, 1 enfant

Prénom	Age	Profession	Lieu d'habitation	Mode alternatif utilisé sur le trajet domicile-travail	Situation de famille
Gontran	40	Chef d'entreprise	Nîmes	vélo	Marié, 4 enfants
Jean	62	magistrat	Lyon	Marche, transports en commun	Marié, 4 enfants
Jean-Charles	62	Professeur d'anglais	Toulouse	vélo	Marié, 3 enfants
Jean-François	55	Ingénieur	Grenoble	vélo	Marié, 3 enfants
Jeanne	41	Agent d'entretien	Montreuil	vélo	Concubinage, 3 enfants
Jeannine	55	secrétaire de mairie	Chambéry	bus	Remariée, 2 enfants
Jean-Pierre	47	Documentaliste	Banlieue de Toulouse	covoiturage	Marié, 4 enfants
Joachim	30	Informaticien	Région toulousaine	covoiturage	Marié, 1 enfant
Laura	44	Employée	Région toulousaine	covoiturage	Mariée, 2 enfants
Laurence	50	Chef du service financier	Paris	covoiturage	Mariée, 2 enfants
Léa	38	secrétaire	Chambéry	train +vélo	Mariée, 1 enfant
Marcel	46	attaché de préfecture	Nîmes	vélo	Marié, 2 enfants
Maurice	57	relieur	Chambéry	Vélo et bus	Marié, 2 enfants
Mohamed	35	Employé dans le tourisme	Grenoble	covoiturage	Marié
Monique	55	Employée	Banlieue de Toulouse	covoiturage	Veuve, 2 enfants
Muriel	44	graphiste	Banlieue de Toulouse	Covoiturage et vélo	Mariée, 2 enfants
Nadia	32	Responsable logistique	Paris	covoiturage	Célibataire
Nicole	57	enseignante	Banlieue de Toulouse	covoiturage	Mariée, 3 enfants
Patrice	41	étudiant	Chambéry	Train + vélo	Célibataire

Prénom	Age	Profession	Lieu d'habitation	Mode alternatif utilisé sur le trajet domicile-travail	Situation de famille
Pierre	43	ingénieur	Banlieue de Toulouse	Covoiturage et vélo	Marié, 4 enfants
Pierre	49	Architecte	Grenoble	vélo	Marié, 3 enfants
Sébastien	33	Chargé de mission	Toulouse	vélo	Concubinage
Serge	46	Comptable	Montreuil	vélo	Concubinage, 4 enfants
Simon	53	architecte	Grenoble	Transports en commun avec parking-relais	Célibataire
Sophie	26	Enseignante	Grenoble	covoiturage	Concubinage
Sylvie	54	secrétaire	Grenoble	transports en commun	Mariée, 2 enfants
Thomas	38	journaliste	Lyon	Marche, vélo, transports en commun	Concubinage

Tableau 1- Tableau récapitulatif des entretiens d'usagers

III- TERRAIN SECONDAIRE : LES ACTEURS DU COVOITURAGE

Un second terrain, plus court et moins fouillé que le terrain sur les usagers, a été réalisé auprès des **acteurs du covoiturage**. Il visait à rendre compte de la prise en compte, à l'échelle méso-sociale, des initiatives favorables au covoiturage. Pour ce faire, nous avons pris contact avec les **responsables des principaux sites Internet de covoiturage** français, ainsi qu'avec l'ensemble des **associations locales dédiées au covoiturage**. Enfin, des entretiens ont également été réalisés avec les **responsables de la mise en place de projets de covoiturage au sein de grandes entreprises et de collectivités locales**. Les informations ont été recueillies grâce à des entretiens en face à face, mais aussi des entretiens téléphoniques ou encore des échanges d'emails.

Les contacts pris *via* les sites Internet de covoiturage n'ont pas toujours abouti. Ainsi, ne figurent dans le tableau ci-dessous uniquement les sites avec lesquels nous avons pu échanger des informations sur le fonctionnement, le statut et les résultats du covoiturage organisé. Les opérateurs privés de covoiturage ne figurent pas non plus dans ce tableau, pour des raisons de confidentialité. Ces derniers nous ont explicitement demandé la plus grande discrétion au cours des entretiens, étant donné la forte concurrence qui semble exister entre les opérateurs. Néanmoins, les informations stratégiques concernant le fonctionnement de leurs entreprises ont été analysées ; des extraits d'entretiens seront quand même cités dans ce travail mais ils ne porteront en signalétique que la mention « opérateur privé » afin de respecter la confidentialité promise lors des entrevues.

Nom des personnes interviewées	Nom du site Internet associé	Statut	Localisation	Zone de couverture	Remarques
Mme J.	www.allostoprennes.com www.covoiturage.asso.fr	Association	Rennes	Locale et nationale	Le site local est dédié aux trajets domicile-travail
M. R.	www.allostop.net	Association	Paris	Nationale voire internationale	
M. L.	www.carstops.org	Association	Lille	Nationale	
M. W.	www.savoiecovoiturage.fr	Centrale de mobilité	Chambéry	Départementale	
M. A.		Entreprise		Régionale	Pas de site public Service réservé aux personnels des sites ADP
M. S.	www.123envoiure.com	Association		Nationale	Site fonctionnant uniquement virtuellement
Mme B.	www.covoituval.org	Association	Labège (31)	Locale	Trajets domicile-travail exclusivement

Nom des personnes interviewées	Nom du site Internet associé	Statut	Localisation	Zone de couverture	Remarques
M. H.	www.covoiturage.com	Site de particulier		Nationale	Site uniquement virtuel
M. M.	www.covoiturage.fr	Site de particulier		Nationale	Site uniquement virtuel
M. Li.	www.easycovoiturage.com	SARL		Nationale	Site uniquement virtuel
Mme G.	www.tribu-covoiturage.com	Association		Nationale	Site uniquement virtuel
M. X.	www.covoiturage.servauto.org	Association		Nationale	Site uniquement virtuel
M. P.	www.covoiturage-rhone-alpes.com	Site de particulier		Régionale	Site uniquement virtuel
Mme C.	www.covoiturage42.fr	Association	Veauche (42)	Nationale	
M. B.	www.covoiturage-finistere.fr	Collectivité		Départementale	
M. K.	www.covoiturage.net	Association	Grenoble	Nationale	Site aujourd'hui disparu

Tableau 2- Tableau récapitulatif des entretiens menés auprès des opérateurs de covoiturage

Les informations recueillies auprès de ces opérateurs ont pu être également complétées grâce à l'étude menée par le CERTU au printemps 2007 sur le covoiturage et visant à réaliser un panorama des services de covoiturage en France. L'ensemble de ces services existant sur le territoire français peut être visualisé sur la carte ci-dessous.

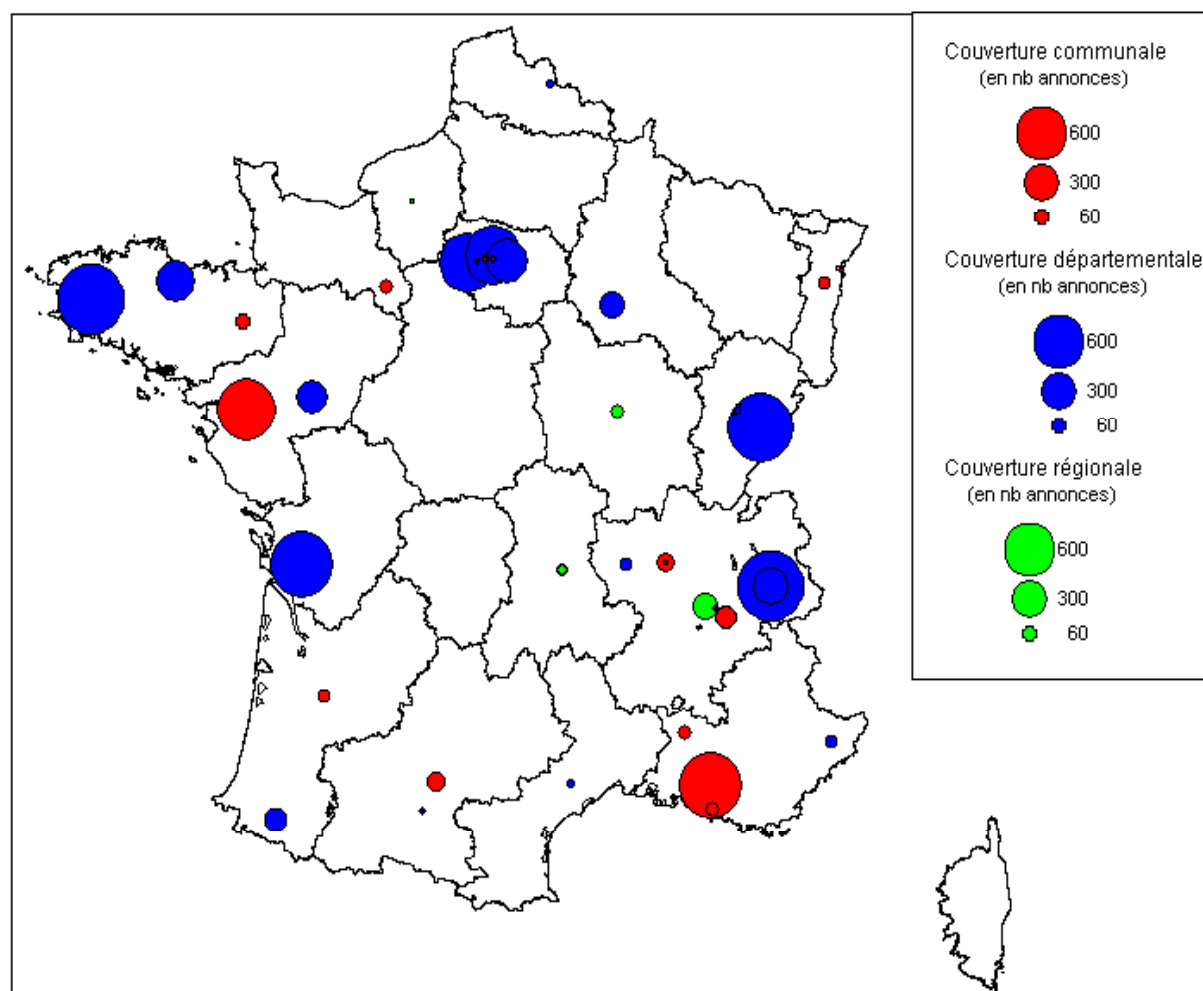


Figure 2- Carte des services de covoiturage en France, CERTU, 2007.

Notre recherche combine ainsi un **double regard**, à la fois sur les institutions et organisations favorisant les altermobilités mais aussi sur les usagers de ces modes de déplacements. Chacun de ces regards se place à une échelle d'observation différente, méso-sociale pour les organisations et micro-individuelle pour l'analyse des usagers, permettant une complémentarité des deux terrains d'enquête. La méthode qualitative et inductive retenue pour cette recherche permet de rendre compte de la diversité des comportements et usages. Elle autorise, en outre, une exploration approfondie des trajectoires biographiques et parcours de décision amenant aux usages qui nous intéressent. Ainsi, **le terrain secondaire a pour objectif de fixer le cadre organisationnel et législatif dans lequel évoluent les altermobilités – et notamment le covoiturage**. Quant au terrain principal, centré sur les usagers altermobilistes, il vise plutôt à rendre compte des divers processus amenant de tels usages ainsi que de la manière dont altermobilité et automobilités s'associent dans les pratiques quotidiennes.

Partie 1- Emergence et institutionnalisation des altermobilités : un regard méso-social

Dans ses travaux sur les organisations et les pratiques innovantes, N. Alter définit l'innovation comme un processus composé « d'une constellation d'actions ordinaires » (Alter, 2002 : 20). L'innovation ne provient pas de manière mécanique et directe d'une décision unilatérale qui serait prise par une instance décisionnaire, telle que la direction d'une entreprise. Pour devenir innovation, la pratique ou l'objet doit en effet être réapproprié par les acteurs : « L'innovation représente l'ensemble du processus social et économique amenant l'invention à être finalement utilisée ou pas. » (Alter, 2002 : 16). Ainsi, cet auteur distingue l'invention de l'innovation, reprenant ainsi la distinction opérée par G. Tarde, père fondateur de l'analyse sociologique de l'innovation : « Tarde, il y a plus d'un siècle, expliquait que les sociétés se développaient selon le principe de l'« imitation ». (...) L'imitation, selon Tarde, représente l'intégration dans les pratiques sociales d'inventions initialement isolées, individuelles. C'est leur diffusion qui produit la société. (...) La diffusion des inventions amène ainsi à définir la structure sociale, apparente à un moment donné, comme le résultat d'actions qui ne sont pas déterminées par un état du monde : “Toute invention qui éclot est un possible réalisé entre mille, parmi les possibles différents” [1890, 1979, p.49]. » (Alter, 2002 : 16).

Cette **réappropriation** ne va donc pas de soi. Elle **nécessite du temps** – tel est le cas de l'invention du moulin à eau, qui date du Moyen-âge, mais dont la diffusion « s'est étalée sur un millénaire » (Alter, [2000] 2003 : 10). Elle se diffuse également dans un « milieu social » bien spécifique, qui la rend possible ou la favorise – la diffusion du moulin à eau devient plus facile lorsque la main d'œuvre nombreuse et bon marché des moulins à bras vient à manquer (Alter, [2000] 2003 : 11). Ainsi, l'innovation « ne modifie pas les seules activités utilisant directement les outils en question, mais l'ensemble social vivant de ces activités » (Alter, [2000] 2003 : 11). Reprenant **la théorie des cycles** formalisée par Schumpeter (1911; 1939), N. Alter décrit alors les différentes phases par lesquelles passe nécessairement une innovation – mais que l'on ne peut reconstruire qu'*a posteriori*, puisque rien ne présage jamais de la réussite sociale d'une invention. Ce processus « a souvent été formalisé dans la célèbre **courbe logistique en « S »** : peu d'usages au départ avec seulement quelques pionniers ; beaucoup d'usages ensuite avec les imitateurs, et de nouveau peu d'usages à la fin, ou parce que le marché est saturé, ou parce qu'il touche les 'réfractaires'. » (Alter, 2006 : 269).

Le **processus d'innovation** se définit donc comme le **processus social qui amène une invention**, c'est-à-dire un objet ou une pratique nouvelle, **à devenir la nouvelle norme d'usage**. Dans le contexte des entreprises sur lequel travaille N. Alter, ce passage est entériné par l'institutionnalisation de la pratique, c'est-à-dire le moment où les entreprises

vont « cristalliser sous forme réglementaire » (Alter, 2002: 22) les pratiques innovantes. Cette institutionnalisation constitue alors le signe de l'usage déjà collectif de l'invention au sein de l'entreprise, au point que cette dernière devienne la nouvelle règle d'usage. L'innovation, lorsqu'elle est aboutie, amène ainsi à une inversion des normes : « Ce phénomène est certainement l'un des plus passionnants de la sociologie de l'innovation, car il amène à comprendre, **en mobilisant le concept de déviance, que des comportements minoritaires peuvent transformer des conduites collectives en inversant progressivement les normes.** » (Alter, 2006: 278).

En sortant la description du processus d'innovation du contexte des entreprises qui est celui de N. Alter, les caractéristiques qu'il attribue à l'innovation peuvent être transposées à la question du développement des initiatives en faveur des pratiques altermobiles. En effet, l'émergence de ces pratiques et leur visibilité sociale grandissante interroge sur leur place sociale : ces pratiques ont-elles toujours existées ? Ou bien sont-elles véritablement en émergence ? Sont-elles devenues plus visibles du fait de l'attention qui est désormais portée sur elles ? Pour quelles raisons sont-elles tant aujourd'hui au centre de l'attention ? Afin d'ébaucher une réponse à ces questions, nous avons choisi d'observer les altermobilités à une échelle méso-sociale, c'est-à-dire à l'échelle des « organisations, des entreprises et des systèmes d'action » (Desjeux, 2004 : 6). Il s'agira tout d'abord de définir le cadre réglementaire et juridique qui entoure ces pratiques. L'inscription réglementaire des altermobilités amorce d'ores et déjà le processus d'institutionnalisation de ces pratiques ; son analyse permettra également de définir leur statut légal dans la société française d'aujourd'hui et les enjeux auxquels elles sont liées (chapitre 1). Puis, toujours au travers d'un regard organisationnel, nous nous intéresserons plus particulièrement aux initiatives relatives au covoiturage⁹. Cette pratique, réinventée à l'aune des enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle, apparaît aujourd'hui portée par une multiplicité d'initiatives et d'acteurs, laissant alors penser que cette pratique serait en voie d'institutionnalisation (chapitre 2).

⁹ Les délais impartis par la thèse ne nous ont pas permis de fournir une analyse aussi approfondie des acteurs intervenant dans l'organisation des autres pratiques altermobiles choisies. Néanmoins, le covoiturage nous semblait être une bonne illustration du processus d'innovation qui semble en cours, du fait de son invention (ou réinvention) récente.

CHAPITRE 1- D'UNE PRISE DE CONSCIENCE GLOBALE AUX DISPOSITIFS D'ACTION CONCRETE : L'ENCADREMENT LEGAL DES ALTERMIBILITES

De la même manière qu'une pratique nouvelle se trouve institutionnalisée lorsque l'entreprise la « cristallise sous forme réglementaire » (Alter, 2002: 22), les pratiques altermobiles se trouvent institutionnalisées par la prise en compte réglementaire dont elles font l'objet. Cette inscription donne alors à ces pratiques un statut officiel qui relève tantôt de l'incitation, tantôt de l'obligation. Elle constitue ainsi un signe de leur institutionnalisation. De plus, la connaissance du cadre légal dans lequel évoluent les pratiques altermobiles apporte un éclairage sur les pratiques individuelles car il leur fournit un cadre d'action.

Ainsi, le cadre d'action légal et organisationnel des altermobilités laisse entrevoir que ces dernières se trouvent être partie prenante de plusieurs préoccupations globales. En effet, les altermobilités, en tant qu'alternatives à des usages automobilistes exclusifs, se trouvent au carrefour des préoccupations de développement durable, mais aussi de réchauffement climatique. Ces prises de conscience globale ont été traduites au niveau national de diverses manières, puis ensuite encore au niveau local. Chacune de ces traductions implique alors une dimension relative aux comportements de mobilité, concernant alors pleinement les altermobilités qui nous intéressent. Il s'agit alors ici, dans cette première partie, de rendre compte de l'encadrement légal et juridique dans lequel se trouvent les altermobilités (section 1), puis de décrire les différents outils mis en place tant aux échelles nationales que locales pour en favoriser l'usage (section 2). Nous aborderons principalement la question des outils au travers des services à la mobilité, c'est-à-dire des services les plus proches des individus donc les plus à même d'influencer leurs pratiques quotidiennes.

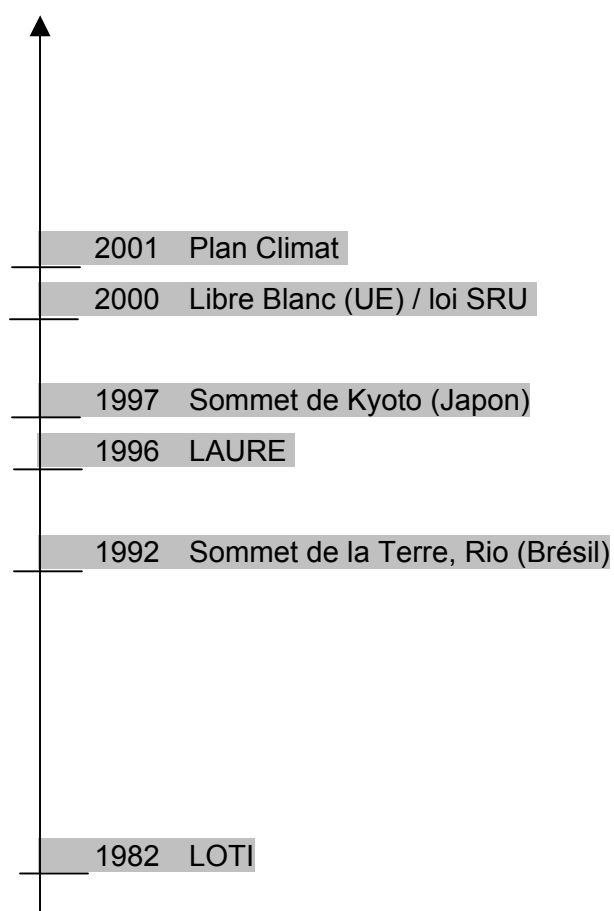


Figure 3- Chronologie des lois et engagements favorables aux altermobilités

1- Des engagements internationaux : prise de conscience écologique et traduction des engagements

En partant du niveau de gouvernance¹⁰ le plus global, plusieurs engagements internationaux impliquent, dans leur traduction opérationnelle, des pratiques de mobilité alternative à la voiture. Il s'agit, d'une part, de l'engagement international en faveur du développement durable (1992) qui se traduit de manière opérationnelle et locale au travers des agendas 21 locaux. D'autre part, plus récemment, plusieurs états se sont engagés à Kyoto pour la réduction des gaz à effet de serre (1997) dans le but d'enrayer le réchauffement climatique, dont la France qui a traduit au niveau national cet engagement par le Plan Climat, impliquant une maîtrise de l'automobilité.

A- Respecter l'engagement en faveur d'un développement durable : les agendas 21 locaux

A1- Le sommet de la Terre et l'engagement global en faveur du développement durable

En 1992, a lieu à Rio de Janeiro (Brésil) le Sommet de la Terre. Cette conférence des Nations Unies constitue le point d'orgue d'une **réflexion mondiale sur les questions d'environnement et de développement** et amène sur le devant de la scène internationale la notion de **développement durable**. Traduction de « sustainable development », cette notion est définie dans le rapport Brundtland « Our common futur » (Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, 1987) comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » Cette définition fait encore référence aujourd'hui.

La réflexion autour de la notion du « développement durable » est principalement issue d'un **double constat**. D'une part, le constat d'un **accroissement des inégalités de croissance et de richesses** entre les Pays du Nord et du Sud mais aussi au sein d'une même nation. Un certain nombre d'êtres humains ne bénéficient ainsi pas de l'accroissement global des richesses¹¹. Ce constat rejoint un courant de pensée émergeant dès les années 1950 qui se structure autour de l'idée que le développement devrait prendre en compte des

¹⁰ Le terme gouvernance est pris ici dans son sens le plus large, c'est-à-dire comme l'art de gouverner, l'ensemble des règles qui influencent l'exercice des pouvoirs.

¹¹ Un rapport du PNUD (2002) met ainsi en évidence que 20% de la population mondiale consomme 80% des richesses produites annuellement dans le monde. Les écarts de richesse semblent se creuser.

aspects sociaux et culturels, et non pas seulement économiques. Il amène également une réflexion autour d'un développement local (Rouxel, Rist, 2000). D'autre part, les années 1980 sont le théâtre de **phénomènes naturels inquiétants** (pluies acides, désertification, etc.) **qui alertent sur la santé de la planète** et amènent à une prise de conscience sur le rôle dévastateur du développement sur l'environnement.

Un **texte fondateur** émerge de ce sommet : « La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement »¹² dans lequel sont énoncés les trois piliers du développement durable : la dimension économique, la dimension sociale mais aussi et surtout la dimension environnementale. En effet, des trois piliers du développement durable, le pilier « environnementaliste » apparaît effectivement comme le plus important (Brunel, 2004).

Un **programme, baptisé Agenda 21**¹³ (pour le 21^{ème} siècle), est également adopté. Il s'agit d'un programme d'actions « qui décline les problèmes qui se posent pour l'environnement et le développement, fixe les objectifs à atteindre pour faire de l'écodéveloppement une réalité pour le 21^{ème} siècle et en précise quelques règles et orientations » (Rouxel, Rist, 2000 : 20). Ce texte n'inclut pas d'obligation légale mais fonctionne sur la base d'**initiatives relayées au niveau local**. En effet, le chapitre 28 met en lumière le rôle déterminant des collectivités locales quant à la réalisation des actions : « Les problèmes abordés dans Action 21 qui procèdent des activités locales sont si nombreux que la participation et la coopération des collectivités à ce niveau seront un facteur déterminant pour atteindre les objectifs du programme. » (Art.28.1). Chacun des états signataires de la déclaration de Rio est alors engagé à mettre en place une Commission Nationale du développement durable dont le rôle est d'encadrer la réalisation d'Agendas 21 locaux.

A2- La traduction locale des engagements de Rio

Les agendas 21 locaux s'avèrent donc être la traduction locale et opérationnelle des engagements pris au travers de la « La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement » et de l'Action 21. Il n'existe pas véritablement de définition de l'Agenda 21 local mais au travers des expériences réalisées, une « **vision relativement consensuelle** » semble se dégager (RARE¹⁴, 2005 : 30). Nous reprenons ici la définition donnée par le RARE et tirée d'un Dictionnaire du développement durable (Brodhag et alii, 2004) : « un agenda 21 est un processus de réflexion stratégique proposé dans l'Agenda 21 de Rio pour mettre en place au niveau local un projet collectif de développement durable ». Si l'importance de l'échelon local est ici réitérée, force est de constater qu'aucune échelle de

¹² Texte disponible en ligne : <http://www.un.org/french/events/rio92/aconf15126vol1f.htm> , site consulté le 20/11/2007.

¹³ Texte disponible en ligne : <http://www.un.org/french/ga/special/sids/agenda21/action0.htm> , site consulté le 20/11/2007.

¹⁴ Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement. www.rare.asso.fr , site consulté le 20/11/2007.

gouvernance n'est privilégiée. Ainsi, des initiatives se mettent en place tant aux niveaux communal et intercommunal que départemental et régional : « l'enjeu consiste à inventer de nouveaux lieux de débats et d'échanges mais aussi de nouvelles procédures de concertation et de négociation : en d'autres termes, de nouveaux modes de gouvernance » (Comélieu et alii, 2002). Enfin, quoique relevant d'une démarche volontaire, la SNDD (Stratégie Nationale de Développement Durable) adoptée en juin 2003 prévoit la réalisation de 500 agendas 21 locaux d'ici à 2008¹⁵.

Les agendas 21 locaux ne sont pas spécifiquement orientés vers la gestion des déplacements mais intègrent une dimension environnementale qui peut inclure des mesures visant la réduction de la place de la voiture. Ainsi, selon l'évaluation menée par le RARE (2004), l'une des orientations fondamentales d'un agenda 21 local concerne le développement de transports propres et d'une mobilité durable. A ce titre, les agendas 21 locaux constituent des **acteurs incontournables de la promotion des altermobilités**.

Par exemple, l'Agenda 21 d'Echirolles (38) inclut une action directement orientée en faveur d'une mobilité alternative à la voiture qui vise à : « limiter les déplacements et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements alternatifs à la voiture » dans la catégorie d'action : « transports alternatifs à la voiture et mobilité » (RARE, 2004, pp.42-43). De même, le projet de covoiturage monté par le département du Finistère¹⁶ est partie prenante de l'agenda 21 départemental.

Ainsi, les agendas 21 locaux prennent, de manière évidente, le parti d'une **incitation** et de la promotion de modes de déplacements autres que l'automobile, mais aussi de manières de se déplacer alternatives (covoiturage, autopartage, etc.). Néanmoins, l'agenda 21 local ne constitue pas l'unique outil à disposition des collectivités locales à œuvrer dans cette direction. Etant donné la pluralité des territoires sur lesquels il est appliqué et les divers niveaux de gouvernance concernés, il s'avère nécessairement lié aux autres outils de planification et de gestion des déplacements à l'échelle locale.

B- Répondre aux engagements de Kyoto : le Plan Climat (2004)

De la même manière que les agendas 21 locaux traduisaient les engagements nationaux pris lors du Sommet de la Terre, **le Plan Climat traduit au niveau national les engagements pris par la France dans le cadre du protocole de Kyoto**. Adopté le 11 décembre 1997, il se situe, du reste, dans la filiation du Sommet de la Terre. En effet, il fait suite à la Convention cadre sur les changements climatiques (entrée en vigueur en 1994) qui

¹⁵ Texte disponible sur le site www.ecologie.gouv.fr, rubrique « Développement durable », site consulté le 25 juin 2007.

¹⁶ Pour une description plus détaillée du projet, voir Chapitre 2, section 2 D- Des acteurs publics institutionnels.

pointent les « effets néfastes des changements climatiques »¹⁷ et leur possible lien avec les activités humaines. Ce texte met également en avant la responsabilité majeure des pays industrialisés dans les émissions de gaz à effet de serre et prévoit d'ores et déjà des **mesures de réduction des émissions** pour chacun des états signataires.

Le **protocole de Kyoto**, ratifié par la France en 1997, précise donc les objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre. Ce protocole s'inscrit donc dans l'enjeu global de la lutte contre le réchauffement climatique dont les causes anthropiques semblent de plus en plus probantes¹⁸. Afin d'honorer son engagement, la France a élaboré le Plan Climat (2004) qui traduit de manière opérationnelle les objectifs du protocole de Kyoto.

Concernant le domaine des transports de voyageurs qui nous intéresse, **quatre grands volets d'actions** sont avancés. Tout d'abord, un important volet d'action est consacré à la réduction des émissions des véhicules routiers en agissant notamment sur la **technologie des véhicules** eux-mêmes (par exemple, réduction des émissions liées à la climatisation ou développement des biocarburants) mais aussi sur le **comportement des consommateurs** lors de l'achat ou de la conduite. En parallèle, un volet d'action est dédié à la **recherche technologique** sur les « Véhicules propres ». Un troisième volet d'action s'avère être plus logistique puisqu'il vise le **développement de l'intermodalité des transports urbains** tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Enfin, le quatrième volet – celui qui nous intéresse le plus – concerne **l'amélioration de l'efficacité des déplacements urbains** en agissant sur trois axes : l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs ; la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprise et une amélioration de la logistique des entreprises grâce aux « Bilans Carbone » de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)¹⁹.

Les entreprises et administrations sont également sollicitées directement dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ; leur rôle, également présent dans la LAURE²⁰, est précisé dans le Plan Climat :

« Les émissions liées à des déplacements domicile-travail, individuels et motorisés, ainsi qu'à l'utilisation de véhicules particuliers (et du mode aérien) dans les déplacements professionnels d'une entreprise, d'une administration ou d'un établissement public, peuvent souvent être réduites par des mesures d'organisation facilitant l'accès aux transports collectifs terrestres, au covoiturage ou à des moyens individuels non émissifs (bicyclette). Les incitations à la réalisation de tels plans seront renforcées. **L'objectif est**

¹⁷ Texte disponible en ligne : <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf> , site consulté le 20/11/2007.

¹⁸ Le dernier rapport du GIEC (avril 2007) établit un lien de causalité entre les activités humaines et les effets du réchauffement climatique avec un « degré de confiance élevé ».

¹⁹ La méthode Bilan Carbone de l'ADEME vise à comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre. Elle s'adresse prioritairement aux entreprises. Pour plus d'informations, www.ademe.fr

²⁰ Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996). Pour plus d'informations sur le rôle de cette loi dans la gestion de la mobilité, se reporter à la partie 3- La législation française : de l'encadrement juridique à l'action concrète.

de passer, au total, de cinquante à cinq cents entreprises ou organisations concernées, à l'horizon 2005-2006. » (page 29)

Les entreprises, administrations et établissements publics se trouvent alors légalement investies d'un **rôle d'incitation à l'altermobilité**. Les entreprises, administrations et établissements publics sont donc amenées à réaliser des Plans de Déplacements, appelés de manière abrégée PDE ou Plans de Mobilité²¹. Ces plans constituent l'un des éléments-clés opérationnels en matière de gestion des déplacements²².

Il est intéressant de remarquer que l'une des modalités d'action inscrite dans le Plan Climat repose sur l'hypothèse d'une augmentation de la part modale des transports collectifs consécutive à une amélioration de l'offre. Pourtant, un tel report ne semble pas automatique. En effet, des études comparatives menées sur plusieurs villes de France mettent en évidence que l'investissement dans les transports en commun ne permet pas nécessairement d'augmenter les parts de marché de ce mode²³. Ainsi, si l'offre en transports en commun a connu une forte croissance depuis les années 1970 dans la plupart des agglomérations de France, l'impact en terme d'usage ne semble pas avoir suivi. Les investissements ont, en effet, principalement portés sur des aménagements donnés (métro, tramway) qui ont connu une forte hausse de fréquentation. Mais, cette hausse de fréquentation sur certains axes n'a pas suffi à compenser la baisse de fréquentation sur l'ensemble du réseau (Bonnell et alii, 2003 : 18). En réalité, de plus en plus de chercheurs s'accordent aujourd'hui à penser que les investissements dans l'offre de transport collectif sont nécessaires pour en maintenir l'usage mais pas suffisants pour l'accroître. Ils doivent, pour ce faire, s'accompagner d'une politique de maîtrise de l'usage de la voiture particulière²⁴ (Bonnell et alii, 2003 ; Kaufmann V. et alii, 2003).

²¹ Dans l'abréviation PDE, le E désigne le plus souvent Entreprise mais il peut également signifier Employés ou Etablissement. Dans certains cas, on parle même de PDA c'est-à-dire de Plans de Déplacements Administration. Enfin, le Plan de Déplacement peut également être nommé Plan de Mobilité. Pour notre part, nous utiliserons l'expression abrégée PDE pour le désigner.

²² Voir section 3 B- De l'encadrement juridique à l'action concrète : l'exemple du Plan de Déplacements comme service à la mobilité.

²³ Les parts de marché du transport en commun se calculent en divisant le pourcentage de déplacements en transports en commun par le pourcentage de déplacements en voiture particulière plus transports en commun (TC/(VP+TC)).

²⁴ Il s'agit d'une « gestion des espaces de voirie » au travers, notamment, d'un « partage de la voirie favorable aux transports en commun et d'une manière générale aux modes doux » (Bonnell, 2003 : 25). D'où l'intérêt d'investir dans des TCSP (transports en commun en site propre) qui possèdent le double avantage de proposer une offre alternative tout en contraignant l'usage de la voiture.

2- Les politiques communautaires : une incitation à l'alternativité

L'UE (Union Européenne) constitue également un des acteurs de la mobilité alternative à la voiture. En effet, l'Union (à l'époque encore Communauté Européenne) a repris à son compte les engagements en faveur d'un développement durable dès le Sommet de la Terre. Cet engagement s'est notamment traduit par l'organisation de la conférence d'Aalborg (1994) sur les Villes Durables. Cette conférence a donné lieu à la réalisation d'une charte des Villes Européennes pour le Développement Durable signée par 330 municipalités européennes – dont une vingtaine de villes françaises. Néanmoins, cet engagement en faveur du développement durable ne concerne pas spécifiquement le domaine des déplacements sur lequel, pourtant, l'Union Européenne agit en incitant au développement d'alternativités.

A- Un cadre fourni par le Livre Blanc (2001) et le Livre Vert (2007)

La politique communautaire en matière de transports est principalement détaillée dans le « **Livre Blanc**, la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », qui date de **2001**. Ce document a pour vocation de donner les **grandes orientations politiques de l'Europe vis-à-vis des transports de voyageurs, comme du transport de marchandise**. Si les objectifs politiques sont bien tracés au niveau communautaire, chacun des états membres reste autonome quant au choix et à l'application de mesures allant dans le sens de ces objectifs. Le Livre Blanc des Transports de 2001 est bien centré autour de la question d'une « **rationalisation de la voiture individuelle** » afin d'atteindre les objectifs de Kyoto. Deux stratégies sont principalement évoquées pour atteindre ces objectifs : d'une part, la production et commercialisation de véhicules propres et, d'autre part, l'amélioration de l'offre en transports en commun.

Au travers du Livre Blanc, l'UE souhaite **donner de l'attractivité aux offres alternatives** à la voiture, attractivité qui passe d'une part, par les infrastructures et, d'autre part, par les services rendus – par exemple la qualité des services ou l'information. Concernant les pistes cyclables, l'accent est mis sur la sécurité des infrastructures (Commission des Communautés Européennes, 2001 : 97). La multiplication des couloirs réservés aux cyclistes, tout comme le covoiturage, sont simplement cités à titre d'exemples dans la partie « Rationalisation du transport urbain ». Ils y apparaissent comme des modalités envisagées par certaines autorités locales afin de favoriser les « bonnes pratiques » en matière de transport :

« Certaines autorités locales envisagent d'allouer des voies de circulation en priorité aux moyens de transport collectifs (bus – taxis) mais aussi aux véhicules particuliers pratiquant du co-voiturage par exemple, et en multipliant les couloirs réservés aux cyclistes, voire aux motos. Dans les grandes villes et conurbations, une initiative visant à obtenir la participation des principaux employeurs, entreprises ou administrations à l'organisation des déplacements de leurs employés, voire au financement des transports collectifs pourrait être encouragée sur le modèle de la ville de Vienne dont le financement du métro est assuré en partie par les entreprises de la métropole. » (Commission des Communautés Européennes, 2001 : 98)

Quant aux transports urbains à proprement parler, le Livre Blanc évoque l'idée d'une promotion des transports urbains propres ainsi que le soutien aux projets innovants allant dans ce sens :

« Dans l'immédiat, la Commission a regroupé plusieurs sources de financement dans le cadre de l'initiative CIVITAS²⁵. Lancée en octobre 2000, cette initiative a pour objet d'aider à la réalisation de projets innovants pour les transports urbains propres. Un budget de 50 millions d'euros a été alloué dans le cadre du 5ème programme-cadre de recherche et de développement. » (Commission des Communautés Européennes, 2001 : 96)

Le Livre Blanc appelle au développement de transports urbains de qualité ainsi qu'à l'« identification et [la] diffusion des meilleures pratiques des systèmes des transports urbains » (Commission des Communautés Européennes, 2001 : 99).

Si l'innovation en termes de transports urbains propres est soutenue financièrement par le programme CIVITAS pour les villes ayant été retenues dans le projet, il est important de rappeler que le Livre Blanc n'a qu'une valeur incitative car les compétences en matière d'organisation des transports relèvent des autorités nationales voire locales (région, collectivités locales). Ces objectifs en matière de mobilité durable sont réitérés dans le **Livre Vert (2007)**. Si l'un des objectifs de ce second livre est de « lancer un grand débat public » (Commission des Communautés Européennes, 2007 : 4), il reprend certaines visées du Livre Blanc au titre de solutions possibles pour « des villes plus fluides » (Commission des Communautés Européennes, 2007 : 6). Parmi ces solutions, nous retrouvons la **promotion de la marche et du vélo**, ainsi que « l'optimisation du recours à la voiture particulière », notamment grâce à la « voiture partagée » ou le « covoiturage » (Commission des Communautés Européennes, 2007 : 6).

C'est donc dans ce cadre, essentiellement fourni par le Livre Blanc (2001), que les Etats membres sont amenés à inscrire leurs politiques étatiques en matière de transports. Néanmoins, des aides structurelles viennent également soutenir les actions en faveur des altermobilités.

²⁵ 4 villes françaises ont été retenues dans le cadre du projet CIVITAS: Lille, Nantes, La Rochelle et Toulouse.

B- Impact des aides structurelles de l'Union

Plusieurs types d'aides structurelles issues de la Politique Régionale de l'Union viennent renforcer et aider à la mise en œuvre des objectifs énoncés par l'UE. Tout d'abord, un certain nombre d'**actions structurelles** sont menées **en faveur des transports**. Le soutien aux transports se fait grâce, d'une part, au **FEDER** (Fonds européen de développement régional) et, d'autre part, au **Fonds de Cohésion**. Ainsi, entre 1994 et 1999, le FEDER a investi 15 milliards d'Euros et le Fonds de Cohésion 8 milliards dans des projets de transports.

Les transports se retrouvent également dans les actions structurelles dédiées aux questions urbaines. Parmi elles, le projet **URBAN II**, doté d'un budget de 730 millions d'euros pour la période 2000-06, est constitué de 70 programmes répartis à travers l'Union, visant notamment des zones défavorisées. Au niveau des infrastructures de transport, le projet URBAN II soutient le développement de systèmes de transport public respectueux de l'environnement²⁶.

Enfin, le **FSE** (Fonds Social Européen) finance certains projets, par exemple des associations de covoiturage. Ces financements sont, le plus souvent, des financements de départ et soutiennent deux types d'action : d'une part, la dimension environnementale et d'autre part la dimension d'insertion sociale. Des subventions d'ordre environnemental sont effectivement accordées aux associations de covoiturage dans la mesure où elles œuvrent dans le sens d'une réduction du nombre de voiture, donc de la pollution automobile associée. Pour l'insertion sociale, les associations de covoiturage permettent également l'automobilité à une population défavorisée en vue de sa réinsertion sociale, notamment dans le cadre de la réalisation de stages professionnels ou de retour à l'emploi. Le financement de ces structures constitue alors l'un des vecteurs d'action de l'Union Européenne envers d'autres formes de mobilité que la voiture individuelle.

Néanmoins, d'un point de vue strictement politique, le rôle de l'UE est de fournir une ligne de conduite aux Etats membres mais chacun reste libre de choisir les modalités d'actions. Insérée dans ce cadre d'action global, quelles sont les orientations juridiques et législatives mises en place par la France en matière de transport et d'alternativité ? Dans quelle mesure la France est-elle engagée dans la promotion et le développement d'alternativités ?

²⁶ Source : www.ec.europa.eu , site consulté le 20/11/2007.

3- La législation française : de l'encadrement juridique à l'action concrète

Au niveau national, les altermobilités se trouvent inscrites dans la loi, notamment dans le but d'une maîtrise des déplacements automobiles. Elle s'incarne au travers de plusieurs lois votées depuis une vingtaine d'années autour de l'aménagement du territoire, des transports urbains et de la maîtrise de l'énergie. Ces lois amènent également à la création de divers outils de planification, comme le PDU (Plan de Déplacement Urbain) ou de gestion de la mobilité, tel que le PDE (Plan de Déplacement Etablissement). Ce dernier étant un service à la mobilité et ayant été repéré comme un élément influençant certains changements de pratiques modales, il sera analysé de manière détaillée afin de décrire le fonctionnement de cette démarche ainsi que ses résultats.

A- La prescription d'une maîtrise de l'automobilité

De même que l'Union Européenne, la France s'est engagée dans la voie du développement durable et cet engagement se lit au travers de plusieurs textes législatifs publiés dans les années 1990. Il en est ainsi de la **LOADDT** (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et de Développement Durable d'un Territoire) du 25 juin 1999 qui rappelle les objectifs du développement durable à la politique d'aménagement du territoire. De même, les textes de lois relatifs à la gestion des déplacements s'inscrivent dans la perspective d'un développement durable.

Néanmoins, en regard du rôle purement incitatif des textes publiés à l'échelle européenne en matière de déplacements, la politique nationale française procède d'un plus grand engagement législatif dans l'altermobilité, notamment au travers de trois lois : tout d'abord, la **LOTI** (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982, la **LAURE** (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, 1996) et la loi **SRU** (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 14 décembre 2000.

La LOTI²⁷ constitue la première démarche institutionnelle visant la **planification des déplacements en milieu urbain**. Cette loi introduit notamment la **notion de Plan de Déplacement Urbain** dans la législation française en lui donnant comme objectif : « une utilisation plus rationnelle de la voiture et (...) une bonne insertion des piétons, des véhicules

²⁷ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, loi d'orientation sur les transports intérieurs.

à deux roues et des transports en commun. » (art. 28). Néanmoins, dans ce premier texte de loi, le PDU ne revêt aucune obligation légale.

L'obligation légale apparaît près de 10 ans plus tard, avec la LAURE²⁸, dont l'objectif est « *la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de **respirer un air qui ne nuise pas à sa santé**. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.* » (art. 1). La LAURE modifie donc les dispositions précédentes et rend obligatoire l'élaboration d'un PDU aux agglomérations de plus de 100 000 habitants « dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi »²⁹. Les objectifs du PDU sont détaillés dans l'article 28-1 :

« Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

1° La diminution du trafic automobile ;

2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

4° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

5° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.³⁰ »

Ainsi le **covoiturage** se trouve mentionné dans la loi depuis 1996 comme l'une des modalités de mise en pratique des PDU. Il est donc envisagé comme une **mesure incitative**, au même titre que l'usage des transports en commun, essentiellement sur le trajet domicile-travail. L'organisation de ces déplacements est confiée aux entreprises et administrations qui sont donc invitées à s'impliquer dans la lutte contre les pollutions et les gaz à effet de serre au travers des Plans de Déplacements Entreprise ou Administration³¹. Quant à l'usage de la bicyclette ou de la marche à pied, si la loi vise leur développement, elle n'en précise pas les modalités d'action concrète.

²⁸ Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie.

²⁹ Néanmoins, ce délai a été repoussé au 3 juillet 2006 par la loi Urbanisme et Habitat (loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003).

³⁰ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loi d'orientation des transports intérieurs), art. 28-1 créé par la Loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) art.14, modifié par la Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 96 (JORF 14 décembre 2000).

³¹ Nous reviendrons plus en détail sur les PDE ou PDA ci-dessous, sous-section 3 B- De l'encadrement juridique à l'action concrète : l'exemple du Plan de Déplacements comme service à la mobilité.

La troisième loi structurant la réglementation des transports en France est la loi SRU³². Au-delà des orientations fixées par la LAURE, la loi SRU donne aux PDU des **objectifs concrets** à réaliser. Elle rend notamment **obligatoire** dans l'article 113 la **mise en place de conseil en mobilité et d'information multimodale** par la création d'agences de mobilité³³. Cette dernière loi se réfère davantage aux critères du développement durable ; en effet, elle va dans le sens d'une **maîtrise de l'urbanisation et des déplacements automobiles**, mais renvoie également à la **notion de solidarité** en matière de logement, transports et équipements, même si l'ensemble de ces objectifs ne se révèle pas toujours compatibles, comme nous l'avons évoqué dans la partie méthodologique³⁴.

Enfin, le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, constitué suite aux élections de mai 2007, s'est engagé dans la réalisation d'un « plan national "transports, urbanisme et effet de serre" » d'ici la fin 2007. Ce plan vise trois objectifs :

- « - préciser la contribution du secteur des transports à l'objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre de la France d'ici 2050 ;
- identifier et planifier les actions à mener, avec des objectifs et des rendez-vous intermédiaires ;
- examiner les actions à mener et les mesures à prendre en matière de liens entre urbanisme et environnement. »³⁵

Si **l'UE fixe donc un cadre d'action aux états membres** quant à leur politique de transports, ces derniers conservent les compétences exécutives quant à la mise en place des politiques d'action et à leur forme. La France s'est orientée grâce à la LAURE vers un **objectif de maîtrise des trajets automobiles**, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Néanmoins, rien n'est précisé quant à l'existence d'éventuelles sanctions et à leur application en cas de non-respect de la légalité. De même, aucun objectif chiffré, ni modalité concrète d'action ne viennent étayer les objectifs de ces lois.

Mais toujours est-il que, grâce à ces trois lois, **les altermobilités appartiennent aux objectifs législatifs à l'échelle nationale**. Dans ce cadre, l'Etat apparaît comme l'un des acteurs des altermobilités. Il intervient dans l'organisation des déplacements à une échelle méso-sociale (c'est-à-dire celle des organisations) au travers du PDU et des PDE mais aussi

³² Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

³³ Les agences et centrales de mobilité sont des services d'information multimodale. Leur rôle est de gérer une mobilité multimodale dans le périmètre sur lequel elles travaillent en collectant et en diffusant auprès des usagers des informations relatives aux déplacements multimodaux.

³⁴ Se reporter notamment à la note 7.

³⁵ Texte disponible en ligne, sur le site du Ministère : < http://www.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=2057 > , site consulté le 20/11/2007.

à une échelle micro-individuelle (davantage centrée sur les individus donc les usagers) à travers, par exemple, la mise en place de conseil en mobilité.

B- De l'encadrement juridique à l'action concrète : l'exemple du Plan de Déplacements comme service à la mobilité

L'application opérationnelle des différents dispositifs juridiques précédemment présentés semble se séparer en deux parties. Tout d'abord, on observe des formes institutionnelles qui ont valeur de **schéma directeur** ; elles peuvent être obligatoires, comme par exemple la réalisation d'un PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ou seulement incitées comme les agendas 21 locaux. Un second type d'application opérationnelle **visé directement l'utilisateur** : il s'agit, par exemple, du PDE ou encore des agences de mobilité. Ce second type d'outils appartient à ce que certains appellent des « **services à la mobilité** »³⁶. Ce sont précisément ces services que nous souhaitons décrire ici car ils se sont trouvés partie prenante dans certains changements modaux observés. Ainsi, il nous semblait plus pertinent d'en tracer les contours à l'échelle organisationnelle avant de revenir sur leur impact dans les trajectoires modales³⁷.

Les services à la mobilité sont partie prenante du **Management de la Mobilité**. Né outre-Atlantique, le Management de la Mobilité se définit en Europe comme « une approche orientée vers la gestion de la demande de transport de passagers et de fret, qui engage de nouveaux partenariats et de nouveaux types d'outils pour faciliter et soutenir un changement d'attitude et de comportement envers des modes de transport plus soutenables. » (Momentum/Mosaic Consortium, 1999)³⁸. Il s'agit donc de l'ensemble des initiatives et des services visant une mobilité plus durable. Ces services à la mobilité sont, selon A. Azevedo da Cruz au nombre de trois : le **PDE, l'agence de mobilité et la centrale de mobilité**.

Au cours de notre terrain, les agences et centrales de mobilité étaient encore peu développées ; elles semblent plutôt s'être institutionnalisées dans les années qui ont suivi. De plus, la définition et les prérogatives de l'une et de l'autre n'apparaissent pas véritablement stabilisées³⁹. C'est pourquoi nous avons préféré concentrer notre regard sur

³⁶ Nous nous appuyons ici sur la distinction opérée par A. Azevedo da Cruz. En effet, celui-ci considère que les PDU « en raison de leur nature (documents de caractère directeur), ne constituent pas une offre directe de services à la mobilité » (Azevedo da Cruz, 2003 : 6).

³⁷ Pour cette analyse, nous renvoyons le lecteur à la partie 3.

³⁸ **Mobility Management for the Urban Environment et Mobility Strategy Applications in the Community**, projets co-financés par l'Union Européenne dans le cadre du 4ème Programme Cadre de Recherche et de Développement, 1996-1998.

³⁹ Les éléments distinguant l'agence de la centrale restent non-consensuels. Ainsi, dans son travail de recherche portant sur le Management de la Mobilité, A. Azevedo da Cruz distingue agence et centrale de mobilité par le périmètre d'action sur lequel elles œuvrent. Là où la centrale de mobilité concerne une « aire géographique étendue (la ville) », l'agence de mobilité travaille plus spécifiquement sur un site donné (Azevedo da Cruz, 2003 : 13). Néanmoins, certains des acteurs que nous avons interrogé à ce propos ne partagent pas nécessairement cette vision des choses ; ainsi, C. Speirs (Voiture & Co) considère que la Maison des Transports (Nanterre) peut être indistinctement appelée centrale ou agence de mobilité. Selon elle, la centrale fait « plutôt référence à une centrale d'appel » et l'agence à une « structure d'accueil du public ». En revanche, pour A. Azevedo da Cruz, l'une comme l'autre renvoient à des structures d'accueil du public.

les services à la mobilité que sont les PDE, d'autant que ces derniers interviennent dans certains des changements modaux observés.

B1- Un outil favorisant les altermobilités

Les **entreprises, administrations et établissements publics** se trouvent investis légalement dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, ils participent activement à la promotion des altermobilités au travers de la réalisation de PDE ou Plan de mobilité. Néanmoins, ils y participent de manière volontaire puisque **aucune obligation légale** de réalisation de PDE n'est encore en vigueur en France.

Le PDE est défini par l'ADEME comme « un **ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail** en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres... »⁴⁰. L'action du PDE porte essentiellement sur les déplacements domicile-travail des salariés du site concerné, mais il peut également englober leurs déplacements professionnels voire les « autres usagers du site (clients, visiteurs, livreurs, stagiaires) » (ADEME, 2003). Il est idéalement conçu par l'ADEME comme une **démarche « globale et intégrée »** portant sur l'ensemble des déplacements réalisés autour du site d'emploi. Enfin, il s'agit d'une **démarche participative** qui doit être réalisée en concertation avec les salariés (ADEME et alii, 2005 : 21).

Ce service à la mobilité s'adresse donc directement aux usagers et vise deux objectifs complémentaires : d'une part, la réduction des déplacements en voiture particulière et d'autre part, le **développement des usages alternatifs** (vélo, transports en commun, ...) sur le trajet domicile-travail ou dans les trajets professionnels. La réalisation de ces objectifs est menée au travers d'une multiplicité d'actions sur les déplacements. Ces dernières peuvent être de l'ordre de la contrainte, de la sensibilisation, de la promotion, ou encore de l'aménagement d'équipements ou de services (Castets, 2000 : 17).

Les PDE apparaissent alors comme des **démarches volontaires et concertées** qui mobilisent une pluralité d'acteurs. Etant donné qu'il s'agit d'une démarche volontaire et non obligatoire, le processus de décision qui amène à leur réalisation ne va pas de soi. Sa compréhension nécessite notamment de mettre en avant les avantages dont bénéficient les établissements qui réalisent des PDE. Enfin, les résultats de cette démarche apparaissent mitigés à l'échelle nationale, notamment en regard des objectifs visés dans le Plan Climat.

⁴⁰ Définition disponible sur le site www.ademe.fr, site consulté le 20/11/2007.

B2- Une démarche concertée mobilisant une pluralité d'acteurs

La réalisation d'un plan de déplacement mobilise un certain nombre d'acteurs tant à l'échelle nationale que locale. Si l'on se réfère au travail d'évaluation mené en 2005 sur les Plans de Déplacements, plusieurs acteurs nationaux interviennent dans la réalisation des PDE. Il s'agit tout d'abord de **l'ADEME**, dont nous avons précédemment repris la définition du PDE. Cet établissement public est engagé dans la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie. Dans le cadre des PDE, l'ADEME apporte un **soutien méthodologique**⁴¹ mais aussi un **soutien financier** aux établissements qui s'engagent dans cette démarche et qui respectent les critères de mise en œuvre qu'elle a formalisés.

Le **CERTU** (Centre d'Etudes et de Recherche sur les Transports et l'Urbanisme) est également un acteur important du point de vue de la promotion des démarches et de la diffusion des connaissances. Enfin, **l'UTP** (Union des Transports Publics) a un rôle d'information auprès des exploitants de transport public et de diffusion des informations, notamment au travers de ses congrès (ADEME et alii, 2005 : 28).

Au-delà de ces acteurs nationaux, plusieurs acteurs locaux se trouvent également impliqués dans les démarches PDE. Il s'agit bien évidemment des **AOT** (Autorités Organisatrices de Transports) qui organisent les transports sur leurs territoires et des Directions Régionales de l'ADEME. Mais d'autres acteurs sont en jeu, par exemple, les **Agences régionales ou locales de l'environnement, les opérateurs de transports, les CCI** (Chambres de Commerce et d'Industrie) et **les CRAM** (Caisses de Retraite et d'Assurance Maladie). Les Agences régionales ou locales de l'environnement, comme par exemple, l'ARPE (Association Régionale pour l'Environnement) en Midi-Pyrénées, sont des structures associatives qui visent à sensibiliser, à informer et à collecter des connaissances sur les thématiques de l'environnement, l'écologie et le développement durable. Elles participent notamment à l'accompagnement méthodologique des projets. Les opérateurs de transport peuvent être amenés à adapter les réseaux, les tarifs ou encore les horaires en fonction des besoins exprimés dans les PDE. Les CCI cherchent à promouvoir les démarches entre le monde de l'entreprise et les collectivités. Enfin, les CRAM « accordent une réduction de la cotisation "accident de trajet" aux entreprises mettant en place un PDE » (ADEME et alii, 2005 : 28).

Du fait de cette diversité d'acteurs, la réalisation d'un PDE apparaît comme une démarche relativement complexe. En effet, chacun des acteurs, selon leur niveau local ou national, peut avoir des intérêts différents voire contradictoires dans le projet. En ce sens, la

⁴¹ L'ADEME a notamment formalisé une méthodologie dans un guide à l'intention des entreprises et administrations qui souhaitent mettre en place un PDE, « réaliser un Plan de déplacements entreprise » (ADEME, 2003).

démarche participative prend tout son sens puisque la bonne réalisation des projets implique une **grande coordination** entre chacun des acteurs. Néanmoins, le fait qu'une telle démarche volontaire mobilise autant d'acteurs pose question ; elle interroge notamment sur les raisons qui poussent les entreprises ou administrations à s'engager dans un PDE, puisque ce dernier ne revêt aucun caractère obligatoire.

B3- Une démarche volontaire et intéressante pour les établissements qui la réalisent

Le PDE reste en France de l'ordre de l'incitation et non de l'obligation comme cela peut être le cas en Italie (Azevedo, 2003 : 21). Cette caractéristique interroge alors sur les motivations qui amènent les entreprises et/ou administrations à la réalisation d'un Plan de Déplacements. A partir d'informations collectées auprès de spécialistes de la question ainsi que d'un rapport d'évaluation sur les PDE réalisé à la demande de l'ADEME (ADEME et alii, 2005), nous pouvons apporter quelques réponses à cette interrogation. Il s'agit alors de décrire les différents arbitrages opérés par les entreprises et administrations qui réalisent un PDE.

Une majorité de PDE sont réalisés suite à des **problèmes de stationnement**. Ainsi, « dans 1 cas sur 2, le PDE est motivé par le besoin de résoudre un problème lié à la gestion des places de parking » (ADEME et alii, 2005 : 47) ; le parking de l'entreprise ou de l'administration se trouve saturé, ce qui peut empêcher la visite en journée de clients ou de fournisseurs. Cette caractéristique a, par exemple, contribué à la réalisation du PDE de l'entreprise Freescale (31). Le PDE peut également être une solution alternative à un agrandissement du parking qui occasionne nécessairement des travaux très coûteux.

Dans certains cas, le problème du parking se trouve associé à un **agrandissement du site** ou un **déménagement**. Ainsi, le Plan de Déplacements de l'IGR (Institut Gustave Roussy) a fait suite au déménagement de l'institut. Initialement basé en Seine et Marne, il fut déplacé en 1997 à Villejuif (94). L'élaboration du Plan de Déplacements visait alors à répondre à deux problématiques : tout d'abord, limiter le surcoût de déplacement occasionné aux employés du fait du déménagement ; ensuite, favoriser l'accessibilité du site. Le PDE de l'institut reposait sur des pratiques informelles initiées par les employés suite au déménagement ; par exemple, ces derniers s'organisaient pour covoiturer et réduire ainsi le coût de leur déplacement domicile-travail⁴². De plus, il visait une **meilleure accessibilité du site** car ce dernier n'est desservi que par une ligne de bus et il se trouve relativement loin du

⁴² Ainsi, comme le souligne C. Speirs (Voiture & Co), la mise en place d'un PDE peut également prendre forme dans des « comportements de mobilité novateurs » de certains salariés. Cet élément apparaît particulièrement intéressant en regard de notre propos.

métro (3 km). Cette problématique de l'accessibilité des lieux autrement qu'en voiture particulière répond également à des contraintes financières car les déplacements médicaux s'avèrent de moins en moins remboursés par la Sécurité sociale. Le problème de l'accessibilité se pose aussi lorsque le site n'est pas desservi par les transports en commun ou lorsque les employés travaillent en dehors des horaires de desserte en transports en commun : c'est par exemple le cas de l'aéroport Charles de Gaulle (Roissy).

Enfin, pour certaines entreprises ou administrations, la réalisation d'un PDE est partie prenante d'un **engagement en faveur du développement durable** ; ainsi, le PDE peut constituer l'un des volets de l'Agenda 21 d'une collectivité locale (c'est par exemple le cas pour le Conseil Général de l'Essonne) ou bien participer de la qualification ISO 14001⁴³ d'un site.

Si la réalisation d'un PDE apporte une image positive à l'entreprise ou l'administration engagée en faveur du développement durable, elle ne s'y limite pas. Ainsi, plusieurs éléments concordent à montrer l'intérêt que peuvent trouver les entreprises (et dans une moindre mesure les administrations) dans la réalisation d'un PDE. Cette démarche constitue dans bien des cas une réponse à des contraintes matérielles que sont le parking, l'accessibilité du site ou encore le coût de déplacements spécifiques (cas des déplacements hospitaliers). Le PDE constitue alors une démarche originale qui permet de limiter ces coûts. Pour le salarié, l'amélioration de l'accessibilité au site **réduit les risques de retards** liés au parking et **limite également le stress** lié à la recherche d'une place de stationnement. De plus, l'amélioration de l'accessibilité au site va de pair avec une « **amélioration de l'accès à l'emploi** » (ADEME et alii, 2003 : 48) qui confère à l'entreprise (ou l'administration) une meilleure attractivité.

La réalisation d'un PDE n'est donc pas intéressante d'un seul point de vue symbolique pour les entreprises, administrations et établissements publics qui le réalisent, mais aussi au niveau stratégique, économique et social. Tels sont les trois types d'impacts relevés par les auteurs de l'évaluation des PDE en France (ADEME et alii, 2005 : 57). En effet, certains des choix opérés par les entreprises ou collectivités dans le cadre du PDE se révèlent stratégiques dans leur positionnement : par exemple, le PDE de l'IGR « a permis de supprimer 300 places de parking et de construire un nouveau bâtiment permettant au site d'étendre ses activités » (ADEME et alii, 2005 : 57). Du point de vue économique, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, le PDE peut être « facteur de réduction des coûts » (ADEME et alii, 2005 : 57). Enfin, d'un point de vue social, l'élaboration du PDE est souvent l'occasion

⁴³ La norme ISO 14001 est une norme internationale de certification de qualité environnementale. Elle est attribuée à tout type d'organisations (entreprise, par exemple) par un organisme certificateur. Cette norme n'établit pas d'exigences en matière de niveau de performance mais repose sur l'amélioration des performances environnementales de l'organisation.

d'une concertation entre employés et direction et permet parfois de « renouer le dialogue » voire de « réduire [certaines] tensions internes » (ADEME et alii, 2005 : 57). Du moins, cette démarche participative permet-elle de faire émerger certaines tensions des employés et salariés voire de les faire remonter dans la hiérarchie de l'organisation. Si plusieurs intérêts président à la réalisation d'un PDE pour l'organisation qui le réalise, ce dernier revêt néanmoins une dimension d'aubaine, notamment pour les entreprises. En effet, si l'on regarde les motivations à réaliser un PDE, on se rend compte que ce dernier **se substitue** bien souvent à **d'autres actions beaucoup plus coûteuses** (par exemple l'agrandissement du parking) ou **constitue une solution à un problème qui peut occasionner des dommages financiers à l'entreprise** (accès des clients ou retards des employés). Les entreprises trouvent donc, au travers du PDE, un moyen intéressant car peu coûteux – et souvent subventionné par l'Ademe – à divers problèmes d'accès, de parking, etc. qui peuvent entraîner des dommages financiers. En ce sens, la réalisation d'un PDE constitue bien un **effet d'aubaine pour les entreprises**.

B4- Des résultats mitigés

Le Plan Climat fixait comme objectif à l'horizon 2005-2006 la réalisation de 500 Plans de Mobilité ; le rapport d'évaluation commandé par l'ADEME sur les PDE ne relève que **158 démarches** qui correspondent aux critères du PDE établis par l'ADEME (ADEME et alii, 2005 : 37). Néanmoins, ce faible résultat nécessite d'être nuancé par deux constats. Tout d'abord, les objectifs du Plan Climat incluent non seulement les PDE mais aussi les PDEs (Plans de Déplacements Etablissements scolaires). Or, l'évaluation demandée par l'Ademe ne concerne que les PDE et ne tient pas compte des démarches PDEs. De plus, **le PDE semble être en « phase de développement »** car la quantification des démarches décrit une courbe d'innovation (ADEME et alii, 2005 : 36) ce qui laisse espérer un développement plus rapide du nombre de PDE dans les mois et les années à venir.

D'un point de vue géographique, les réalisations des PDE ne semblent pas se réaliser de manière homogène sur le territoire français : on observe de **fortes disparités régionales** qui semblent liées au dynamisme des acteurs. Ainsi, la région Rhône-Alpes apparaît en tête du classement du nombre de démarches PDE (ADEME et alii, 2005 : 37).

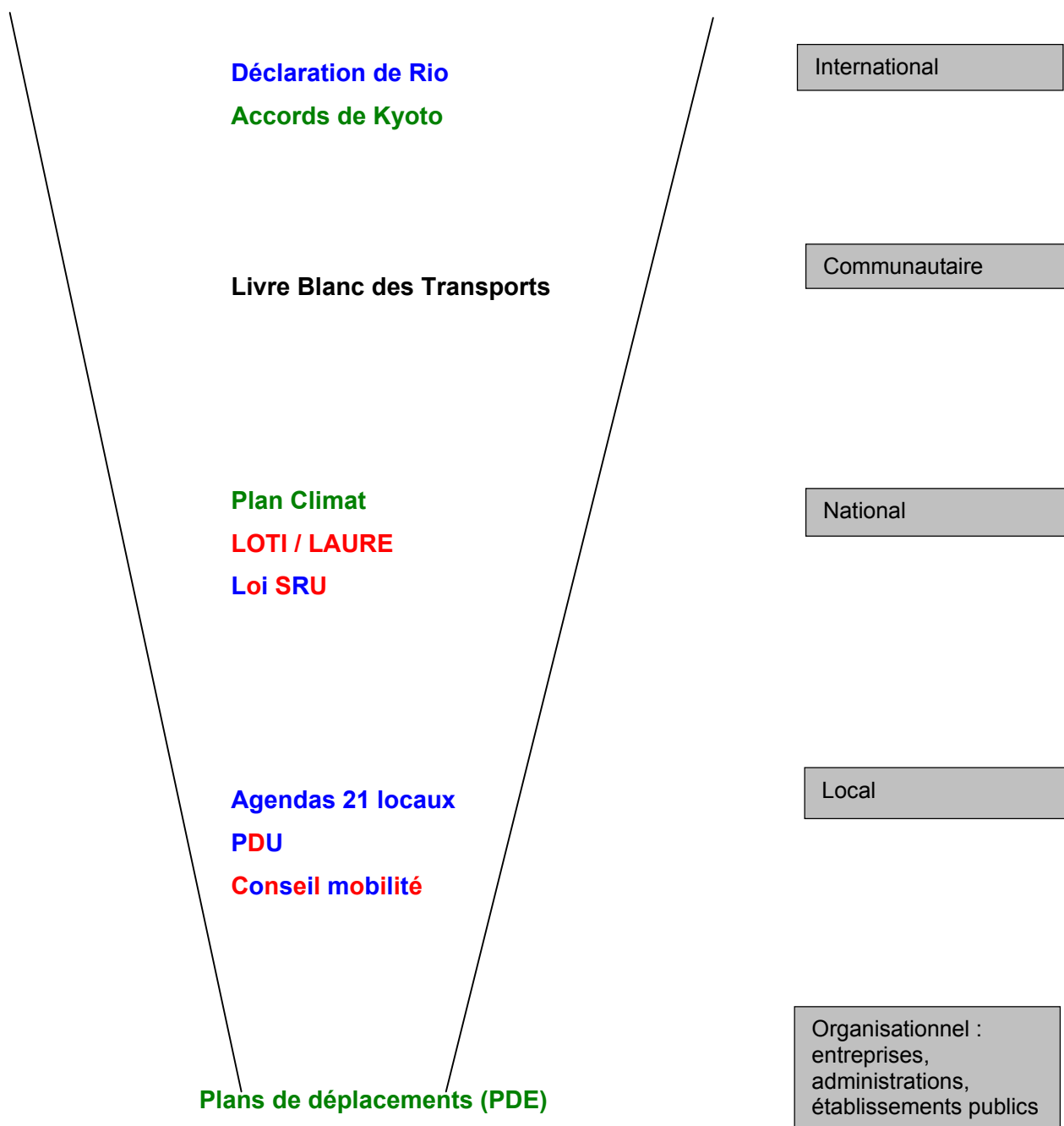
Enfin, si l'on observe les profils des établissements qui ont réalisé un PDE, ces derniers restent des établissements de grande taille. Les auteurs du rapport d'évaluation posent alors l'hypothèse de la possible existence d'une « **masse [salariale] critique** » **en dessous de laquelle la démarche serait difficile à mettre en place** (ADEME et alii, 2005 : 43). De plus, les actions restent limitées et sont principalement orientées vers les salariés ; ainsi, elles

n'incluent pas encore suffisamment l'ensemble des usagers du site que sont les clients, les fournisseurs, etc. Enfin, pour la plupart des démarches, les résultats en terme de report modal se trouvent peu évalués. Le tableau récapitulatif proposé dans le rapport d'évaluation des PDE ne donne des résultats que pour 5 PDE. Pour les autres, soit la démarche n'a entraîné aucun changement de comportement, soit ces derniers ne sont pas évalués. Quant aux établissements qui ont évalué les changements de comportements engendrés par le PDE, les meilleurs résultats indiquent une diminution de 12 % de l'autosolisme (Institut Gustave Roussy) mais les moyennes oscillent plutôt entre 5 et 8 % de reports modaux (ADEME et alii, 2005 : 58).

A l'échelle méso-sociale, le PDE apparaît alors comme une démarche collective et concertée, mais aussi comme une démarche volontaire dans laquelle les établissements trouvent néanmoins des avantages, notamment financiers. Sa réalisation constitue alors un **effet d'aubaine** pour les entreprises. Quoique les résultats de ces démarches apparaissent quantitativement encore timides, il est intéressant de remarquer que **le nombre d'initiatives ne cesse de croître**, laissant ainsi penser qu'elles prennent la forme d'une courbe de l'innovation, dans sa phase ascendante. De plus, si la quantification des reports modaux liés à la réalisation des PDE reste encore parcellaire, à l'échelle micro-individuelle qui est celle de nos trajectoires biographiques, les PDE apparaissent comme **des facteurs de changements modaux**⁴⁴.

⁴⁴ Se reporter à la partie 3.

**Figure 4- Niveaux de compétences et filiation des dispositifs en faveur de la promotion des
alternativités**



Les altermobilités apparaissent au cœur des grands enjeux globaux du 21^{ème} siècle, à la confluence du **développement durable** et de la **lutte contre l'effet de serre**. Les pratiques altermobiles appartiennent ainsi à un cadre d'action politique et légal qui les favorisent. Pratiques souhaitées et souhaitables à l'échelle globale, elles se trouvent parfois même prescrites à l'échelle territoriale, au travers notamment des PDU. Elles participent alors de plusieurs démarches politiques, qui se déclinent à **différentes échelles de gouvernance**. Tout d'abord, une échelle globale, au travers d'engagements de plusieurs nations dans des chartes internationales, telle que l'Agenda pour le 21^{ème} siècle ou les accords de Kyoto. Ces engagements internationaux se traduisent ensuite en plans d'action nationaux et se déclinent donc à des échelles nationales puis territoriales. On trouve ensuite à l'échelle européenne le **rôle de l'UE, exclusivement incitatif**, car les compétences en matière de déplacements demeurent des prérogatives nationales. A l'échelle nationale, ce sont à la fois le **code de l'urbanisme et de l'environnement** qui mettent en avant l'objectif de réduction des déplacements en voiture particulière au travers d'autres modalités de déplacements. Enfin, **l'échelle territoriale se trouve fortement mobilisée** que ce soit aux travers d'engagements incités tels que la réalisation d'agendas 21 locaux ou d'obligation légale à mettre en place des PDU.

Réponse possible à plusieurs questionnements politiques, les pratiques altermobiles se trouvent alors au cœur d'une multiplicité d'initiatives, qui ne se réfèrent pas toutes aux mêmes critères d'évaluation. Par exemple, au niveau local qui s'avère être le plus opérationnel, les initiatives incitées et obligatoires se côtoient, tout en mobilisant des compétences et des périmètres d'action divergents – ce qui les amènent parfois à se chevaucher. C'est par exemple le cas lorsqu'une même collectivité réalise un PDU et un agenda 21 local. Une telle diversité des initiatives, amenant parfois à la redondance des projets, interroge alors sur leur cohérence : le cumul des projets produit-il plutôt un renforcement des résultats ? ou bien apparaît-il comme une nuisance ? **Le cumul des initiatives semble plutôt rimer avec cohérence et renforcement des résultats de chacune**. Ainsi, A. Azevedo da Cruz souligne « les effets cumulatifs des diverses mesures de Management de la Mobilité mises en place » (Azevedo da Cruz, 2003 : 10). On observe également une certaine correspondance entre le nombre de PDE et les zones d'action des PDU. Parallèlement, les initiatives apparaissent plus nombreuses et plus efficaces lorsqu'elles sont relayées par un conseil en mobilité sur le territoire (ADEME et alii, 2005 : 67). Tout ceci amène alors à penser la multiplicité des projets et initiatives en termes

de cohérence et de complémentarité : **les projets se cumulent pour renforcer leurs effets.**

En regard de notre problématique sur l'innovation, l'inscription des altermobilités dans la loi française signifie que ces pratiques seraient **en voie d'institutionnalisation**. Néanmoins, si elles se trouvent inscrites dans la loi, ce n'est que de manière incitative, en tant que contribution au développement durable, à la lutte contre le réchauffement climatique et à la maîtrise de l'énergie. Le fait qu'elles soient ainsi incitées montre alors qu'elles ne constituent pas encore une norme de comportement dans la société française, mais simplement qu'elles sont **souhaitables** d'un point de vue politique pour répondre aux enjeux globaux précités. En ce sens, l'encadrement légal semble avoir pris de l'avance sur les comportements ; de plus, s'il incite à de telles pratiques de mobilité, un décalage existe nécessairement en pratique car rien ne présume de la réappropriation sociale de ces pratiques, à l'échelle micro-individuelle, c'est-à-dire dans les comportements individuels⁴⁵. Même si les outils institués par la législation française en faveur des pratiques altermobiles ne sont qu'incitatifs et non obligatoires, leur présence joue néanmoins un rôle dans l'adoption de certaines pratiques altermobiles. Elles peuvent ainsi constituer l'un des facteurs amenant au changement d'habitudes modales sur le trajet domicile-travail : c'est par exemple le cas du PDE.

Avant de décrire le rôle que peut tenir le PDE dans les trajectoires biographiques altermobilités, la problématique de l'innovation mérite davantage d'attention à l'échelle méso-sociale. Ebauchée à propos du développement des PDE, cette problématique amène à s'interroger sur la place sociale des altermobilités : constituent-elles une pratique négligeable ? Sont-elles au contraire, en train de se développer ? Sont-elles susceptibles d'inverser la norme actuelle de l'automobilité ? Cette place sociale sera ainsi analysée au travers de l'exemple du covoiturage.

⁴⁵ C'est pourquoi notre travail s'intéresse justement aux différentes manières que peuvent avoir les individus d'adopter de telles pratiques.

CHAPITRE 2- L'INSTITUTIONNALISATION DES PRATIQUES ALTERMOBILES ? L'EXEMPLE DU COVOITURAGE

Le chapitre précédent a permis de poser les contours du cadre légal dans lequel les pratiques altermobiles se trouvent aujourd'hui, en France. Si leur promotion est parfois obligatoire, elles s'avèrent toujours incitées et souhaitables d'un point de vue politique global et local. Néanmoins, ce cadre d'action légal et la volonté politique ne déterminent pas complètement les comportements : « Il n'existe jamais de relation mécanique entre l'existence d'une potentialité et son usage par les hommes » (Alter, 2002 : 17). En reprenant l'analyse de N. Alter sur l'innovation en entreprise, nous pouvons alors comparer le cadre légal précédemment décrit à une « **décision de changement** prise par [une] direction d'entreprise » (Alter, 2002 : 19). Or, souligne cet auteur, une telle décision ne se transforme pas nécessairement en innovation ; pour cela, **elle doit être réappropriée par les utilisateurs**. Qu'en est-il en matière d'altermobilités ? Les outils et prescriptions politiques sont-elles reprises par les acteurs sociaux ?

Au travers de l'exemple du covoiturage, il s'agira effectivement de s'intéresser au processus d'innovation que semble être le covoiturage. Nous remonterons ainsi aux origines historiques de la pratique, qui trouve des ramifications dans la pratique informelle qu'est l'autostop (section 1). Puis, entendu que le « développement [d'une innovation] ne peut être compris sans **l'analyse sociologique des acteurs qui portent ce processus** » (Alter, 2002 : 7), nous nous attacherons à décrire la nature des différents acteurs du covoiturage aujourd'hui en France (section 2). Il s'agira de comprendre de quelle manière ils se réapproprient les prescriptions politiques et le sens qu'ils attribuent à leur action. A travers la description des acteurs, nous tirerons les limites de leurs actions afin d'évaluer leurs conséquences sur le développement de l'usage (section 3).

Car, c'est au travers de leur engagement militant et passionné que passe la promotion du covoiturage (section 3).

1- L'institutionnalisation d'une pratique informelle, perspective historique du covoiturage

Si « l'innovation est toujours une histoire, celle d'un processus » (Alter, 2003 : 7), il s'agit ici de raconter l'histoire du covoiturage. Le covoiturage trouve son origine dans l'autostop ; les deux pratiques se rapprochant par l'usage collectif d'un même véhicule⁴⁶. Néanmoins, là où l'autostop relève d'une pratique informelle et non prévue à l'avance, le covoiturage apparaît davantage organisé. Il s'agira alors, au travers de cette perspective historique de retrouver la filiation de cette pratique, mais aussi de comprendre le passage entre la pratique informelle qu'est l'autostop à la pratique organisée du covoiturage. Enfin, nous chercherons à décrire les éléments sociaux, économiques et historiques qui ont permis le développement de l'une puis de l'autre de ces pratiques.

A- Aux origines de l'autostop : l'usage détourné d'un mode de transport

L'autostop, le terme comme la pratique, semble lié à l'histoire de l'automobile, laissant alors l'impression d'être né avec elle (Viard, 1999 : 7). Pourtant, il est possible de trouver des correspondances entre l'autostop et d'autres **usages détournés de modes de déplacements**. Ainsi, la pratique des autostoppeurs (hitch-hikers, en anglais) se rapproche de celles des « *hobos américains qui circulaient gratuitement sur des trains de marchandises* » (Viard, 1999 : 7). Les deux pratiques se ressemblent par la gratuité du trajet effectué, ainsi que par le détournement qui est fait de l'objet de transport, initialement non destiné à transporter celui qui l'utilise. L'autostop automobile pourrait alors venir de la **transposition de ces pratiques d'abord sur les camions de marchandises**. A ce titre, les premières pages du roman de Steinbeck, *Les raisins de la colère*, donne une belle illustration de « lorry-jumping » au sens propre du terme. Joad, héros du roman, à peine sorti de prison, cherche à rejoindre la ferme familiale. Fatigué de marcher avec ses chaussures neuves, il demande alors à un conducteur de camion de le transporter. Ce dernier accepte, malgré l'interdiction écrite sur son camion « No Riders » (Steinbeck, 1947). Des camions, la pratique se serait alors ensuite transposée sur les automobiles des particuliers.

Le terme français « autostop » construit à partir du diminutif de « automobile » n'évoque pas cette pratique ferroviaire ; à ce titre, le terme américain « **hitch-hiking** » est moins

⁴⁶ S'il est vrai que l'automobile est un objet à l'origine conçu pour un usage collectif (une voiture possède généralement 4 places), force est de constater que les usages en sont majoritairement individuels, notamment sur le trajet domicile-travail.

réducteur. Il désigne à l'origine une **pratique complémentaire à la marche**, *hike* signifiant en effet les randonnées ou longues promenades à pied. Le « hitch-hiking » est alors conçu comme un complément à la marche, permettant à la fois de soulager les marcheurs et d'accroître leur vitesse de déplacement.

La pratique du hitch-hiking sur les trains de marchandises n'a pas pour autant disparue puisqu'elle perdure aux Etats-Unis, par exemple. Ainsi, les *tramps*, hobos des temps modernes, empruntent toujours les *hotshot* (trains de marchandises) pour sillonner le pays (Harper, [1982] 1998). L'utilisation détournée et collective des modes de déplacements motorisés n'apparaît donc pas comme un phénomène nouveau. Transposée à l'automobile, elle prend le nom d'autostop et va se développer de manière significative tout au long du 20^{ème} siècle.

B- Le 20^{ème} siècle et ses conflits : émergence d'usages collectifs de la voiture

Le 20^{ème} siècle se trouve effectivement ponctué d'épisodes historiques amenant à des usages collectifs massifs de l'automobile. Ces usages sont tantôt spontanés, tantôt encouragés voire obligés par une instance politique. Ces épisodes montrent particulièrement bien comment les usages spontanés collectifs de l'automobile naissent en situation de pénurie de véhicules, notamment durant les deux grandes guerres.

B1- La première guerre mondiale : utilisation spontanée et réquisition des véhicules privés pour le transport des soldats

Les périodes de guerre ou de crises qui ponctuent le 20^{ème} siècle en Europe se révèlent être des moments propices à l'émergence d'usages collectifs de l'automobile, plus ou moins spontanés. Ainsi, pendant la Grande Guerre (1914-1918), les soldats utilisaient l'autostop pour se déplacer derrière le front (Rinvolutri, 1974). Le célèbre épisode des Taxis de la Marne en 1914 constitue également un bel exemple d'usage collectif de l'automobile, mais il se distingue de l'autostop dans la mesure où il est décidé par l'Etat. Les 600 taxis parisiens sont ainsi réquisitionnés sur ordre de Gallieni, Gouverneur de Paris depuis le départ du gouvernement français à Bordeaux, pour convoyer un maximum de troupes vers le front, permettant ainsi aux français de remporter la bataille de la Marne (6-13 septembre 1914) (Carré, 1921 ; Laroussinie, 1972 ; Boniface et alii, 1996 ; collectif 1999).

B2- La seconde guerre mondiale : usages collectifs spontanés et émergence de modes de remplacement en situation de pénurie automobile

Le second conflit mondial n'entraîne pas les mêmes usages collectifs de l'automobile que le premier. En effet, les usages automobiles sont extrêmement contraints, du fait des restrictions du carburant, en Europe de façon générale et en France en particulier. Néanmoins, une initiative originale mérite d'être relevée en matière d'usage collectif de la voiture. Ainsi, en Grande-Bretagne, **le gouvernement britannique encourage la pratique puisqu'il attribue des coupons d'essence supplémentaires aux automobilistes qui transportent leurs collègues sur leur lieu de travail.** Ce programme, baptisé « Help your Neighbour » a duré d'octobre 1940 à mars 1941, mais ne s'applique qu'à l'agglomération londonienne. C'est un véritable effet de cliquet que l'on observe alors : l'habitude se prend non seulement pour se rendre sur le lieu de travail, mais aussi pour rendre visite à des proches pendant le week-end, etc. : à la fin de l'année 1940, l'autostop est devenu une véritable habitude de déplacements pour les périurbains (Rinvoluti, 1974 : 87). Même si la pratique disparaît avec la paix, cette utilisation collective massive de l'automobile aura marqué les esprits : « Les jeunes qui pendant six ans de guerre s'étaient déplacés en stop ont continué, puis se sont retrouvés motorisés et ont pris des auto-stoppeurs à leur tour. A la même époque, l'augmentation du nombre de véhicules en circulation est venue renforcer cette tendance. » (Viard, 1999 : 12).

En France, la situation est très différente du fait de la présence de l'ennemi sur le territoire et les fortes contraintes qui pèsent sur l'usage automobile. On trouve néanmoins quelques **récits d'autostop lors de l'exode de 1940** (Vidalenc, 1957 : 135-140). Mais rapidement, la France se trouve fortement rationnée en essence. Parallèlement, de nombreuses réquisitions de véhicules ont lieu en même temps qu'un système de délivrance de « permis de circuler » est établi, limitant alors le nombre de déplacements. Face à cette **extrême restriction de l'automobilité durant la guerre**, « l'auto [représente] un mode idéal de déplacement à recréer » (Flonneau, 2005 : 140) c'est pourquoi on voit émerger « d'innombrables modes de remplacement » : porteurs, vélos-taxis, triporteurs (Veillon, 1995 : 149). Cette situation crée alors une **forte attente de la population autour de l'automobile**. Mais, les restrictions qui pèsent sur les déplacements automobiles ne se lèveront véritablement que dans les années 1950.

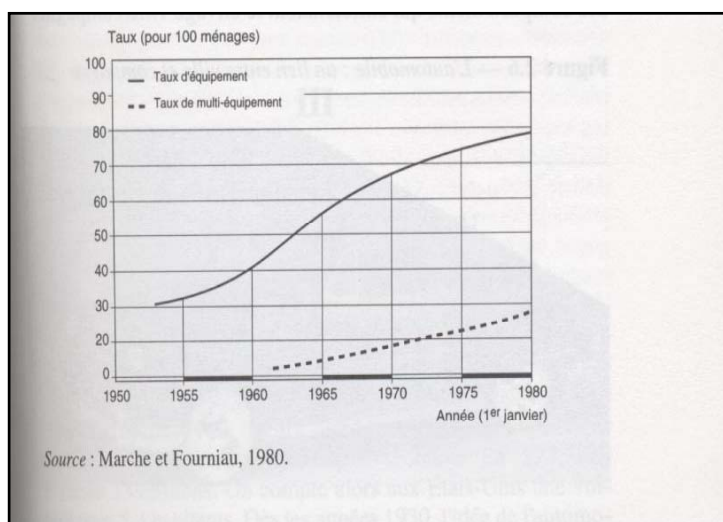
Cette digression historique nous permet de relativiser la dimension de nouveauté attachée à l'usage collectif de l'automobile puisque des usages collectifs et détournés des modes de déplacements semblent avoir existé avant même l'apparition de la voiture. D'autre

part, les épisodes d'émergence – spontanés ou encouragés – d'usages collectifs de l'automobile restent fortement attachés à des moments de forte contrainte de la mobilité (rationnement en essence, réquisition des véhicules, etc.). Apparaît donc d'ores et déjà, à travers le détour historique, **le rôle de la contrainte financière** (coût du carburant) **et/ou matérielle** (nombre de véhicules à disposition, approvisionnement en carburant) **sur les usages collectifs de la voiture**. L'usage partagé de l'automobile apparaît donc de manière spontanée en situation de contrainte des déplacements et de l'approvisionnement en énergie. Cette pratique ainsi décrite comme très informelle et spontanée va néanmoins s'organiser et s'institutionnaliser dans l'après-guerre.

C- Les années d'après-guerre : naissance d'un « autostop organisé »

Dans la période après-guerre, l'objet automobile se diffuse dans les ménages français notamment après la levée des restrictions concernant l'achat de véhicule et l'approvisionnement en carburant (voir figure 5). Les « Trente Glorieuses » favorisent alors la diffusion de cet objet de consommation. Du fait de l'augmentation du nombre de voitures en circulation mais aussi d'un rajeunissement de la population, la pratique de l'autostop se généralise alors.

Figure 5- Evolution du taux d'équipement et du taux de multi-équipement automobile



Source : DUPUY, 1995a

C1- « L'âge d'or » de l'autostop

En effet, le baby-boom de l'après-guerre a contribué à un fort **rajeunissement de la population française** et cette période est également celle de **l'émergence de la population étudiante** (Dubet et alii, 1994). Les jeunes générations du baby-boom en général, et les étudiants en particulier, pratiquent alors l'autostop à large échelle. Des traces de cette habitude de déplacement ponctuent également les entretiens individuels que nous avons réalisés :

« Je parlais avec des gamins de Petit-Clamart un mois ! Y'avait des classes de neige [qui duraient] un mois. Donc j'ai dû faire plusieurs séjours dans l'année. Et là, je me déplaçais pas mal en stop ! J'ai découvert le stop à cette époque-là ! C'est pareil, c'est un truc qui se faisait à l'époque et qui ne se fait plus. (...) Mais c'était quand même une époque où c'était plus normal qu'aujourd'hui ! Les jeunes n'avaient pas de voiture, on n'avait pas trop de fric et y'avait pas trop d'autres solutions. Tout n'était pas desservi

en train ! Je me rappelle avoir trouvé des boulots où y'avait pas forcément une gare à côté. Donc je faisais du stop et c'était moins cher aussi... » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Pour les enquêtés de la génération du baby-boom, l'autostop était un mode de déplacement à part entière. **L'autostop est presque élevé au rang de mode de vie**, car il est étroitement associé à la contre-culture qui émerge pendant ces « années de contestation » (Winock, 1987). Contestation politique (révoltes étudiantes contre la guerre du Vietnam aux Etats-Unis, « mai 68 » en France, printemps de Prague...), rejet de la société de consommation (Marcuse, 1964 ; Baudrillard, 1970) et quête philosophique (Kerouac, 1955) se mêlent alors. Fortes de cet engouement pour les routes et les quêtes, en même temps qu'associées à un rajeunissement démographique de la France, les années soixante-dix s'avèrent ainsi être « l'âge d'or de l'autostop » (Viard, 1999 : 13).

C2- La création d'un « autostop organisé »

Pratique éminemment informelle, l'autostop va progressivement s'institutionnaliser notamment grâce à un acteur clé : **l'association ALLOSTOP-PROVOYA**. Cette association, **née en 1958**, va effectivement mettre en place un « autostop organisé », selon les propres termes de l'association. Selon la légende qui prévaut dans l'histoire de la naissance d'ALLOSTOP, un étudiant en médecine parisien aurait eu l'idée de mettre en relation les autostoppeurs avec des automobilistes après avoir fait du stop pendant deux jours sous la neige. C'est ainsi que serait née l'association, appelée de manière astucieuse PROVOYA, puisqu'il suffisait de composer les sept lettres du nom sur le cadran téléphonique pour joindre l'association. Dès le départ, les mises en relation se faisaient par l'intermédiaire d'un central téléphonique dont les opérateurs étaient chargés de collecter les offres et demandes puis de mettre en relation les personnes dont les trajets concordaient. Les trajets partagés étaient, à l'instar des trajets autostoppés, des trajets occasionnels et souvent de longue distance, effectués dans le cadre de départ en week-end, en vacances, etc. **Le service consistait donc à faire se rencontrer des possesseurs de voiture, inscrits comme conducteurs, et des passagers, essentiellement étudiants qui ne possédaient pas de voiture**. Une **contrepartie financière**, versée par le passager au conducteur, était prévue afin de dédommager l'automobiliste pour le service rendu⁴⁷. Néanmoins, pour garantir la mise en relation, chacune des deux parties (conducteurs et passagers) payaient une

⁴⁷ Cette compensation existe toujours et est même strictement encadrée, puisqu'elle est fixée par avance par ALLOSTOP selon la distance du trajet. Cela permet d'éviter les « mauvaises surprises » comme le souligne M. R. Pour plus d'informations, <http://www.allostop.net/combien.html> (site consulté le 20/11/2007). Il est également à noter que cette participation du passager aux frais du trajet est relativement originale dans la pratique de l'autostop. Voir également encadré 1 « Définitions : covoiturage et autostop, similitudes et dissemblances ».

cotisation lors de l'inscription à l'association. L'argent ainsi récolté par les inscriptions permettait alors de faire vivre la structure et d'assurer à la fois la location d'un local⁴⁸ et le salaire des personnes travaillant à la mise en relation téléphonique.

C3- Une pratique innovante

La création de l'association ALLOSTOP a donc été l'un des vecteurs de diffusion d'une nouvelle pratique : celle de **l'autostop organisé**. L'institutionnalisation de cette pratique à travers un système associatif de mise en relation des stoppeurs et des automobilistes était néanmoins **risquée à l'époque où elle est intervenue**, car décalée par rapport aux pratiques habituelles. En effet, comme le souligne M. R., de l'association ALLOSTOP :

« Il faut se dire que c'était l'époque routard, baba, c'était pas cher et c'était chic de faire du stop ! Passer par l'organisation, ça faisait déjà un peu moins bien, c'était moins routard mais pour les gens qui travaillaient, ça permettait quand même de garantir un peu les horaires... » (M. R.)

Cet « autostop organisé » pouvait apparaître comme une forme de « déviance » (Becker, 1985) c'est-à-dire comme un **écart à la norme de la pratique du stop des années 1950/60**. Prise de risque, forme de déviance par rapport aux pratiques habituelles, l'autostop organisé apparaît alors comme une « innovation » au sens de N. Alter (Alter, 2003 : IX) c'est-à-dire la réussite sociale d'une invention. En effet, « l'autostop organisé » se conjugue avec des **événements conjoncturels tels que les chocs pétroliers de 1973 et 1979 qui concourent à son succès** : la demande d'adhésions est exponentielle au début des années 1980. De plus, la rencontre entre l'initiative d'ALLOSTOP et la demande sociale est peut-être également à relier avec la montée d'un **sentiment d'insécurité** fortement relayé par les médias. A ce titre, il est intéressant de remarquer que la pratique de l'autostop est souvent associée dans les médias à des drames tels que meurtres, vols ou viols. Notre propos n'est pas de justifier ni même de relativiser ou de nier ce phénomène, d'autant que des récits d'incidents plus ou moins graves nous ont été relatés par des autostoppeurs. Il s'agit simplement de mettre ici en lumière la **réputation trouble de l'autostop, tout à la fois dangereuse et scandaleuse**. Cette image de la pratique est également portée par des ouvrages volontairement provocateurs ; c'est le cas notamment de *Confessions of a hitchhiker* paru en 1970, qui relate « la vie dissolue de deux auto-stoppeuses » (Viard, 1999 : 14). Plus récemment, le film *The hitcher* (1986) met en scène le ramassage par un automobiliste d'un autostoppeur qui se révèle être un dangereux psychopathe, réitérant la même

⁴⁸ L'existence physique de l'association a toujours été un élément prédominant pour ALLOSTOP, dans la mesure où il favorise la proximité humaine avec les adhérents.

thématique. A ce titre, l'organisation et la médiatisation du voyage par l'association constituent une forme de réassurance pour les autostoppeurs.

Ainsi, de même que pour l'invention de la roue ou celle du moulin à eau (Alter, 2003), la réussite sociale de l'autostop organisé est liée à la **conjonction de divers facteurs qui apportent le contexte favorable à sa diffusion**. Les adhérents à l'association se sont donc réappropriés les usages de l'autostop organisé, certainement du fait qu'ils se superposaient facilement à l'usage de l'autostop spontané, à savoir un usage occasionnel et de longue distance. La naissance d'ALLOSTOP constitue donc la première tentative d'institutionnalisation d'un usage collectif et organisé de l'automobile. ALLOSTOP a perduré jusqu'à aujourd'hui et continue à mettre en relation automobilistes et passagers sur des trajets similaires, en utilisant toujours le même mode de fonctionnement qu'aux origines. En ce sens, cette association reste, aujourd'hui encore, un acteur incontournable de la pratique en France. Néanmoins, « l'autostop organisé » a évolué depuis 1958, et avec lui les médias d'information, le public et les enjeux de la pratique. Telle est la mise en perspective que nous nous proposons d'ouvrir ci-dessous. Quant à l'autostop, quoique n'ayant pas totalement disparue, cette pratique a largement régressé sous le coup de la démocratisation de l'automobile. Son intensité reste néanmoins difficile à appréhender quantitativement, du fait de sa nature spontanée et informelle qui ne laisse « aucune trace derrière [elle] » (Viard, 1999 : 7).

D- Des années 60 à aujourd'hui : passage d'un « l'autostop organisé » au covoiturage

Si la pratique mise en place par ALLOSTOP se nommait, au départ, « autostop organisé », elle va progressivement devenir « covoiturage ». En effet, ALLOSTOP importe, après un voyage de certains de ses membres auprès de leurs **homologues canadiens**, le terme « covoiturage » plus largement utilisé outre-Atlantique. **L'apparition du terme covoiturage en France date du 18 juillet 1989**, date à laquelle il entre dans les termes officiels de la langue française au travers d'un arrêté des transports (CERTU, 2006 : 45). Son utilisation par ALLOSTOP dans ses brochures dès 1991 a certainement joué un rôle non négligeable dans la diffusion du terme auprès de son public et, plus généralement, dans la société française : ici encore, ALLOSTOP a joué un rôle « d'innovateur » (Alter, 2003). Si le **passage du terme « autostop organisé » à « covoiturage » marque un changement sémantique**, son utilisation implique également un **glissement progressif d'une pratique à une autre**. En effet, le terme covoiturage apparaît beaucoup plus large que celui d'« autostop organisé », puisqu'il désigne l'utilisation d'une voiture en commun, et pas seulement l'association entre un conducteur et un passager, comme le suppose le terme autostop – et la pratique. De plus, l'une et l'autre pratique n'ont pas les mêmes implications en termes financiers (voir encadré n°1).

Ainsi, en référence aux travaux de Schumpeter, repris par N. Alter (2003 : 8), ALLOSTOP se trouve alors prendre la double apparence d'inventeur et d'innovateur. Inventeur, tout d'abord, car concepteur d'une nouvelle manière de se déplacer. Innovateur, ensuite et à double titre. D'une part, ALLOSTOP a réussi « l'intégration dans un milieu social » (Alter, 2003 : 8) de cette nouvelle pratique comme en témoigne le nombre des adhérents de l'association ; d'autre part, ALLOSTOP a joué le rôle d'innovateur sémantique en diffusant le terme de covoiturage en France, en substitution à l'expression d'« autostop organisé ». ALLOSTOP a ainsi réussi le double pari d'inventer un nouvel usage de l'automobile et de le diffuser dans la société française. **Pionnière du covoiturage**, l'association ALLOSTOP s'est trouvée être rapidement rejoint par des « essais d'imitateurs » (Alter, 2003 : 14). Car, progressivement, le covoiturage s'est trouvé à la rencontre d'enjeux sociaux et d'outils techniques qui ont favorisé son émergence.

Encadré 1- Définitions: covoiturage et autostop, similitudes et dissemblances

Les termes autostop et covoiturage, parfois utilisés indistinctement, ont cependant des sens relativement précis et ne renvoient pas aux mêmes modalités d'usage, ni véritablement à une même pratique. L'analyse ci-dessous se fonde sur une étude sémantique des deux termes.

Le terme autostop est défini comme suit dans le dictionnaire Larousse de 1999 : « procédé consistant, pour un piéton, à arrêter par un geste un automobiliste afin de solliciter un transport gratuit ». Le Petit Robert de la Langue Française (2002) définit quant à lui l'autostop comme « le fait d'arrêter une voiture pour se faire transporter gratuitement ». Toutes ces définitions renvoient donc explicitement à un usage gratuit de l'automobile, comme attrapée au vol par l'autostoppeur. Le terme piéton, supprimé dans la mise à jour du Larousse de 2005, évoquait le sens premier américain de complément à la marche (hitch-hiking). Dans tous les cas, l'arrêt de la voiture semble se faire alors que cette dernière est en marche, qu'elle roule déjà vers sa destination ; il y a donc une conjonction des destinations, sinon des cheminements. Enfin, le troisième élément clé de définition de la pratique de l'autostop consiste en un signalement auprès de l'automobiliste, par un signe de la main, quoique ce dernier soit quasiment éludé dans la définition du Petit Robert. Il est tout de même à noter que la gestuelle de signalement diffère selon les cultures et les pays où l'autostop est pratiqué.

Par comparaison, le covoiturage renvoie à une pratique plus organisée et convenue d'avance. Ce mot est peu présent dans les dictionnaires français ; il est notamment absent du Larousse de 1999, comme du Nouveau Petit Littré de 2005. On le trouve néanmoins dans le Grand Robert de la Langue Française (2001) ou bien dans le Grand Larousse Illustré de 2005 où il est défini comme l'« utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier ou de partager les frais de transport ». La définition du Grand Robert de la Langue Française (2001) est quant à elle plus précise sur les modalités du partage : « utilisation par plusieurs automobilistes et à tour de rôle d'une seule voiture pour effectuer le même trajet » mais ne stipule pas les objectifs de ce partage. Le covoiturage renvoie donc plutôt à une pratique organisée, prévue à l'avance avec des personnes qui semblent se connaître préalablement et qui décident de partager ensemble un trajet. Le partage du coût du trajet apparaît également dans chacune de ces définitions, soit en tant que tel (Grand Larousse, 2005) soit sous la forme du tour de rôle. Cette dernière notion renvoie également à une pratique plutôt régulière, du moins répétée, pour qu'elle puisse donner lieu à un tour de rôle entre les coéquipiers.

Si autostop et covoiturage se ressemblent sémantiquement puisque les deux termes évoquent un usage collectif de l'automobile sur un trajet donné, elles se distinguent bien sur trois points : le partage des frais de route, le moment de la décision du caractère collectif du voyage et la relation entre les coéquipiers. En effet, si l'on suit les définitions présentées ci-dessus concernant le coût du trajet, il est tantôt assumé par le seul automobiliste, tantôt partagé entre les différents coéquipiers. Il convient cependant de relativiser cette différence qui, si elle s'avère relativement vraie en France et dans une grande partie de l'Europe occidentale, ne s'applique pas du tout pour d'autres régions du monde, notamment l'Asie, où il est coutume que les autostoppeurs partagent les frais de route (Viard, 1999 : 9). La seconde différence est plus flagrante : elle concerne le moment et la façon dont se prend la décision de partager le trajet. Dans le cas de l'autostop, cette décision est du seul ressort de l'automobiliste qui accepte de prendre l'autostoppeur au moment où il le voit au bord de la route ; dans le cas du covoiturage, la décision est plus collégiale, prise par l'ensemble des personnes souhaitant partager le trajet et avant même que celui-ci n'ait lieu. Enfin, cette différence implique une troisième : si l'autostoppeur et son automobiliste ont peu de chances de se connaître préalablement au trajet commun, il apparaît nécessaire que les covoitureurs se connaissent et sachent qu'ils auront à faire le même trajet, pour qu'ils prévoient de le partager.

D1- De nouveaux enjeux...

« Ce qui permet à une invention de se développer, de se transformer en innovation, c'est la possibilité de la réinventer, de lui trouver un sens adapté aux circonstances spécifiques d'une action, d'une culture ou d'une économie. » (Alter, 2002 : 18). Le covoiturage a ainsi pris un sens différent au fil des années et du développement de la motorisation des ménages. Ainsi, dans les années d'après-guerre, l'autostop organisé répondait à l'origine **aux besoins de déplacements d'une population jeune et désargentée**, souvent étudiante, qui n'avait pas accès au volant. Elle profitait alors des trajets effectués par des personnes possédant un véhicule. Si le covoiturage semble aujourd'hui encore revêtir cette dimension, force est de constater que les covoitureurs s'avèrent davantage être des conducteurs désireux de partager leurs trajets. En témoigne la modification du profil des inscriptions dans l'association ALLOSTOP : **les adhérents sont de plus en plus nombreux à vouloir s'inscrire avec le double statut de conducteur et passager**. Ce fait n'est évidemment pas sans lien avec la diffusion de l'objet voiture dans la société française depuis les années 60. Là où la voiture était un bien de luxe, réservée à une frange relativement aisée de la société, elle s'avère être aujourd'hui un objet de consommation largement répandu dans les ménages, y compris dans les plus modestes. Ainsi, le taux de pénétration de l'automobile dans la société française avoisinait les 80 % en 2000 (Didier, 2000 : 134). Le public non motorisé tend donc à diminuer. Néanmoins, une telle transformation interroge alors sur la fonction de l'association : si elle ne répond plus aux problèmes de mobilité à l'origine de sa création, pourquoi perdure t-elle ? D'autant qu'elle semble avoir été rejointe par un certain nombre d'autres structures également dédiées au covoiturage...

De **nouvelles problématiques liées à la mobilité** ont en partie remplacé la question de la non-possession automobile des étudiants. Tout d'abord, la diffusion de la voiture a amené rapidement son lot d'effets pervers en termes d'usages : **congestion urbaine** (embouteillages, problème de stationnement) et **pollution locale**. D'autre part, si l'on se réfère aux prises de conscience collectives et dispositions législatives précédemment décrites, le covoiturage constitue une réponse possible, en matière de mobilité, à l'enjeu du **développement durable**. Car, le partage d'une même voiture par plusieurs automobilistes doit pouvoir amener une diminution du nombre global de véhicules, diminuant alors d'autant la congestion et la pollution. Ainsi, les enjeux de la pratique du covoiturage ne sont plus exclusivement liés à une inégalité d'accès à l'automobilité comme ce fut le cas dans les années 1960/70, mais bien plus à la prise en charge d'effets indésirables des usages automobiles. Le covoiturage est également devenu un moyen de **limiter les dépenses** associées à l'automobile, particulièrement lors des fortes hausses du prix du carburant, lors

des deux chocs pétroliers de 1973 et 1979 ou plus récemment en 2000. On est ainsi passé d'une situation de pénurie de voitures à une situation d'abondance, mais l'une comme l'autre favorisent la pratique de l'autostop organisé. Cette dernière change alors de sens et se trouve réappropriée par différents acteurs, du fait de l'émergence des nouveaux enjeux – politiques, économiques, environnementaux – liés à la mobilité quotidienne.

D2- ...Un nouvel outil : Internet

Une pluralité d'acteurs s'est donc emparée du covoiturage pour le promouvoir. Multiples par leurs statuts mais aussi par leurs objectifs, **ces divers acteurs s'affichent néanmoins au travers d'un seul et même outil : Internet**. On observe alors une coïncidence entre l'émergence de nouveaux enjeux liés à la mobilité et la révolution technologique occasionnée par l'Internet. Ainsi, une multitude de sites Internet dédiés au covoiturage existent sur la Toile, comme on peut le constater en cherchant « covoiturage » sur un méta-moteur de recherche. Certains sites apparaissent en relief, comme des liens commerciaux ; les noms de domaine utilisant le terme « covoiturage » semblent ainsi tous déposés : www.covoiturage.fr, www.covoiturage.com, www.covoiturage.net, www.co-voiturage.fr... Parfois même, ce sont des sections de sites Internet ou des forums qui sont consacrés au covoiturage. La multiplicité de ces sites interroge bien évidemment sur leurs fonctionnements et les personnes qui les font vivre : nous y reviendrons ci-dessous⁴⁹.

Néanmoins, Internet fournit une **visibilité** sans précédent aux organisations dédiées au covoiturage. Il est même intéressant de noter la coïncidence entre le développement de ce nouvel outil d'information et de communication avec les préoccupations à l'origine des projets de covoiturage. Les deux dynamiques semblent être entrées en résonance, l'outil favorisant ainsi le développement des initiatives en faveur du covoiturage, comme le soulignent les responsables de sites :

« Le site existe depuis 1997. (...) C'est aussi un moment où j'utilisais moi-même le covoiturage, et c'était vraiment le début d'Internet, donc ça a été la conjonction de ces deux éléments. » (M. H.)

« En 2000, c'était les débuts d'Internet, et je me disais qu'avec Internet, ce serait moins aléatoire et plus organisé de faire du stop. Avec Internet, c'est facile de partager, ça permet de s'organiser. » (Mme G.)

En ce sens, **Internet peut être perçu comme l'outil technique qui se trouve véritablement à l'origine de la diffusion sociale du covoiturage**. On observe ainsi une congruence entre l'innovation technique qu'est Internet, les enjeux environnementaux et sociaux précédemment décrits et la pratique du covoiturage. Si l'on se réfère à N. Alter,

⁴⁹ Voir Chapitre 2, section 2- La diffusion du covoiturage : le jeu d'acteurs autour du covoiturage aujourd'hui.

l'émergence du covoiturage comme pratique innovante en France semble liée à la **congruence de plusieurs facteurs**, tant sociaux, environnementaux que politiques et économiques, tels que la diffusion d'Internet. Ainsi, si ALLOSTOP s'est trouvée être l'association pionnière dans la diffusion du covoiturage, la multitude des sites Internet qui se développent par la suite constituent autant d'imitateurs et d'acteurs « relais » (Alter, 2003 : 18) au processus d'institutionnalisation du covoiturage.

Ainsi, l'analyse historique des origines du covoiturage nous a amené à relativiser la nouveauté que pouvait constituer l'usage détourné et/ou collectif de l'automobile. Usage détourné, l'autostop se diffuse rapidement dans la France de l'après-guerre, portée par la jeune génération du baby-boom. Cette pratique informelle va peu à peu s'institutionnaliser grâce à l'association ALLOSTOP qui met en place dès 1958 un « autostop organisé ». **Cet autostop organisé devient covoiturage au début des années 1990**, ce changement sémantique reflétant les transformations à l'œuvre dans la pratique. Ainsi, si l'autostop organisé visait majoritairement la mise en relation d'automobilistes conducteurs avec des passagers, la structure du public tend à évoluer. Du fait d'une accession plus large à l'automobilité, **les candidats au covoiturage sont davantage des conducteurs dans les années 1990**. Cette évolution du profil des covoitureurs va de pair avec l'évolution des enjeux du covoiturage. Le covoiturage semble ainsi répondre à de nouvelles problématiques, telles que la **flambée des prix du pétrole**, la **congestion urbaine**, la **pollution locale et globale**, le développement durable. Face à ces nouveaux enjeux, une pluralité d'acteurs ont émergé dans le but de développer la pratique. Ils ont notamment bénéficié du développement d'Internet dans la réalisation de leurs projets.

2- La diffusion du covoiturage : le jeu d'acteurs autour du covoiturage aujourd'hui

Depuis la naissance d'ALLOSTOP en 1958, puis l'apparition du terme covoiturage en 1989, la pratique du covoiturage semble s'être structurée autour de nouveaux acteurs. Réappropriée par ces derniers, elle a alors changé de sens pour permettre de répondre aux enjeux nouveaux du développement durable et de la congestion urbaine. Si le « développement [d'une innovation] ne peut être compris sans l'analyse sociologique des acteurs qui portent ce processus. » (Alter, 2002 : 7), force est de constater que, dans le cas du covoiturage, ces **acteurs se trouvent être nombreux et très divers**. Du fait de cette diversité, les centres de décision se trouvent difficiles à repérer. Pour ce faire, il s'agit ici de décrire les acteurs du covoiturage, en essayant de déterminer leur statut et leurs fonctions dans la promotion de cette pratique. Ainsi, ces acteurs apparaissent issus tant de la société civile au travers, par exemple, d'associations de covoiturage, que du monde privé (entreprises, opérateurs privés) et de l'Etat (acteurs institutionnels). Ainsi, trois grands types d'entités se trouvent représentées dans le jeu d'acteur du covoiturage : la **société civile** (partie 1 et 2), le **marché** (partie 3) et l'**Etat** (partie 4).

Ces acteurs constituent ainsi la structure du contexte d'action à partir duquel se détermine la pratique du covoiturage. Ainsi, à l'instar de la définition qu'en donne E. Friedberg : « la structuration de tout contexte d'action [doit être considérée] comme une solution chaque fois spécifique que des acteurs relativement autonomes et agissant dans les contraintes générales d'une rationalité limitée, ont trouvé pour régler leur coopération conflictuelle et pour gérer leur interdépendance stratégique » (Friedberg, 1993 : 11-22). Cette structuration est également à envisager comme un processus, dont les règles ne sont pas définies une fois pour toute, mais nécessairement labiles et mouvantes.

L'approche historique adoptée ci-dessus permettait d'ores et déjà d'amorcer le processus de structuration du covoiturage en France. L'apparition progressive des différents acteurs organisationnels amène également à les considérer comme des **innovateurs d'une nouvelle pratique de déplacement**. ALLOSTOP faisait véritablement figure de précurseur ; les acteurs qui lui succèdent constituent-ils encore des pionniers ou déjà des imitateurs (Alter, 2003) ? Même s'ils cherchent à « [enrôler] d'autres acteurs dans leur stratégie » (Alter, 2003 : 15), ils se heurtent au manque de ressources financières qui entravent le développement de la pratique.

A- Des acteurs exclusivement virtuels

Si l'ensemble des acteurs du covoiturage possède une visibilité sur Internet, certains se limitent à cette seule existence virtuelle et construisent donc leur action exclusivement à partir d'un site Internet. Ces acteurs peuvent avoir **deux types de statuts bien distincts**. Dans certains cas, le site de covoiturage a un **statut associatif** ; ce statut possède l'avantage de pouvoir bénéficier de subventions. Dans d'autres cas, **le site est propriété de son créateur ou de son racheteur**. Précisons toutefois la réglementation française en matière de noms de domaine. Jusqu'au 20/06/06, un nom de domaine en « .fr » ne pouvait être détenu que par une société, une association ou un travailleur indépendant. C'était sur ce troisième statut qu'était détenu, par exemple, le site www.covoiturage.fr. Depuis le 20/06/06, n'importe quelle personne possédant une adresse postale en France peut créer son site en « .fr ». Pour ces acteurs fonctionnant uniquement grâce au web, c'est bien le **militantisme** qui constitue la motivation première pour monter les projets car ces derniers s'avèrent non seulement pas rentables mais coûteux.

A1- Un fonctionnement « peer to peer »

Ces sites fonctionnent exclusivement de manière virtuelle. En effet, ils ne sont associés à aucune autre forme d'existence concrète comme par exemple des locaux ou une ligne téléphonique. Ils visent à mettre en relation des covoitureurs en leur proposant un outil virtuel, c'est-à-dire que la mise en relation se passe sur le mode du « **peer to peer** » (ou du Consumer to Consumer, selon les termes du marketing). Les utilisateurs de ces sites prennent alors directement contact entre eux grâce aux coordonnées qu'ils laissent sur le site afin d'organiser des trajets collectifs en voiture. Un maximum d'autonomie est ainsi laissé aux utilisateurs des sites.

De manière générale, la consultation des trajets déposés est libre. En revanche, l'utilisation du service (prendre contact avec un conducteur, proposer un trajet...) est subordonnée à **une inscription relativement sommaire** : nom, prénom, coordonnées pour être contacté, éventuellement des préférences pour le trajet (voiture fumeur/non fumeur, goûts musicaux, etc.). Une fois inscrit, l'utilisateur peut alors saisir un nombre illimité de trajets dans la base et contacter à son bon vouloir tout autre utilisateur. Les trajets concernés sont **plutôt des trajets de longue distance et occasionnels** (parfois appelés « trajets uniques ») bien que les sites ne soient pas exclusivement destinés à cet usage. Cette **démarche est gratuite pour l'internaute**, depuis le dépôt de trajet jusqu'à la prise de

contact avec un covoitureur potentiel. **L'unique échange financier concerne le dédommagement du conducteur par ses passagers au moment du trajet.**

A2- Une difficile évaluation de l'efficacité de la mise en relation

Une telle liberté dans l'usage de l'outil pose un **problème en terme d'évaluation de l'efficacité du service**. En effet, les sites offrent peu de visibilité sur le nombre de trajets réellement covoiturés. Comme le souligne ce responsable de site, les seules statistiques disponibles donnent le nombre d'inscription et de trajets déposés, mais pas les trajets réellement effectués. Or rien ne permet d'affirmer que les internautes en contact se rencontrent effectivement pour covoiturer :

« Nous n'avons pas de statistiques concernant la réussite de mises en relation. Mais les statistiques d'utilisation nous permettent de voir une légère augmentation de la fréquentation du service (en terme d'inscriptions et du nombre de trajets) ». (M. X.)

Les responsables des sites de covoiturage que nous avons interrogés sont bien évidemment conscients de cette limite dans l'évaluation de leur action, mais leurs contraintes financières entravent fortement leurs marges de manœuvre. Néanmoins, le site www.123envoiure.com a contourné cet obstacle en mettant en place une notation des équipiers, à la manière dont sont évalués les utilisateurs de www.ebay.com⁵⁰. Ce **système de notation** possède ainsi le double avantage de contrôler les utilisateurs du service sur différents critères (sécurité dans la conduite, ponctualité, fiabilité, honnêteté, propreté et sympathie) mais aussi de rendre compte des trajets effectués sans pour autant occasionner de travail supplémentaire au responsable du site.

A3- Des difficultés de financement

Pour permettre une telle autonomie du site, les responsables tirent au maximum partie de l'outil informatique. Leur rôle se limite alors à celui d'un **modérateur** (suppression des annonces douteuses ou contraires aux bonnes mœurs). Le travail de maintenance est d'autant plus faible que l'outil informatique est perfectionné. Par exemple, les responsables de www.tribu-covoiturage.com ne s'occupent plus de nettoyer les annonces périmées depuis qu'a été mise en ligne la dernière version du site dans laquelle se suppriment automatiquement les annonces dont la date est dépassée. Finalement, le rôle des responsables des sites est limité au profit de celui de l'outil technologique. Cette sorte de désengagement volontaire des responsables de site est essentiellement liée aux **fortes**

⁵⁰ Le site www.ebay.com est un site Internet de vente d'objets entre particuliers. Afin d'évaluer la qualité du vendeur et de l'acheteur, les vendeurs sont appelés à noter leurs acheteurs et vice-versa. Une mauvaise notation entraîne alors une sanction du groupe d'utilisateurs à l'encontre du mauvais vendeur ou du mauvais acheteur car elle implique une certaine méfiance vis-à-vis du vendeur ou de l'acheteur mal noté.

contraintes économiques auxquelles ils ont à faire face. En effet, si le site est entièrement gratuit pour l'utilisateur, il constitue un **coût non négligeable** (hébergement du site, développement de l'interface, maintenance, etc.) qui reste aujourd'hui **entièrement assumé par son responsable**. La plupart de ces derniers exercent donc, en parallèle, une activité rémunérée quoique la plupart souhaiterait pouvoir vivre de leur site. D'autres, ayant choisi le statut d'association pour créer leur site, ont pu bénéficier de financements. C'est par exemple le cas de l'association Carstops basée dans la région Nord mais qui ne fonctionne que virtuellement :

« Nous, nos financements, je pense que c'est spécifique à notre région, donc la Région Nord Pas de Calais, parce qu'à l'époque, il y a eu la création de nouveaux services, nouveaux emplois, donc avec des plates-formes de service, et nous, on a tiré nos subventions de là-dedans. (...) Et après, on avait une partie de nos subventions qui venaient, quand il existait, du Secrétariat d'état de l'économie solidaire, toujours dans la même perspective de plates-formes... » (M. L.)

Néanmoins, ces **subventions** sont souvent des **aides au lancement du projet** et s'avèrent ne pas être pérennes dans le temps. Ainsi, depuis le printemps 2006, l'association ne bénéficie plus d'aucune subvention et peine à trouver une solution de financement, comme l'ensemble des sites ici décrits.

L'idée de rendre payant le service aux internautes a été envisagée par certains mais elle se trouve être peu réalisable étant donnée la forte compétition qui règne entre les sites de covoiturage. **Si l'un des sites devenait payant, les internautes se reporteraient sur les sites gratuits.** Telle est la difficulté à laquelle l'association ALLOSTOP se heurte aujourd'hui puisqu'elle fait toujours payer le service de mise en relation. Quoique le service rendu soit de nature différente – ALLOSTOP prend effectivement en charge la mise en relation des équipages – ALLOSTOP se retrouve en concurrence directe avec ces sites gratuits. Certains responsables de sites ont cherché à construire un monopole de sites Internet du covoiturage en rachetant petit à petit des noms de domaines relatifs au covoiturage, avec à terme l'objectif de faire payer les utilisateurs. Si cette tentative a échoué, notamment du fait du refus de certains de vendre leurs noms de domaine, elle ne va pas sans poser un problème fondamental du point de vue de l'utilisateur : le coût du service suffit-il à compenser l'économie réalisée sur le trajet en lui-même ? Dans quelles conditions ce type de service payant est-il justifié ? De plus, cette stratégie risque de créer une barrière à l'entrée, c'est-à-dire une barrière à l'accès au service qui risque d'entrer en contradiction avec l'objectif premier des militants qui est d'accroître le nombre d'utilisateurs du service, et par-là même celui des covoitureurs.

Une autre stratégie évoquée par les responsables des sites serait de chercher un « **tiers payant** » qui assumerait le coût du service de mise en relation. Cette stratégie est déjà en

partie en place grâce à la **publicité** et aux liens publicitaires sur les sites. **D'autres tiers payants sont évoqués : entreprises, collectivités ou encore Etat**, mais ces perspectives imaginées par certains restent encore loin d'aboutir à des stratégies concrètes. D'autres acteurs associatifs bénéficient pourtant de tels financements, notamment des associations locales qui cherchent à développer le covoiturage sur un territoire donné.

B- Des associations inscrites localement

Le covoiturage est également porté, en France, par des structures associatives locales : il s'agit là d'un second type d'acteurs associatifs. Il existe plusieurs associations de ce type sur le territoire français métropolitain, mais leur existence est fragile, car toujours fortement dépendante des subventions dont elles font l'objet. Aujourd'hui subsistent les associations de Rennes, de Toulouse ainsi qu'ALLOSTOP à Paris. Une association existait auparavant à Aix-en-Provence, mais elle semble avoir fermé en 2001. De même, l'association grenobloise que nous avons rencontrée lors de notre terrain au cours de l'année 2005 et grâce à laquelle nous avons pu réaliser plusieurs entretiens de covoitureurs, a fermé courant 2006. Ainsi, **il semble y avoir un fort turn-over des structures associatives de covoiturage**, et celles encore existantes ne cachent pas leurs difficultés à perdurer.

Si ces associations possèdent bien un site Internet, elles ne s'y limitent pas et construisent leur action à partir de structures locales : elles possèdent donc des locaux permettant non seulement un accueil humain, mais aussi téléphonique. De plus, contrairement aux sites fonctionnant exclusivement de manière virtuelle, les associations locales de covoiturage effectuent un véritable travail de mise en relation entre les covoitureurs. Enfin, troisième différence avec les sites présentés ci-dessus, les équipages ne sont pas essentiellement formés pour des trajets uniques et de longue distance. A l'inverse, le travail de la plupart de ces associations a **pour objectif de favoriser des covoitages de courte distance, sur des trajets quotidiens** tels que les trajets domicile-travail, même si ce travail se révèle souvent difficile. Leurs objectifs consistent bien alors à rechercher une diminution du nombre de véhicules en circulation afin, d'une part, de limiter la congestion et, d'autre part, la pollution urbaine locale. Au final, l'intérêt des associations locales à monter de tels projets de covoiturage consiste également en un **intérêt militant**⁵¹.

⁵¹ Voir également section 3 B- A l'origine des projets : des engagements militants et passionnés.

B1- Entre covoiturage occasionnel et régulier : un double service

L'association ALLOSTOP, dont nous avons présenté précédemment le parcours historique, sur la base de son héritage historique d'autostop, est plutôt spécialisée dans la mise en relation de covoitureurs pour des **trajets uniques** (longues distances et occasionnels). Néanmoins, l'association avait tenté dans les années 1990 de faire du covoiturage domicile-travail en Ile-de-France. Malgré le recueil de 10 000 offres et demandes durant les deux ans d'existence de ce service, aucun trajet covoituré ne pût être réalisé du fait de la trop grande dispersion géographique des offres. Le projet fut donc arrêté, d'autant qu'il ne bénéficiait d'aucun financement :

« On avait essayé pendant 2 ans de faire du covoiturage de proximité sur la région parisienne. On avait collecté 10 000 offres et demandes et en 2 ans, on n'a pas réussi à mettre en relation un seul équipage ! Du coup, on a renoncé parce que cette activité n'était pas financée, c'était en plus de notre travail et c'était pas très rentable... Si on avait réussi à mettre en relation des gens, on aurait peut-être continué, mais là, c'était décevant... » (M. R.)

ALLOSTOP est donc revenu à ses activités premières, de mise en relations de covoitureurs sur des trajets uniques.

D'autres associations locales ont développé les **deux services en parallèle**. C'est notamment le cas d'ALLOSTOP Rennes⁵². L'association rennaise se découpe en réalité en deux entités ; la première, liée au site www.allostoprennes.com, vise la mise en relation de covoitureurs sur des trajets longue distance. Depuis 2002, un second service, centré sur les déplacements domicile-travail a vu le jour, associé à un second site Internet www.covoiturage.asso.fr. Ce service fonctionne grâce au démarchage systématique des entreprises de la région rennaise par pôle d'activité. De même, l'association toulousaine, désormais située à Labège (33) travaille essentiellement dans le but de **favoriser le covoiturage domicile-travail**, générateur d'encombrement et de pollution locale. Les trajets occasionnels sont plutôt d'ordre social, par exemple lorsqu'un demandeur d'emploi non motorisé cherche à se rendre à un entretien d'embauche. Les associations assurent donc la mise en relation des covoitureurs adhérents et leur demandent, à ce titre, une petite participation financière.

⁵² Quoique se nommant « ALLOSTOP Rennes », l'association rennaise ne dépend pas d'ALLOSTOP, association basée à Paris. Néanmoins, ALLOSTOP n'a jamais refusé que l'association rennaise s'inscrive dans sa filiation par le nom.

B2- Entre fidélisation des covoitureurs et subventions : des modalités de financements difficilement pérennes

Le service de mise en relation n'est pas « facturé » de la même manière au covoitureur selon qu'il s'agit d'un trajet unique ou d'un trajet régulier. Ainsi, ALLOSTOP et ALLOSTOP Rennes proposent des **cotisations annuelles** aux covoitureurs passagers qui cherchent une voiture, ou bien des **forfaits de mise en relation** pour des trajets occasionnels. Ainsi, ALLOSTOP Rennes propose pour 18 € un forfait de 6 mises en relation, valable une année. Dans le cadre du covoiturage régulier, de type domicile-travail, la participation des covoitureurs est différente. L'association met en relation les personnes dont le trajet quotidien correspond afin qu'elles puissent essayer de covoiturer ensemble. Une fois cet essai accompli, les co-équipiers sont recontactés par l'association pour demander aux covoitureurs effectifs le paiement de la cotisation :

« Quand on trouve des covoitureurs, on rappelle les gens, on leur dit et s'ils sont d'accord, on communique leurs coordonnées, et après, les gens s'arrangent entre eux pour essayer une fois, et éventuellement continuer si ça va. Après, nous, on les recontacte 3 semaines ou un mois après pour voir si ça fonctionne. Et si ça fonctionne, on leur demande une cotisation de 30 € pour l'année et on leur envoie une charte de bonne conduite qu'ils doivent signer. » (Mme J.)

Un tel dispositif pose bien évidemment des **problèmes de fidélisation du service**. Une fois mis en relation, les covoitureurs peuvent toujours échapper au financement du service qu'est la cotisation annuelle. Cette limite est soulignée par la responsable de l'association toulousaine à propos des équipages réguliers :

« Et puis alors, avec les vœux, on a repris contact un peu avec les gens et puis on s'est rendu compte qu'il y avait des gens très motivés, qui nous disaient qu'ils avaient arrêté... Alors, on s'est demandé si c'était pas pour éviter de repayer la cotisation... Elle est de 5€ par an, maintenant... Il y a des gens qui continuent à covoiturer mais qui ne payent plus la cotisation... » (Mme B.)

Pour les associations locales, comme pour les sites de covoiturage fonctionnant sur la base du « peer to peer », un problème économique se pose alors vis-à-vis de la pérennisation du service. Avec lui se pose également celui de la pérennité des structures associatives.

Du point de vue de la structure, ces associations bénéficient (ou ont bénéficié) de certains financements. Leurs ressources proviennent essentiellement de **financements étatiques centralisés ou localisés** (région, département), **de l'ADEME ou bien de fonds européens** – notamment, le FSE (Fonds Social Européen). Leurs financements se justifient essentiellement sur leur rôle dans deux domaines : d'une part, l'environnement et d'autre part l'insertion sociale. Des subventions d'ordre environnemental sont effectivement accordées aux associations de covoiturage dans la mesure où elles œuvrent dans le sens

d'une réduction du nombre de voiture, donc de la pollution automobile associée. Dans une perspective d'insertion sociale, les associations de covoiturage permettent également l'accès à l'automobilité à une population défavorisée en vue de sa réinsertion sociale :

« Et on a aussi un volet insertion sociale, d'aide à la mobilité. Par exemple, quelqu'un qui n'a pas de voiture et qui doit faire une mission d'Intérim de 15 jours peut nous contacter et nous, on va essayer de lui trouver une solution pour qu'il puisse se rendre sur son lieu de travail, pour l'aider à se réinsérer professionnellement. Donc on a aussi une subvention liée à ce volet d'insertion sociale. » (Mme J.)

Néanmoins, ces subventions se limitent **le plus souvent à des subventions à la création**, elles ne constituent donc pas des financements permanents de ces structures⁵³. Parallèlement, la participation des covoitureurs au service ne semble pas non plus durable, pour les raisons évoquées ci-dessus. En effet, **les utilisateurs du service tendent à échapper à l'instance qui les a mis en relation**, ce qui pose de lourds problèmes quant à la pérennité du service. De ce fait, quoique les associations locales aient plus de visibilité sur le nombre effectif de trajets covoiturés régulièrement, le contournement de la cotisation brouille également l'évaluation de l'efficacité du service.

B3- La recherche d'un modèle économique durable : le rôle des entreprises

Face au problème de financements de départ, ces associations sont donc confrontées au **besoin de trouver un modèle économique**. En effet, une fois les subventions de création arrivées à échéance, se pose le problème de la pérennité des structures locales, car le service de proximité coûte cher (locaux, personnel, téléphone, etc.). C'est pourquoi un certain nombre d'associations créées dans les années 1990 ont disparu, faute d'avoir trouvé un modèle de subsistance économique. Les associations actuelles ont alors mis en place différentes stratégies pour développer le service, le faire perdurer et fidéliser les covoitureurs. Ces stratégies visent tout d'abord à **fidéliser leurs adhérents** grâce à des avantages offerts aux adhérents à jour de leur cotisation. Parmi ces avantages, le **taxi-joker** ou garantie de retour permet aux covoitureurs de bénéficier d'une solution de retour gratuite (transports en commun, autre covoitureur ou taxi) en cas de défection du covoitureur habituel. En dehors de ces avantages comparatifs, la fidélisation des adhérents sur la seule mise en relation reste difficile car le service est peu perçu par les usagers. D'autant que le paiement du service de mise en relation rentre en contradiction avec la gratuité des sites virtuels. Les associations locales cherchent donc, en parallèle, à **développer des partenariats durables avec leurs financeurs de départ**, par exemple, la ou les communautés d'agglomérations sur lesquelles elles sont implantées. C'est par exemple le

⁵³ Seul ALLOSTOP Rennes a pu bénéficier d'un financement de trois ans, grâce à l'implication de Rennes Métropole dans le projet du covoiturage domicile-travail.

cas de Covoituval qui a réussi à établir un partenariat avec le SICOVAL, communauté d'agglomération située au sud-est de Toulouse, sur laquelle l'association est implantée. Enfin, un troisième type de stratégies vise plutôt **des organisations** (entreprises, collectivités...) qui sont **démarchées afin de recruter toujours plus de covoitureurs**. Cette stratégie plus incisive a été notamment adoptée par ALLOSTOP Rennes dans son volet de covoiturage quotidien et rencontre d'assez bons résultats. Elle possède l'avantage majeur de faire assumer par l'organisation le coût de mise en relation des équipages :

« Autre possibilité, et c'est de plus en plus comme ça, les 30 € de cotisation peuvent être pris en charge par l'entreprise. » (Mme J.)

Ainsi, les associations cherchent à mettre en place des modes de financements novateurs. Par le biais de ces démarchages, la source financière des associations de covoiturage ne réside plus seulement dans des subventions, mais glisse progressivement du côté des organisations qui assument, du moins en partie, la charge financière du service de covoiturage pour leurs salariés.

Du fait de ce glissement, **les associations de covoiturage se trouvent en concurrence avec un autre type d'acteur structurant du covoiturage : les entreprises de service**, qui tirent leurs ressources des entreprises et administrations. Le covoiturage pensé de manière régulière et quotidienne ne devient donc plus seulement une affaire individuelle, mais glisse pour se placer à un niveau beaucoup plus organisationnel. Ce glissement institutionnel nous renvoie à la question précédemment posée à propos de l'intervention des entreprises et administrations sur les déplacements de leurs salariés. Ici comme pour les PDE, les mêmes intérêts entrent en ligne de compte, et les associations savent jouer de ces arguments pour convaincre les établissements de financer le covoiturage de leurs salariés. Bien plus, dans certains cas, la participation de l'association locale de covoiturage fait partie de la démarche de Plan de Déplacement.

Ainsi, les associations locales de covoiturage assurent la fonction d'opérateur du covoiturage pour des organisations, ce qui les place en concurrence directe avec les opérateurs privés de covoiturage (voir ci-après). Or, nous avons longuement souligné les diverses difficultés financières rencontrées par les associations de covoiturage : problème de fidélisation des usagers du service, subventions à court terme, etc. Cette question des ressources nous amène ainsi à repenser la place des opérateurs privés de covoiturage et des ressources dont ils disposent pour permettre à leurs entreprises de perdurer.

C- Des opérateurs privés de covoiturage

Il existe aujourd'hui plusieurs opérateurs de covoiturage en France, c'est-à-dire des sociétés qui se chargent de mettre en œuvre le covoiturage pour des entreprises, administrations ou établissements publics. Une récente étude du CERTU (CERTU, 2007) en a ainsi identifié plusieurs :

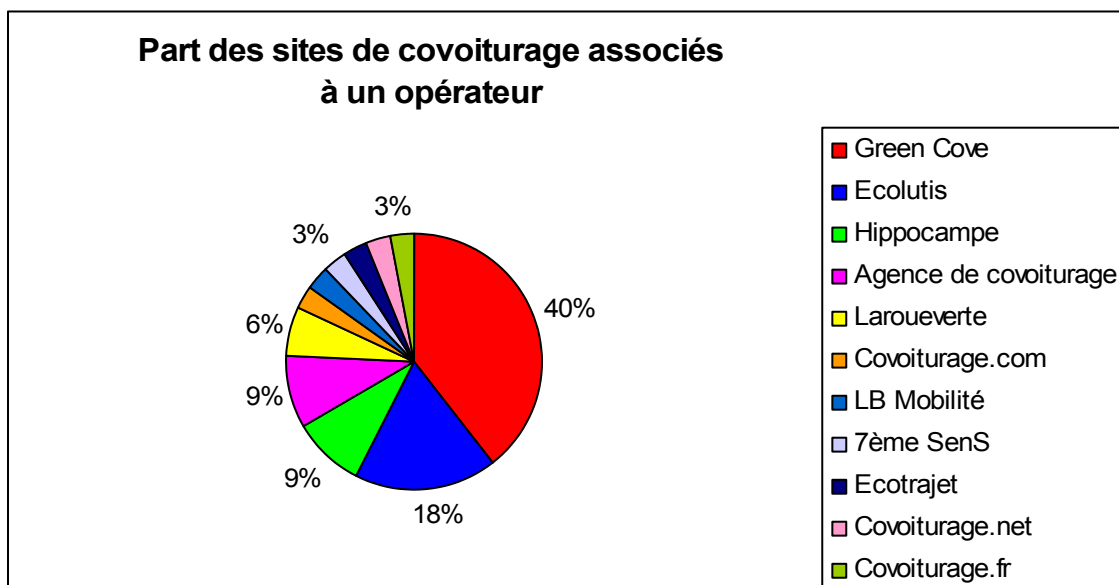


Figure 6- Part des sites de covoiturage associés à un opérateur

C1- L'opérateur de covoiturage : un expert mandaté pour la réalisation du projet

L'opérateur de covoiturage se trouve mandaté par une entreprise, une administration ou une collectivité locale afin d'organiser un covoiturage sur son site. Le questionnement relatif à la mise en place d'un PDE se répète alors ici : **pourquoi les entreprises, administrations ou collectivités locales cherchent-elles à mettre en place du covoiturage sur leur site ?** Tout d'abord, il convient de préciser que la réalisation d'un covoiturage peut intervenir dans le cadre d'un PDE (pour les entreprises et administrations) et d'un PDU pour les collectivités locales. Ainsi, le covoiturage constitue l'un des versants du projet de Plan de Déplacement Urbain, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Concernant les PDE, nous avons précédemment évoqué les intérêts qui amènent à la réalisation de tels projets, quoique ces derniers ne relèvent pas d'une obligation légale. A ce titre, les opérateurs de covoiturage interrogés évoquent eux aussi les **problèmes de coûts**

de parking qui peuvent être évités grâce à la mise en place d'un covoiturage dans une entreprise :

« Il y a des entreprises qui m'ont contacté, par exemple T. à Colombes, ils ont 4000 salariés et 2000 places de parking. Donc le calcul est vite fait, sachant que le matin à 9h, toutes les places de parking étaient prises donc les clients qui venaient après 9h ne pouvaient plus se garer. Donc ils ont été obligé de libérer une zone du parking pour les clients sinon ils auraient perdu des contrats à cause de ça, et donc, ils ont limité le nombre de places pour les salariés et ils ont dû louer des places à l'extérieur de l'entreprise pour les salariés, à prix d'or, évidemment ! D'où l'intérêt de développer un service de covoiturage, donc ils m'ont sollicité pour savoir ce que je pouvais proposer... » (Opérateur privé)

Une seconde question intervient néanmoins. **Pourquoi les collectivités locales, entreprises ou administrations délèguent-elles la réalisation du covoiturage ?** Plusieurs ébauches de réponses peuvent être proposées. Tout d'abord, il semblerait que les opérateurs soient considérés comme des **experts du covoiturage**. L'opérateur privé met ainsi à disposition de l'organisation mandataire ses compétences sur le sujet, une base de données, un logiciel cartographique et une interface pour les utilisateurs du service. Or, ces outils sont à la fois difficiles et longs à construire ; s'adresser à un opérateur allège alors en temps, en difficulté et en coût les organisations qui souhaitent réaliser un covoiturage. De plus, les outils proposés par les opérateurs, notamment les outils cartographiques, s'avèrent plus élaborés que ceux que pourraient créer l'entreprise ou l'administration concernée. Ces premiers constats posés, il nous reste à décrire le fonctionnement de ces opérateurs de covoiturage ainsi que la manière dont ils jouent avec les autres acteurs, notamment en regard de l'origine de leurs ressources financières.

Suite à plusieurs entretiens réalisés auprès d'opérateurs de covoiturage⁵⁴, nous avons pu élaborer un modèle expliquant leur mode de fonctionnement. L'objectif des opérateurs est de **mutualiser au maximum leurs bases de données** car, plus l'offre est grande, plus il y a de chances de la faire correspondre avec une autre. Ainsi, certains opérateurs associent même un site gratuit fonctionnant virtuellement à un service payant proposé aux entreprises et collectivités. De ce fait, les bases d'offres peuvent être fusionnées, le site gratuit fournissant une base de données déjà conséquente qui renforce l'efficacité du service offert aux entreprises et collectivités. Même si ces deux services se trouvent indépendants l'un de l'autre, ils s'enrichissent mutuellement puisqu'ils partagent une même base de trajets. Cette stratégie permet de proposer à l'organisation mandataire d'un projet de covoiturage, une base de données d'ores et déjà remplie d'annonces, ce qui constitue un avantage considérable. Le modèle économique choisi par les opérateurs est bien de faire financer le

⁵⁴ Dont nous taillons les noms, par souci de confidentialité.

service de covoiturage, non par les usagers du service, mais par les organisations qui les emploient.

C2- Le coût du service de covoiturage : un coût à l'entrée

Pour les organisations, le coût de la mise en place d'un service de covoiturage est principalement supporté à l'entrée, c'est-à-dire au moment de la création du service. En effet, l'entretien et le suivi du site restent peu coûteux. Par exemple, le service de covoiturage mis en place pour le département du Finistère par un opérateur privé a ainsi coûté 35 000 € HT (réalisation du site Internet, essentiellement). Quant à la maintenance, son coût se monte seulement à 6000 € HT pour 4 ans, auxquels il faut ajouter 1200 € d'hébergement du site. Qui plus est, l'entretien et le suivi du site peuvent être réalisés par l'organisation mandataire du service ; dans ce cas, l'opérateur privé ne conserve qu'un rôle de modérateur.

C3- Les limites du modèle économique choisi par les opérateurs : la nécessité d'établir des partenariats

Les opérateurs de covoiturage font vivre leur entreprise grâce à la **vente de leurs services auprès d'entreprises, d'administrations ou de collectivités locales**. Ainsi, l'intérêt des opérateurs privés de covoiturage reste un **intérêt financier** à voir se développer des projets de covoiturage. Néanmoins, le fait d'avoir adopté un tel modèle économique pose deux questions. Tout d'abord, en regard des autres acteurs précédemment décrits, les opérateurs privés de covoiturage se trouvent non seulement en concurrence entre eux mais aussi avec les associations locales de covoiturage. En effet, elles aussi ont développé une expertise autour de la mise en place de covoiturage ; certaines d'entre elles ont même adopté une stratégie de démarchage d'entreprises ou d'administrations sur des zones d'emploi données. **Opérateurs de covoiturage et associations se trouvent donc en concurrence alors même que leurs intérêts divergent.**

La seconde question soulevée par l'adoption de ce modèle économique concerne la **fidélisation des clients**. En effet, les opérateurs sont amenés à fidéliser leurs clients, d'autant plus que le milieu s'avère concurrentiel. Ainsi, les opérateurs interrogés nous ont fait part des différentes stratégies mises en place dans ce but. Ils cherchent, par exemple, au travers de **labellisation**, à rassurer leurs clients sur la qualité et l'efficacité du service. La fidélisation fait également intervenir la **valorisation de l'expertise** constituée par l'opérateur sur la question du covoiturage qui promet au client un service rapidement opérationnel et efficace. Enfin, et c'est le principal argument des opérateurs, la fidélisation des clients se

joue sur la **performance du service permise par la mutualisation des bases de données**.

Néanmoins, étant donné l'absence d'obligation légale à mettre en place des services de covoiturage, les démarches de ces opérateurs restent encore relativement circonspectes. Les opérateurs de covoiturage demeurent dans une phase de lancement de leur projet et cherchent à le développer notamment au travers de **l'établissement de partenariats avec diverses organisations**. Ainsi, certains opérateurs démarchent des médias, des organisateurs d'évènements afin de mettre en place des partenariats, mais aussi des collectivités locales ou encore des syndicats de transports :

« Je suis en train de nouer des partenariats avec des syndicats de transport en France. Donc, soit des partenariats, soit je deviens prestataire de covoiturage et soit, carrément les sociétés de transports, de transports en commun, des choses comme ça. Pourquoi ? Parce qu'elles ne peuvent pas desservir toutes les zones, elles ne peuvent pas être présentes à toutes les heures et elles essaient quand même de couvrir un maximum de zones et un maximum d'horaires. Et le covoiturage, c'est un moyen pour résoudre ce problème mais en utilisant les outils de transports qui sont déjà présents. » (Opérateur privé)

Comme pour les services à la mobilité, la démarche se trouve être essentiellement partenariale, même si elle fait intervenir des opérateurs privés. L'établissement de ces partenariats s'avère par ailleurs nécessaire à la subsistance de ces entreprises de covoiturage, du fait de l'absence d'obligation légale à la réalisation de tels projets. La recherche de partenariats tant avec des acteurs privés que des acteurs publics placent encore davantage les opérateurs privés en concurrence avec les associations locales de covoiturage, voire plus largement avec les services à la mobilité.

Néanmoins, si les opérateurs mettent en place des covoitages pour des organisations, encore faut-il que ces dernières soient en demande de tels services. Deux types d'organisations semblent particulièrement mobiliser les opérateurs privés pour réaliser des services de covoiturage. D'une part, il s'agit des entreprises, administrations et établissements publics qui mettent en place un covoiturage dans le cadre d'un PDE ; d'autre part, des collectivités locales, communes, intercommunalités, départements voire régions pour lesquels la réalisation d'un covoiturage constitue un volet de leur agenda 21. Si la question du PDE a été largement décrite précédemment, nous nous sommes encore peu intéressé au rôle que jouent les acteurs publics institutionnels dans l'institutionnalisation du covoiturage. Tel sera donc l'objet de la partie suivante.

D- Des acteurs publics institutionnels

Au travers de l'élaboration d'agendas 21, des acteurs publics institutionnels se trouvent également à l'origine de projets de covoiturage. S'ils en **délèguent parfois la réalisation** à des opérateurs de covoiturage, ce n'est pas toujours le cas. Quelle que soit la configuration, ces acteurs restent nécessairement les maîtres d'ouvrage du covoiturage. Les acteurs concernés peuvent être tant des **communes, des intercommunalités, des départements ou des régions**, c'est-à-dire tous les échelons de gouvernance pour lesquels la réalisation d'un agenda 21 est possible. Pour les acteurs publics institutionnels, l'intérêt à développer des projets de covoiturage réside essentiellement dans un **intérêt d'ordre général**, celui de se conformer aux grands engagements de la France au niveau international. C'est pourquoi les projets s'inscrivent principalement dans le cadre d'agendas 21.

Nous avons ainsi pu spécifiquement observer l'implication d'acteurs publics dans la promotion du covoiturage au niveau départemental, dans le Finistère. En effet, le département du Finistère fut le premier à réaliser un projet de covoiturage à l'échelle du département. Ce projet constitue, selon le responsable du projet, un « projet pilote de l'agenda 21 » de ce département. A ce titre, il est important de signaler que le département n'a pas de compétences en matière de gestion des déplacements : la démarche s'avère donc « complètement volontaire » (M. B.).

Néanmoins, le projet se fonde sur **l'observation préalable d'une pratique préexistante**. Ainsi, les agents avaient remarqué des voitures stationnées près des échangeurs d'autoroute, témoignant de l'existence de covoiturages informels et spontanés. Mais ces stationnements posaient des problèmes de sécurité. Ainsi, quoique le département n'ait pas de compétences en déplacements, il s'est lancé dans la **construction d'aires de covoiturage** au niveau de ces échangeurs d'autoroute dans le but de faciliter et de sécuriser les stationnements dans ces zones.

Le cœur du projet reste, cependant, constitué par le **lancement, en septembre 2005, d'un site Internet de mise en relation de covoitureurs**. Le développement de ce site a été confié à un prestataire, Hippocampe, répertorié comme un opérateur de covoiturage par le CERTU (CERTU, 2007). Ce site constitue une « vitrine » (M. B.) de l'initiative étant donné qu'il est utilisable tous les jours, 24h/24. Il vise à mettre en relation les covoitureurs potentiels. Le site propose, dans ce but, une cartographie du département et des départements limitrophes afin que l'utilisateur puisse visualiser son trajet. Mais, à la différence des autres sites Internet de covoiturage, ce dernier **s'adresse prioritairement au trajets locaux** ; ainsi, les trajets saisis sur le site doivent posséder au moins une extrémité

(origine/destination) dans le Finistère⁵⁵. Un projet d'association avec les départements limitrophes semble être en discussion, notamment avec le Morbihan et les Côtes d'Armor, dans la perspective d'une mutualisation des données.

Ainsi, ce projet de covoiturage départemental possède trois volets : d'abord, la mise en relation d'équipiers au travers du site, la création d'aires de covoiturage et enfin, un troisième volet essentiel aux yeux du responsable de projet : la communication. Cette dernière passe non seulement par le site Internet mais aussi par des campagnes d'informations destinées aux habitants du département (campagnes d'affichage, par exemple).

⁵⁵ D'après les premières études sur le site et sa fréquentation, réalisées en juin 2006, 90% des inscrits résident dans le département du Finistère.

Légende de la figure 7 :



Subventionne pour la réalisation de projets de covoiturage



Finance



Met en œuvre le covoiturage pour

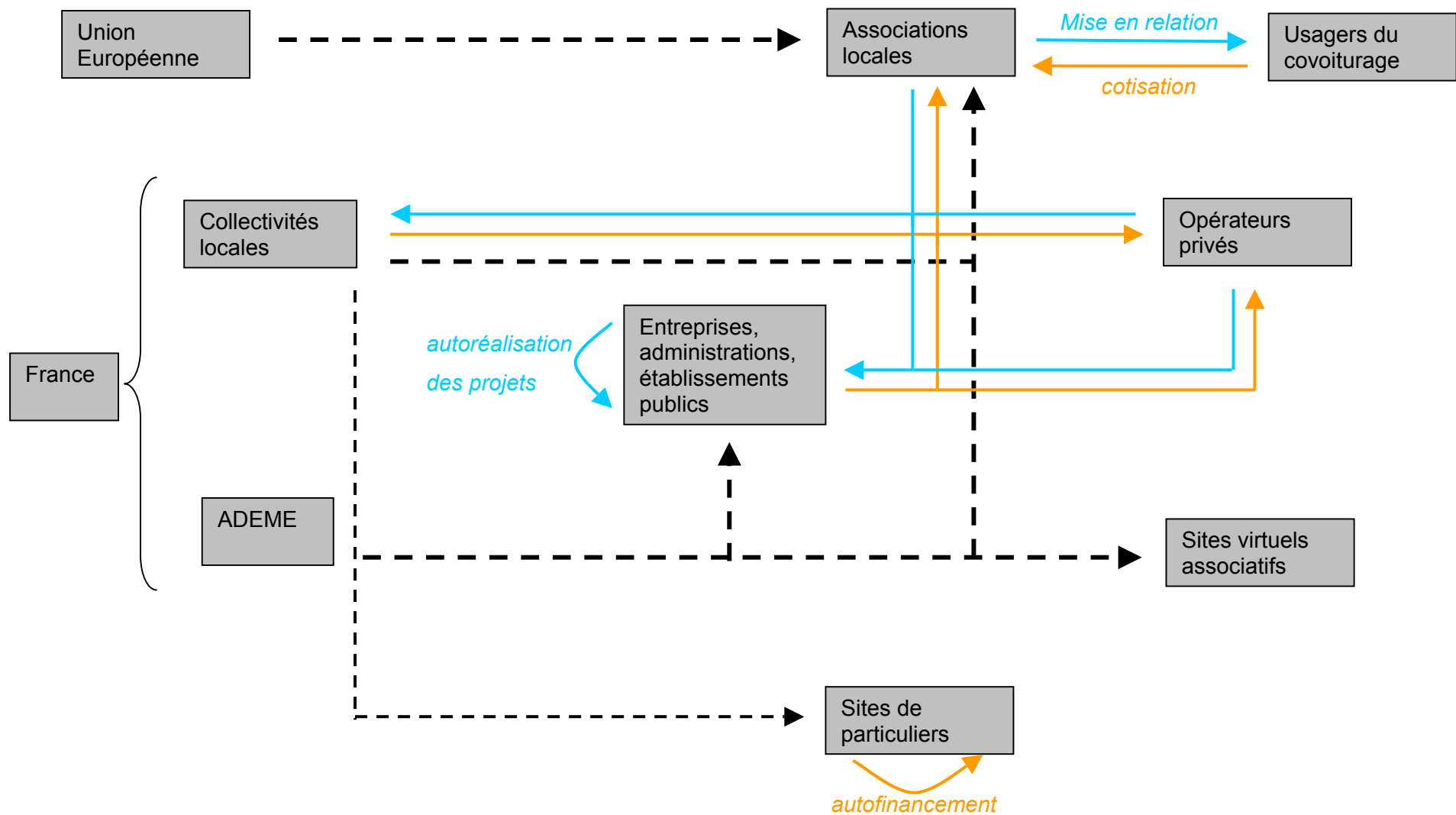


Figure 7- Le jeu d'acteurs du covoiturage en France

Les acteurs autour du covoiturage se trouvent être de nature et de fonctionnement très divers. Ainsi, cinq types d'acteurs se partagent le « marché » du covoiturage : des sites de particuliers, des sites associatifs, des associations possédant une assise locale, des opérateurs privés et enfin des acteurs publics institutionnels tels que les collectivités locales. La description du fonctionnement de chacun de ces acteurs laisse apparaître un élément fortement structurant du jeu d'acteurs : la rareté des ressources. Ainsi, les sites exclusivement virtuels ne possèdent pas de financements exceptés leurs fonds propres et doivent renoncer à faire payer le service de mise en relation aux utilisateurs. Les associations locales mettent en place des alliances et partenariats avec d'autres acteurs, notamment les collectivités locales des territoires sur lesquels elles travaillent ou encore les entreprises et administrations dont les personnels peuvent être intéressés par le service. Les opérateurs de covoiturage rencontrent les mêmes limites de financements et mettent en place des stratégies similaires. Au final, seuls les projets montés par les acteurs publics institutionnels ont accès à des financements relativement durables dans la mesure où leur action entre en coïncidence avec un intérêt général environnemental conforme aux engagements internationaux de la France. En dehors des acteurs publics institutionnels, l'ensemble des acteurs du covoiturage tirent leurs financements de trois sources : l'Union Européenne, L'Etat français au travers des subventions de l'Ademe ou bien, de manière décentralisée, des collectivités locales et enfin des entreprises, administrations et établissements publics susceptibles de réaliser des PDE – sachant que ces derniers peuvent également bénéficier de financements de l'Ademe pour monter leurs projets de PDE. Une telle rareté des ressources n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement du jeu d'acteurs qui se révèle fortement concurrentiel mais aussi de l'efficacité du service.

3- Rareté des ressources de financements et conséquences pour le covoiturage en France

Si la diversité des acteurs repérés autour du covoiturage laissait à penser que le covoiturage serait dans la seconde phase de son institutionnalisation - c'est-à-dire celle durant laquelle les pionniers sont rejoints par des essaims d'imitateurs – l'analyse du mode de fonctionnement des différents acteurs montre quant à lui les difficultés de financements rencontrées par ces derniers. Il convient alors de proposer une synthèse sur la place du covoiturage aujourd'hui en France : est-ce bel et bien une pratique en émergence ? ou bien s'agit-il encore de projets militants qui restent à la marge ? Et si tel est le cas, quelles pourraient être les conditions permettant le développement du covoiturage ?

La rareté des ressources à laquelle se confrontent les acteurs du covoiturage tend à induire deux conséquences. Tout d'abord, elle occasionne une forte **incertitude relative à la pérennité des financements**. Cette incertitude amène alors une **forte concurrence** entre les acteurs, chacun cherchant à protéger son projet et ses propres ressources. Deuxièmement, la rareté des ressources met en exergue les **difficultés financières** ressenties par la majorité des acteurs du covoiturage pour faire vivre leur projet. En effet, la réalisation d'un projet de covoiturage s'avère souvent longue, difficile et peu rémunératrice. Pourquoi les associations, les particuliers ou les opérateurs privés continuent-ils alors ? Il semblerait que la réalisation de tels projets soit moins liée à la perspective d'une activité rémunératrice qu'à un **engagement personnel militant**.

A- Des difficultés d'alliance nuisibles à l'efficacité du service

L'analyse des acteurs montre que la rareté des ressources constitue un élément structurant du jeu, en grande partie car le financement constitue une incertitude majeure pour les acteurs. Cette incertitude vient alors s'ajouter à d'autres incertitudes directement liées à la réalisation d'un covoiturage. En effet, la réalisation de mises en relation de covoitureurs suppose que des personnes soient désireuses de partager leurs trajets, qu'au moins deux personnes partagent le même itinéraire et que leurs horaires coïncident. Chacune de ces suppositions constitue autant d'incertitudes pour l'opérateur de covoiturage. Mais, ces incertitudes relatives à la coïncidence des offres de trajets diminuent avec l'augmentation du nombre d'offres : plus il y a d'offres, plus il y a de chances que deux offres coïncident.

Ainsi, l'une des possibilités pour limiter les incertitudes précédemment décrites consisterait à **mutualiser toutes les offres de trajets**. Mais, ces offres se partagent entre différents opérateurs : une mutualisation des offres ne serait alors possible que dans la mesure où les acteurs s'allieraient pour partager leurs connaissances sur le covoiturage. Or, étant donné la rareté des ressources financières attribuées aux projets de covoiturage, **chacun des acteurs cherche à conserver** le pouvoir qu'il possède sur les autres en évitant de partager le nom de ses clients – donc de **ses sources financières**. On observe alors une volonté, de la part de chacun des acteurs, de créer et conserver des « zones d'incertitude » (Crozier, Friedberg, 1977) qui lui confère alors du pouvoir sur les autres. Ces zones d'incertitudes consistent essentiellement à ne pas divulguer aux autres le nom des clients et à **ne pas partager les offres de trajets**.

Ce refus de mutualiser les offres s'illustre notamment dans **l'impossibilité à fédérer** les différentes initiatives. A ce titre, deux tentatives sont à signaler. La première fut initiée par ALLOSTOP à la fin des années 1990, mais elle était tombée en désuétude en 2006 au moment de l'interview d'un responsable de l'association :

« Il n'a jamais été possible de faire quelque chose de national. On avait, à un moment la "fédération du covoiturage", dont je suis d'ailleurs le président mais ça fait 4 ans qu'on ne s'est plus réuni donc ça n'existe plus vraiment !! Il faudrait que je l'enlève du site Internet... » (M. R.)

La seconde tentative de fédération date de 2004 et fut réalisée sur l'initiative du responsable du site www.123envoiture.com:

« En 2004, j'avais contacté tous les sites existants et je leur avais proposé de se regrouper dans un service commun, qui aurait été tous les acteurs du covoiturage. Il n'y a eu qu'une seule personne à répondre, c'est R [responsable d'un site à La Rochelle]... Donc on n'a pas pu mutualiser les bases, les autres n'étaient pas d'accord... A l'époque, www.covoiturage.com était un peu abandonné... Sinon, il y a eu Covoituval, on avait échangé nos liens sur nos sites, mais c'est tout ! Les autres n'ont pas suivi, ils ne m'ont pas pris au sérieux... » (M. S.)

Cette seconde tentative n'a pas rencontré beaucoup plus d'adhésion que la première. Lorsque la question d'une fédération entre les sites était évoquée en entretien, elle laissait souvent place à des réponses gênées, à demi-mot. Si les difficultés à fédérer étaient fréquemment évoquées, les responsables de sites interrogés ont également laissé entendre leurs craintes relatives à la concurrence. Ainsi, le responsable d'un site virtuel évoquait des différences de « conviction » :

« Non, [je n'ai pas pris contact auprès d'autres sites...] parce qu'en 2000, il y en avait très peu. C'était vraiment les balbutiements de l'Internet... Il y avait peut-être www.covoiturage.com? Et puis, tout le monde avance avec ses convictions... » (Mme G.)

Bien plus, la personne de l'association covoiturage42 rencontrée évoquait directement la « crainte d'une concurrence » (Mme C.) de la part de certains acteurs. Le jeu d'acteurs

autour du covoiturage apparaît alors comme un **jeu très concurrentiel** dans lequel chacun cherche à conserver le peu de pouvoir qu'il possède, notamment en tenant secret sa stratégie de recherche de financements, ses clients et donc ses offres de trajet.

Ce refus de partager des informations engendre alors un **effet pervers pour l'ensemble des acteurs** et pour la réussite de leurs projets : la compétition entre les acteurs du covoiturage est donc un **jeu à somme négative**. Elle entraîne, en effet, une **dispersion de l'offre qui nuit à l'efficacité globale du service**. Cet effet indésirable est notamment soulignée par L. Lancart, responsable des politiques de déplacements urbains à l'ADEME : « On s'y perd et ça ne marche pas. Il y a trop de sites et pas assez de visiteurs sur chacun. Il faudrait massifier, fédérer tout ça » (cité dans la presse régionale, Ouest France, 21 juillet 2007). De plus, du point de vue de l'utilisateur, cette dispersion de l'offre tend à induire une **complexification du choix**. En effet, si l'on se réfère à la théorie de la rationalité limitée de H. Simon, il s'avère que les décisions se prennent toujours en l'absence de la totalité des informations disponibles, une telle omniscience du décideur s'avérant impossible. Mais, choisir implique de pouvoir comparer les différentes offres ; or, plus ces dernières s'avèrent nombreuses plus le choix risque d'être difficile (Simon, 1997). Nous pouvons alors avancer ici l'hypothèse que l'utilisateur, face à une telle offre, se trouve découragé ou, à l'inverse, multiplie les ressources afin de garantir la réalisation de son trajet⁵⁶. Cette seconde hypothèse amène alors à reconsidérer le nombre de trajets saisis sur chaque site de covoiturage. Ils sont effectivement nombreux, mais certainement redondants d'un site à l'autre...

Ainsi, de manière indirecte, la rareté des ressources implique une forte concurrence entre les acteurs, et donc une **impossibilité à créer des « alliances »** entre eux (Callon, 1986 : 185). Chacun cherche alors à établir des partenariats financiers à moyen terme avec des intercommunalités, des entreprises ou encore des syndicats de transport. Partageant les **mêmes stratégies partenariales**, ces opérateurs se trouvent alors en **concurrence** ce qui limite d'autant les marges de manœuvre de chacun. Les échanges entre acteurs s'avèrent rares, les partages d'informations limités, celui des bases de données impossibles : le jeu se trouve fortement concurrentiel. **L'efficacité globale des mises en relation en pâtit, limitant par-là même le développement de l'usage.**

⁵⁶ Il aurait été intéressant de pouvoir observer finement la manière dont les utilisateurs des sites Internet de covoiturage construisent les critères d'appréciation de chacun de ces sites (efficacité, sérieux...) et à partir de quels signes cette construction a lieu. Cette observation pourrait constituer un prolongement de notre travail.

B- A l'origine des projets : des engagements militants et passionnés

Les projets de covoiturage se heurtent donc à la rareté des ressources ; de ce fait, ils restent **peu rémunérateurs** pour leurs créateurs. Cette limite pose alors la question des **motivations à monter un projet** de covoiturage mais aussi **à le faire perdurer**. La description des acteurs et l'évocation de leur intérêt à développer le covoiturage laisse alors entrevoir une réponse à cette question. En effet, que ce soit les sites de covoiturage de particuliers, les sites associatifs, ou les associations locales, toutes ces structures **fonctionnent sur la base du militantisme**. De plus, même les opérateurs privés de covoiturage nous sont apparus comme des personnalités militantes qui restent principalement intéressées par la réussite de leur projet pour des raisons sociales ou environnementales, même si elles cherchent à gagner de l'argent grâce à cette activité. Pour mieux comprendre cette dimension militante des projets, un **changement de focale** s'opère ici. Les acteurs ont été précédemment décrits à l'échelle méso-sociale (Desjeux, 2004 : 4) ; il s'agira ici non plus de s'intéresser à la dimension organisationnelle des projets de covoiturage mais aux parcours biographiques de ceux qui les portent.

B1- Le projet de covoiturage : un « idéalisme pragmatique »

Si, pour les opérateurs privés, la perspective d'une activité rémunératrice et lucrative existe bel et bien, tout ne se joue pas pour autant sur le mode économique. L'origine des projets de covoiturage trouve également sa source dans les méandres de **l'engagement au profit d'un bien commun**, d'un engagement personnel au profit de l'intérêt général :

« Mes motivations, je vais être très prétentieux en disant ça, mais je voulais réduire les bouchons en Ile-de-France mais je pensais pas que ça prendrait aussi longtemps ! J'étais prestataire informatique donc de temps en temps en déplacement, et je voyais bien les problèmes de congestion, quand j'étais moi-même coincé dans les embouteillages. Et en regardant autour de moi, j'ai fait le constat que les gens étaient, pour la plupart, tous seuls dans leur voiture ! » (Opérateur privé)

Du fait de la recherche de cet intérêt général, dépassant les intérêts particuliers, les personnes à l'origine des projets de covoiturage se révèlent alors être des militants au sens où J. Ion, S. Frangouakis, et P. Viot, dans *Militer aujourd'hui*, définissent ce terme : ils agissent pragmatiquement pour « apporter (...) une réponse immédiate, même provisoire, aux problèmes considérés » (2005 : 7). Comme l'expliquent ces auteurs, « Il s'agit dans tous les cas de se prémunir ou de conjurer de nouveaux risques majeurs (le saccage de la planète, les tensions internationales, l'opposition Nord/sud, la misère ici et ailleurs). L'objectif est moins de se battre pour des lendemains meilleurs que de **conjurer des dangers**

imminents. » (Ion et *alii*, 2005 : 12). J. Ion parle alors d'un « idéalisme pragmatique » (Ion, 2005, p 96). Ainsi, si certains semblent avoir des idéaux écologistes de long terme, tels que la préservation de l'environnement au sens large, leur action porte néanmoins *hic et nunc*, notamment sur la diminution de la pollution urbaine environnante et les émissions de CO2 :

« Moi, mon souhait, c'est de développer ce service-là. Mon but, il est plus de me dire que ce service aura contribué à diminuer la pollution, les émissions des gaz à effet de serre, et si déjà, on arrive à faire ça, je serais très content. Maintenant, j'ai envie de faire ce projet et j'aime faire les choses bien. Donc je vais chercher à bien faire. » (M. M.)

Les objectifs visés par les responsables de projet de covoiturage s'inscrivent alors dans les enjeux globaux précédemment décrits, tels que le réchauffement climatique et le développement durable. Ils militent essentiellement dans la recherche d'une mobilité plus durable d'un point de vue environnemental, et mettent en œuvre dans ce but des actions ciblées, telles que le développement du covoiturage.

B2- Le projet de covoiturage : une « passion ordinaire »

Au-delà de cet arrière-plan militant, de **forts imaginaires** sous-tendent la création des sites Internet de covoiturage. Plusieurs idéaux sont ainsi mobilisés par les créateurs des sites Internet, idéaux souvent liés aux représentations de la pratique de l'autostop. En effet, les responsables des projets de covoiturage interrogés se trouvent être des (anciens) usagers du covoiturage ou de l'autostop. Ils ont développé un **imaginaire enchanté** voire utopiste autour de la pratique du covoiturage, imaginaire qui intervient comme un moteur dans la réalisation du projet, car le passage à l'action mobilise affectif et imaginaire (Desjeux, 2004 : 32-34). Ainsi, l'action des créateurs de sites Internet se trouve guidée par des idéaux et imaginaires autour de la résolution des problèmes liés à la mobilité. Par leur action, ils rentrent alors dans l'engagement militant. Mais, cet engagement de départ ne risque-t-il pas de s'essouffler avec le temps s'il n'est pas relayé par une compensation économique ?

Il semblerait que non : la temporalité des projets s'inscrit dans le long terme. Ainsi, loin de faire long feu quelques mois après leur lancement, les projets de covoiturage se trouvent **suivis et investis dans la durée par leurs créateurs**. Il est vrai que ces projets constituent une activité à part entière pour certains, par exemple pour les entrepreneurs de sociétés de service de covoiturage. Mais, la place du projet est différente pour les responsables de sites dont l'existence n'est que virtuelle ou encore pour les responsables des associations locales. Etant donné que ces projets ne sont pas rémunérateurs, ils constituent, pour certains une **activité hors travail**. Dans d'autres cas, les militants du covoiturage ne travaillent pas ou plus et s'investissent donc à temps complet dans leur projet : il s'agit par exemple de femmes dont le conjoint travaille. Néanmoins, la réalisation d'un projet de covoiturage ne

peut se décrire simplement comme un loisir. La régularité de l'investissement du créateur, la durabilité des engagements dans le projet se trouvent être caractéristiques des « **passions ordinaires** » mises en lumière par C. Bromberger (Bromberger, 1998). D'autres éléments nous laissent deviner cette dimension passionnelle, par exemple l'investissement en temps et en argent des militants dans leurs projets ; « [le passionné] c'est quelqu'un qui paye de sa personne et ne lésine pas sur les investissements – en argent, en temps, en équipements divers – nécessaires à la réalisation du projet qui le tarade » (Bromberger, 1998 : 27). Ainsi, cette créatrice d'un site Internet de covoiturage :

« Moi, évidemment, je travaille, puisque le site ne rapporte rien. Par contre, ça coûte beaucoup d'argent, et ce sont mes deniers personnels ! Ça m'a coûté le prix d'une maison... Il faut que ce soit une passion... Donc oui, je travaille à côté. » (Mme G.)

A l'inverse, les personnes qui ne sont pas suffisamment passionnées abandonnent très rapidement :

« En fait, on est trois sur le projet, au début on était cinq mais il y en a deux qui n'ont rien fait... C'est vrai qu'il faut être motivé pour faire un projet pareil, parce que ça ne rapporte rien et ça prend beaucoup de temps... Les gens voient quand même leur intérêt financier. » (M. M.)

Cet investissement passionné (ou passionnel ?) dans les projets de covoiturage se dessine sur le long terme. Ainsi, certains des sites Internet dont l'existence est uniquement virtuelle ont connu des améliorations esthétiques et ergonomiques ; certains en sont même à leur cinquième version. Chacune de ces améliorations témoigne de **l'investissement du créateur** du site en même temps qu'elles mettent en lumière la volonté de développer toujours plus le service, de le rendre toujours plus attractif. Dans le but, bien évidemment, de **servir toujours mieux la cause du covoiturage** pour laquelle ils militent.

Entre engagement militant et passion, la réalisation d'un projet de covoiturage (associatif, virtuel ou entrepreneurial) reste également **l'incarnation du travail de son créateur**. Ainsi, les responsables de projets de covoiturage s'apparentent alors à ce que N. Alter appelle, en référence à Schumpeter, l'« **entrepreneur-innovateur** ». Nous retrouvons du reste, dans ce concept, la dimension passionnelle de cette activité : les « entrepreneurs-innovateurs » n'agissent pas selon la logique de la rationalité économique mais sont animés par « la passion, plus que la raison » (Alter, 2003 : 26). Mais aussi l'engagement militant dans un temps présent : « l'entrepreneur-innovateur représente tout d'abord un **personnage plus intéressé par l'action elle-même**, par l'engagement qu'elle suppose, **que par les bénéfices financiers qu'il en tire**, ou des plaisirs qu'il peut tirer de la jouissance de ces bénéfices » (Alter, 2003 : 26). Une double perspective temporelle est donc à prendre en compte ici : si l'action militante porte bien sur le temps présent, les projets militants

s'inscrivent quant à eux dans la durée. Ainsi, d'une part, les actions s'inscrivent dans le court terme au sens où elles visent la résolution de problèmes ici et maintenant ; d'autre part, les projets de covoiturage s'inscrivent dans le long terme puisqu'ils font l'objet d'un suivi régulier dans le temps.

C- Perspectives pour l'avenir : le covoiturage est-il en émergence ?

La rareté des ressources financières à laquelle font face les opérateurs de covoiturage constitue un frein au développement de l'usage. Les difficultés financières entraînent notamment un repli des acteurs sur eux-mêmes et un refus de partager leurs informations et d'unir leurs bases de trajets. Pourtant, la mise en commun des offres permettrait certainement un plus grand nombre de mises en relation, donc une plus grande efficacité du service. De plus, la rareté des ressources financières rend la mise en œuvre de projets de covoiturage difficile et peu rémunératrice ; de ce fait, cette activité reste principalement aux mains de **militants et de passionnés qui cherchent à servir l'intérêt général** au travers de leur action. Ainsi, si l'on reprend l'ensemble des modèles qui président à la réalisation de covoiturage, ces derniers sont au nombre de trois. Le modèle principal reste, comme nous l'avons signalé, un **modèle militant**. Pour les acteurs publics institutionnels, la réalisation de covoiturage semble obéir à un **intérêt général**, celui de participer à la réduction des gaz à effet de serre et ainsi de se conformer aux grands engagements de la France sur la scène internationale. Enfin, un troisième modèle apparaît comme un **effet d'aubaine** ; il est notamment à l'œuvre dans la réalisation de PDE par les entreprises.

Ainsi, on peut observer une multitude d'acteurs autour du covoiturage qui laisse à penser que le développement du covoiturage serait dans une phase d'imitation, celle durant laquelle « des essaims d'imitateurs [qui] reproduisent et aménagent les innovations, créant des grappes d'innovations secondaires » (Alter, 2003 : 14). Pourtant, plusieurs autres indices relevés dans l'analyse détaillée des acteurs et de leur fonctionnement montrent, à l'inverse, que **le covoiturage ne se trouve qu'au tout début de la courbe d'innovation**. Tout d'abord, le covoiturage reste une **activité non rémunératrice**, dont le développement se trouve essentiellement encore aujourd'hui porté par des militants. Or, les militants constituent la base du business modèle lorsqu'une activité n'est pas rentable. Ainsi, ces derniers ont besoin de mobiliser imaginaires et affectifs pour s'engager dans leurs projets. Au final, **le covoiturage ne semble pouvoir se développer véritablement que lorsque l'activité deviendra davantage rémunératrice**. Cette question en pose alors une seconde : comment l'activité pourrait-elle devenir rémunératrice ? Qui serait prêt à payer pour le développement du covoiturage ?

Plusieurs perspectives peuvent ici être ébauchées. La première perspective relève de la juridiction autour de la pratique ; ainsi, nous pouvons imaginer que **la réalisation de PDE devienne obligatoire** pour les entreprises, administrations et établissements publics. Dans ce cas, ces organisations se trouveraient contraintes à mettre en place du covoiturage soit en interne, soit en faisant appel à un opérateur extérieur en le rémunérant. Ainsi, **entreprises, administrations et établissements publics pourraient devenir des financeurs** pour les opérateurs de covoiturage, rendant alors l'activité davantage lucrative. Ensuite, un **investissement financier plus important de l'Etat** (au niveau centralisé ou décentralisé) peut également être imaginé. Il s'agirait alors pour l'Etat de s'engager davantage dans la lutte contre le réchauffement climatique **afin de tenir ses engagements**. Dans ce scénario, ce serait l'Etat qui deviendrait un financeur majoritaire pour les opérateurs de covoiturage. Enfin, une troisième perspective est envisageable ; elle n'engage plus alors des organisations comme financeurs du covoiturage mais les **usagers** eux-mêmes. En effet, dans un contexte de **forte augmentation du prix du pétrole**, nous pouvons imaginer que ces derniers seraient prêts à payer un opérateur de covoiturage afin de rencontrer un partenaire pour leurs trajets et ainsi réaliser des économies sur leurs déplacements. Néanmoins, aucun de ces scénarii ne correspond, pour l'instant, à la réalité. De ce fait, le covoiturage reste encore au tout début de la courbe d'innovation puisqu'il reste une activité non rémunératrice, essentiellement portée par des militants.

CONCLUSION DE LA PARTIE 1

L'étude du cadre juridique et législatif autour des altermobilités laisse à voir que ces dernières sont inscrites dans la législation comme des **objectifs à atteindre**. Ainsi, elles apparaissent principalement en termes normatifs, que ce soit à l'échelle des grands traités internationaux, des ambitions de l'Union Européenne ou de la législation française. Elles constituent des leviers d'action dans le domaine de la mobilité pour répondre aux grands enjeux d'une part, du développement durable, et, d'autre part, du réchauffement climatique.

L'exemple du **covoiturage** que nous avons plus spécifiquement évoqué tout au long de cette partie montre une pratique reposant sur un **socle ancien et spontané**, l'autostop. Elle s'est progressivement inscrite dans des structures et organisée en France notamment grâce à l'association Allostop. Aujourd'hui, les projets de covoiturage se trouvent portés par une multiplicité d'acteurs de nature et de fonction différentes, puisqu'ils sont à la fois issus de la société civile, du monde de l'entreprise ou de l'Etat. Néanmoins, étant donné qu'ils ne relèvent d'aucune obligation légale, les projets de covoiturage possèdent une **dimension nécessairement volontariste** qui pèse fortement sur la manière dont se modèlent et s'articulent les initiatives.

Les projets de covoiturage se trouvent ainsi portés par **cinq types d'acteurs** : des sites fonctionnant uniquement sur le web et qui peuvent être soit des sites de particuliers, soit des sites associatifs ; des associations possédant un ancrage géographique réel et non plus seulement virtuel ; des opérateurs privés ; des acteurs publics institutionnels tels que les collectivités locales. La description du fonctionnement de chacun de ces types d'acteurs laisse apparaître de fortes difficultés à pérenniser les financements – à l'exception des collectivités locales dont les projets fonctionnent sur leurs fonds propres. En effet, l'ensemble des opérateurs se partagent essentiellement trois sources de financements : des subventions issues de l'Ademe, un financement des collectivités locales ou des entreprises, administrations et établissements publics réalisant un PDE. Les usagers peuvent également participer à ce financement au travers de cotisations ou de paiement pour la mise en relation, mais cela reste minoritaire. Face à cette **rareté des ressources financières**, les acteurs répondent par un repli sur eux-mêmes, un refus d'échanger de l'information ou de fédérer leurs projets. Pourtant, un tel partage pourrait faciliter la mise en relation de covoitureurs car elle multiplierait les offres de trajet : le jeu d'acteurs semble donc être un jeu à somme négative.

Malgré le manque de ressources financières, les projets perdurent grâce aux **personnalités militantes et passionnées** qui les font vivre. Ainsi, l'analyse fine du système d'acteurs autour des projets de covoiturage laisse à voir trois principaux modèles qui servent de base au développement des projets : tout d'abord un **modèle militant** qui semble dominant, un modèle guidé par l'**intérêt général** (celui des acteurs publics institutionnels qui se trouvent dans la lignée des engagements internationaux de la France sur la scène internationale), et enfin des **effets d'aubaines** pour un certain nombre d'entreprises qui préfèrent, par exemple, réaliser un PDE qui peut bénéficier de subventions Ademe plutôt que de réaliser des travaux de parking coûteux ou un déménagement de leurs locaux. Ces trois modèles constituent autant d'indices qui témoignent que le covoiturage ne se trouve encore qu'au début de la courbe d'innovation. L'ensemble des acteurs de covoiturage se trouvent être des précurseurs, et seul l'avenir nous dira s'ils seront rejoints par des imitateurs. Toujours est-il qu'au niveau organisationnel, le covoiturage ne pourra véritablement se développer que dans la mesure où des financements plus nombreux et davantage pérennes pourront être trouvés. **Le covoiturage peine donc à trouver un modèle économique viable**, d'autant que – et nous anticipons d'ores et déjà ici sur la partie suivante – il va à l'encontre de la recherche d'autonomie qui constitue un idéal dans le choix des modes de déplacements.

Si le covoiturage se trouve donc bien en voie d'institutionnalisation, il ne se trouve qu'au tout début de ce processus d'un point de vue organisationnel. Cependant, l'analyse organisationnelle ne dit rien sur l'appropriation de la pratique par les usagers puisque seule cette appropriation constitue le gage du développement du covoiturage. **Comprendre les modalités de cette appropriation** implique alors un détour par l'analyse des comportements individuels de mobilité. Partis d'un regard macroscopique, celui des engagements internationaux, nous sommes ainsi progressivement arrivés à décrire de manière davantage méso-sociale le montage et la réalisation des projets de covoiturage. Le resserrement de notre regard nous amène alors à amorcer la suite de notre propos, c'est-à-dire l'analyse des trajectoires biographiques, non plus des responsables de projets, mais des **usagers du covoiturage et des altermobilités** en général. Car, l'analyse des modalités d'appropriation de ces nouvelles formes de mobilités se trouve nécessaire à la compréhension complète de l'adoption de pratiques altermobiles.

Partie 2- Usage des modes de déplacement au fil de l'histoire de vie : des marqueurs des étapes du cycle de vie

Le terrain principal de notre recherche est centré sur l'analyse d'entretiens d'usagers réalisés grâce à la méthode du récit de vie. Dans cette perspective davantage individuelle, la mobilisation du matériau issu du récit des souvenirs des interviewés met en lumière une certaine homogénéité d'usage des modes de déplacements selon les âges. Ainsi, les usages modaux dessinent-ils des tendances qui semblent délimiter des âges de la vie tels que l'enfance ou l'adolescence. Évoluant ainsi au fil des âges, les modes dominants apparaissent comme des indicateurs de la progressive prise d'autonomie de l'enfant dans ses déplacements (chapitre 3).

Néanmoins, si de telles tendances se dessinent, associant un âge de la vie à un mode de déplacement emblématique, elles ne doivent pas faire oublier la diversité de la palette des comportements et leur évolutivité, par exemple selon le lieu d'habitation ou les générations. Cette diversité modale s'exprime pleinement durant la période de la jeunesse qui se caractérise par une multimodalité⁵⁷ voire des expérimentations que nous qualifions de « tâtonnement modal » (chapitre 4). Multiples durant la jeunesse, les pratiques modales se rigidifient davantage au moment de l'entrée dans l'âge adulte. Si nos « pré-notions » (Durkheim, [1895] 1963 : 34) nous faisaient pressentir un enracinement de pratiques automobilistes à l'entrée dans la vie adulte – impliquant alors un changement de pratiques au cours de la vie – il semblerait plutôt que se dessine une diversité de routines modales oscillant entre d'une part, un pôle automobiliste exclusif et, d'autre part, un pôle résolument altermobilitiste (chapitre 5). Bien évidemment, la routinisation des pratiques modales d'un côté ou de l'autre de ces extrêmes pose la question des apprentissages et d'une possible « socialisation modale ». Dans quelle mesure les habitudes et expérimentations de l'enfance, de l'adolescence puis de la jeunesse peuvent-elles influencer les choix adultes, si tant est qu'elles les influencent (chapitre 6) ?

⁵⁷ La multimodalité se définit comme l'usage alterné de différents modes de déplacement. La multimodalité s'oppose à un usage exclusif d'un même mode.

CHAPITRE 3- LES MODES DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS DE L'ENFANCE : VERS UNE ACQUISITION DE L'AUTONOMIE DE DEPLACEMENT

Les premiers souvenirs de déplacements réguliers concernent les **trajets scolaires**. Une certaine homogénéité des modes de déplacements sur le trajet domicile-école s'est fait jour dans les entretiens. Des tendances d'usages semblent se dessiner selon les **classes d'âge** mais aussi – quoiqu'elles soient plus difficilement perceptibles – selon les **générations**. Ainsi, **les modes de déplacement apparaissent comme des marqueurs des étapes de la vie**. En outre, à travers l'évolution des modes de déplacement se dessine l'apprentissage du déplacement. Au fur et à mesure de l'avancée en âge, les modes de déplacement évoluent dans le sens d'une **autonomisation grandissante des déplacements**. Cette tendance vers l'autonomisation se manifeste non seulement au travers des modes de déplacements utilisés (collectifs, puis individualisés) mais aussi des usages qui en sont fait. De plus, la diversité des âges de nos enquêtés laissent transparaître des effets générationnels dans les discours recueillis.

1- L'école primaire : une dominante de trajets pédestres et accompagnés

Les premiers trajets pour l'école (primaire voire maternelle, pour certains) sont majoritairement apparus dans le discours de nos enquêtés comme des **trajets pédestres et accompagnés d'un adulte**, le plus souvent la maman :

« J'allais à l'école primaire à pied, ça, c'était pas très loin, c'était à 500 m. Y'avait qu'une rue à traverser mais ma mère m'accompagnait quand même. » (Serge, 46 ans, région parisienne)

La prégnance des trajets pédestres s'explique essentiellement par la localisation des écoles primaires, nombreuses et dispersées sur le territoire. Ainsi, selon les données de l'Inventaire Communal mené par l'INSEE en 1998, près de 70 % des communes françaises sont équipées d'une école primaire (Insee, 1998). Néanmoins, les distances décrites par les interviewées peuvent être très courtes, comme pour Serge, mais aussi plus longues, notamment en zone rurale :

« A l'école primaire, on y allait à pied. Ça représentait 2 km, disons. Y'avait pas de ramassage donc tout le monde y allait à pied ! » (Francis, 54 ans, Grenoble)

Ces trajets pédestres sont également décrits comme des trajets collectifs, moments de partage voire de jeu avec des camarades du même âge :

« C'était super ! On en profitait pour faire toutes les bêtises imaginables, marcher dans le ruisseau au lieu de marcher sur la route, j'en passe et des meilleures, aller ramasser des châtaignes en rentrant quand c'était l'époque des châtaignes donc on arrivait et on se faisait disputer parce qu'on avait mis ¾ d'heure pour faire le chemin et il fallait 5 ou 10 minutes... Ces trajets à pied, c'était des moments de jeu. On avait un instituteur qui connaissait quand même bien ses élèves donc qui, dès la sortie de l'école, prenait sa voiture et faisait tous les principaux trajets qu'empruntaient ses élèves et si par hasard il nous trouvait en train de faire les andouilles je vous garantis que le lendemain on entendait parler du pays ! Donc c'était la seule trouille qu'on avait de voir arriver la voiture de l'instituteur... En plus je m'en rappelle c'était une grosse voiture noire, ces anciennes voitures hyper imposantes, les Tractions. Si on voyait arriver la Traction noire, là, on se planquait ! » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Volontiers transgressifs de l'autorité parentale et scolaire, ils constituent des souvenirs toujours très positifs. Cette dimension de sociabilité et de jeu semble être le propre des trajets scolaires de l'enfance, non seulement en France mais peut-être plus largement en Europe. Ainsi, des chercheurs anglo-saxons ont-ils relevé le même phénomène dans une enquête qualitative menée sur des enfants de 10/11 ans vivant à Manchester et Lancaster, qualifiant le trajet pour l'école de « playtime » (Pooley et alii, 2005 : 97) et de « dawdle » (page 109) évoquant par-là même l'idée d'un **temps de déplacement extensible au profit de la sociabilité et des loisirs**.

A côté de cette dominante de trajets pédestres, **des accompagnements en voiture** ont également été repérés. Ils concernent deux types d'enquêtés : d'une part, des interviewés d'une cinquantaine d'années issus de **familles particulièrement favorisées** qui possédaient dès les années 1950 un véhicule et d'autre part, **les interviewés les plus jeunes**, vivant en milieu périurbain. Ainsi, Nicole (57 ans au moment de l'entretien) a bénéficié d'accompagnements en voiture pour se rendre à l'école primaire, son père ingénieur dans une grande entreprise ayant été l'un des premiers du village à posséder une voiture⁵⁸. L'utilisation de cette voiture est justifiée par Nicole du fait de la distance entre la cité d'ingénieur et l'école, même si ces trajets pouvaient être faits en transport scolaire ou même à pied :

« On a été tôt dans une voiture... Comment je pourrais dire ? C'était un peu extraordinaire parce qu'on était un peu les seuls à avoir une voiture et même, j'aimais pas qu'on me voie en voiture parce que les autres en avaient pas. Je me sentais mal à l'aise... (...) Mais, dès St Jean de Maurienne, nous habitions loin de l'école donc là, on faisait déjà pas mal de navettes en voiture. Il y avait un petit bus de l'usine qui amenait ceux [qui n'avaient pas de voiture]... Notre endroit était peut-être deux ou trois kms plus haut donc on prenait ce petit bus privé, où y'avait tous les enfants mais il faisait que le matin et le soir et ma mère faisait les autres trajets, des fois, elle nous

⁵⁸ A ce titre, il est intéressant de remarquer le malaise de Nicole par rapport aux autres enfants qui ne possèdent pas de voiture ; ce malaise témoigne de la dimension encore a-normale de la voiture qui restait, dans les années 1950 et notamment dans les villages et campagnes, un objet de luxe réservé à une élite (Dupuy, 1995).

emmenait et nous ramenait à midi. Donc on a fait beaucoup de petits trajets... Elle avait acheté une petite voiture, on faisait beaucoup de petites navettes ! » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

En dehors de cette situation décrite par l'interviewée elle-même comme exceptionnelle, les accompagnements en voiture à l'école primaire semblent plutôt le fait des enquêtés les plus jeunes, c'est-à-dire ceux ayant fréquenté l'école primaire vers la fin des années 1970 voire dans les années 1980 :

« Pour aller à l'école, ma mère m'emmenait en voiture donc j'ai pas souvenir de car sur des trajets scolaires... j'ai pas souvenir de ça... » (Claire, 31 ans, Lyon)

De même Bernard, en tant que benjamin de la famille, bénéficie-t-il d'un traitement de faveur par rapport à ses aînés :

« Mes parents me descendaient sur Grenoble, donc j'étais accompagné par mes parents en voiture. Exception de la famille, étant le dernier, les 3 précédents étaient tous allés, au moins sur le primaire, à pied à l'école. Et à pied, ça représentait pas loin d'un km... en toute saison ! Et moi, arrivant le dernier, 5 ans après, mes parents ont fait le choix de me covoiturer... Donc les premiers souvenirs, c'est ça. En primaire, c'était le transport en voiture. » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

Un premier effet générationnel semble d'ores et déjà se dessiner ici dans les habitudes de déplacement enfantines pour se rendre à l'école, avec l'apparition des trajets automobiles chez les interviewés les plus jeunes. J-P. Orfeuill note ainsi que « l'accompagnement s'est fortement développé pour les scolaires : plus de 40 % des enfants sont aujourd'hui accompagnés en voiture vers l'école primaire » (Orfeuill, 2000b : 72). Cette évolution peut être mise en lien avec la démocratisation de la voiture dans les années 1970/80 ainsi qu'avec l'accès des femmes à la voiture. La bimotorisation des ménages favorise alors l'accompagnement scolaire en voiture. Accompagnement en voiture ou accompagnement à pied, les trajets pour l'école primaire restent donc nécessairement accompagnés, que ce soit par un adulte ou le groupe des pairs. L'accompagnement semble principalement répondre aux craintes parentales. La place de cette présence parentale tend à s'estomper avec l'avancée en âge des enfants. Cette tendance témoigne alors du **processus d'autonomisation des déplacements de ces derniers**.

2- L'enseignement secondaire : une progressive prise d'autonomie

Le passage vers l'enseignement secondaire se place plus ou moins en rupture de l'enseignement primaire quant aux modes de déplacements sur les trajets scolaires. La rupture est essentiellement liée à l'éloignement géographique des lieux d'enseignement

essentiellement du fait que la densité des établissements du second degré est sensiblement moindre que celle des écoles d'enseignement primaire⁵⁹.

A- Le collège : éloignement du lieu d'enseignement et premiers usages des transports collectifs

L'entrée au collège implique bien souvent un **plus grand éloignement** entre le lieu d'habitation et le lieu d'enseignement, essentiellement du fait de la moindre densité des établissements du second degré. De ce fait, les modes de déplacements utilisés sur le trajet scolaire évoluent, pour se placer, tantôt en rupture, tantôt en continuité, avec ceux utilisés durant l'école primaire.

Ainsi, l'entrée au collège ne rime pas toujours avec une rupture dans les habitudes de déplacements. Pour certains enquêtés, quoique l'établissement scolaire soit plus éloigné du domicile, les déplacements restent effectués à pied :

« Au collège aussi, c'était à pied. C'était un peu plus loin. Alors c'est en banlieue à Montreuil. C'est un complexe qui contient à la fois le collège et le lycée. C'était une petite demi-heure à pied. Ce qui veut dire que dans les premiers temps du collège ça permet d'être de retour le midi mais qu'assez vite avec des emplois du temps compliqués ça force à la demi-pension. Assez compliqué, assez long et avec une pente qui laisse des souvenirs dans les mollets. Même si on n'était pas dans les mêmes classes et aux mêmes âges, ça s'est fait avec mes frères et puis cette pente elle est marquante aussi parce que c'était presque un objet de concours. On s'amusait à la monter le plus rapidement possible avec des frères ou des copains. Donc ce trajet-là, si on prenait l'habitude de marcher vite, ça prenait nettement moins d'une demi-heure. Un quart d'heure / vingt minutes mais tout le temps à pied. » (François, 44 ans, région parisienne)

Nombre de déplacements quotidiens pour le collège, effectués avec les camarades du même âge ou les frères et sœurs, restent encore associés à l'amusement, au jeu et prolongent la construction de la sociabilité de l'enfant avec ses pairs.

Pour d'autres cependant, l'entrée au collège se place en rupture des habitudes modales de l'école primaire. Ainsi, c'est à partir du collège que l'on observe les **premiers souvenirs de transports collectifs**. Ces derniers prennent des formes différentes selon le lieu d'habitation de l'individu ; une distinction se fait jour notamment entre les villes et les campagnes. Les interviewés qui vivaient en zones rurales ont ainsi plutôt évoqué des transports collectifs sous la forme de ramassage scolaire :

« A partir de la 6^{ème}, j'ai commencé à prendre le car matin et soir... Il fallait se lever tôt, déjà, pour aller prendre le car parce qu'il passait relativement tôt ! On était à plusieurs donc c'était assez agréable là aussi l'attente et tout, c'était plutôt des moments de jeux. » (Alain, 49 ans, Grenoble)

⁵⁹ Selon les données de l'inventaire communal de 1998, si 69,1% des communes françaises sont équipées d'une école primaire, seulement 10% sont équipées d'un collège et moins de 5% d'un lycée (Insee, 1998).

En revanche, ceux habitant en zones plus urbaines ont davantage évoqué les transports en commun urbains, et notamment le bus :

*« J'ai commencé à prendre le bus pour aller au collège. J'avais dix ans et demi. »
(Laurence, 50 ans, région parisienne)*

Les premiers souvenirs de transports en commun amènent également les **premières perceptions négatives du mode de déplacement**. Sont ainsi mis en avant la **promiscuité** des cars de ramassage scolaire, la **surpopulation** des cars et des bus, mais aussi la **rudesse des chauffeurs** et le problème de l'attente :

« Et le collège, c'était en bus. Là, ça m'embêtait plus qu'autre chose le bus ! La contrainte d'attendre le bus... » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

« Le bus, ça me rappelle l'attente du bus, le matin ! C'était pas très long parce que y'avait au moins trois lignes de bus qui passaient devant chez nous mais bon ! Le premier souvenir qui me vient à l'esprit, c'est ça ! Et puis beaucoup de monde en général dans le bus... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

« Alors, c'était très pénible parce que c'était toujours très chargé, il fallait se battre pour avoir une place ! Toujours des chauffeurs qui sont un peu rudes avec les enfants, les enfants sont pas toujours tendres non plus ! Mais toujours une image un peu du chauffeur qui nous demandait de nous pousser pour laisser passer les gens qui payaient, plutôt inconfortable ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Néanmoins, malgré ces perceptions négatives, les transports scolaires restent, à l'instar des retours à pied, des **moments de partage avec les camarades** :

« Les trajets pour aller à l'école... C'était en bus scolaire, c'était à la campagne et on passait juste devant la maison, il ramassait tous les enfants... C'était sympathique ! On pouvait jouer, faire les fous derrière ! A l'époque, y'avait pas la ceinture obligatoire donc c'était un peu le chahut ! » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

Nous retrouvons ici, dans le retour en car scolaire comme pour les trajets pédestres, l'importance de la sociabilité pour les enfants mais aussi la place du contrôle social qui s'exerce à travers la présence des pairs mais aussi du chauffeur. Les trajets, quoique non accompagnés par un adulte restent donc encore **fortement encadrés**, soumis au contrôle social et donc **peu autonomes**.

Parallèlement, les usages de modes individuels tels que les deux-roues restent peu importants au moment du collège : ils ne sont utilisés que comme une solution de rechange ou de manière clandestine, notamment à l'insu des parents :

« Et plus quand j'étais au collège, quand j'avais 13 ans, j'avais demandé à mes parents si je pouvais aller au collège à vélo et ils voulaient pas. Donc parfois, je le faisais en cachette parce que j'aimais bien ! Je partais à vélo plutôt qu'en bus... » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Il est également utilisé sur une partie seulement du trajet, pour rejoindre le point de passage du bus ou du car de ramassage :

« C'était relativement loin de chez moi, donc j'y allais à vélo et je laissais mon vélo chez un commerçant pour prendre le car à partir de ce lieu de pose... » (Alain, 49 ans, Grenoble)

L'usage du deux-roues motorisé est lui aussi relativement rare au moment du collège. Il semble plutôt contraint que souhaité par l'adolescent et n'est utilisé que sur une partie seulement du trajet :

« La mobylette, c'était juste pour le trajet maison-village, pour aller jusqu'au car. Et j'avais pas forcément le droit de l'utiliser pour autre chose ! C'était vraiment pour soulager ma mère des trajets... Elle [la mobylette] était très vieille ! C'était la mobylette de mon père donc j'avais plutôt honte d'avoir une sorte de mobylette moche et vieille, par rapport aux scooters, ouais, c'était plutôt : "vite ! Remonter pour ne pas qu'on nous voit !" C'était vraiment, la chose utilitaire, pas la mobylette dont on rêve quand on est ado !! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

En effet, l'usage du deux-roues, qu'il soit motorisé ou non, semble perçu par les parents des interviewés comme dangereux à cet âge. Ces derniers ne jugent pas l'enfant suffisamment capable de se déplacer de manière individuelle :

« Moi, j'avais pas le droit de prendre le vélo parce que c'était trop dangereux... » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

« [Mes parents] n'étaient pas d'accord à cause de la sécurité. (...) ça leur faisait un peu peur de me savoir dans la rue tout seul, comme ça ! Au lycée, j'étais toujours seul mais j'étais plus âgé donc je pense que pour eux, ça allait ! » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Finalement, **c'est plutôt à partir de l'entrée au lycée que s'affirme l'usage du deux-roues sur le trajet scolaire et qu'à travers lui s'exprime l'autonomisation de l'adolescent.** Néanmoins, dès l'entrée au collège, le mouvement d'autonomisation commence à se dessiner tant dans le choix des modes de déplacement que dans les usages qui en sont faits. Là où primait l'accompagnement parental pédestre ou motorisé, le collège est le moment des premières expérimentations des transports en commun même si la présence du chauffeur, adulte référent du déplacement, ou des autres enfants continue à exercer un contrôle social et un encadrement du déplacement. Mais cette autonomisation reste bien incomplète puisque les modes de déplacements individuels restent interdits au jeune adolescent.

B- Le lycée : individualisation et autonomisation des déplacements

C'est véritablement au moment du lycée qu'apparaît l'autonomie de déplacement des interviewés, notamment à travers les modes de déplacement individuels tels que les deux-roues. Dans les souvenirs recueillis, l'usage des deux-roues apparaît massivement à partir de l'âge de 14 ou 15 ans, coïncidant ainsi fréquemment avec l'entrée au lycée.

Parmi les deux-roues, la **mobylette** apparaît comme le « véhicule emblématique de l'adolescence » : « Le possesseur de mobylette vit une grande partie de son temps sur, avec ou pour son véhicule. A la fois utilitaire et ludique, la mobilité se prête aussi bien aux trajets solitaires vers le collège ou l'ANPE qu'aux circuits poussifs autour du pâté de maison (...) A

l'arrêt, la mobylette est aussi la matière des premières expériences de mécanique appliquée. » (Gossiaux, 1992 : 131).

Le groupe de pairs joue un rôle relativement important sur la possession d'une mobylette, élevant quasiment cette dernière au rang de norme de groupe :

« A 14 ans, j'ai eu une mobylette... Je l'avais demandée... Je pense que c'est un peu parce qu'à 14 ans, tout le monde a une mobylette et puis voilà ! » (Frédéric, 46 ans, Chambéry)

A l'instar des choix musicaux ou des vêtements, **le groupe de pairs exerce un fort contrôle social** sur les manières de se déplacer, particulièrement durant l'adolescence, période où l'influence du groupe de pairs apparaît la plus évidente. Signe du pouvoir exercé par le groupe de pairs, la mobylette apparaît par ailleurs comme un **moyen d'affirmer son autonomie vis-à-vis des parents**. Plus largement, les deux-roues (mobylette et vélo) sont perçus comme un moyen d'accès à l'autonomie de déplacement par les adolescents qui ne sont pas encore en mesure de passer leur permis de conduire. De plus, leur usage désormais autorisé par les parents implique pour le jeune d'avoir gagné une bataille symbolique avec ses parents, celle de l'affirmation de son autonomie et de ses choix individuels :

« Je l'ai eu quand j'ai passé suffisamment de temps à convaincre des parents réticents ! Donc le temps qu'il faut à un enfant ou un ado pour enfoncer le clou jusqu'à ce que les parents cèdent !! Donc le temps qu'il a fallu à peu près à ma fille pour lui acheter un scooter ! Je pense pas qu'il y ait eu un événement particulier... Je l'ai gardé 3 ans, le temps de finir le lycée. » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

D'interdit, **le deux-roues devient permis par l'autorité parentale car il est prescrit par le groupe de pairs**, la signification de l'objet évoluant donc selon le groupe social.

Possession et usage du deux-roues apparaissent donc dans les souvenirs des enquêtés comme les caractéristiques en même temps que les marqueurs de cette période de l'adolescence qui coïncide avec le passage au lycée. Les évocations sont éminemment positives, mélange de prise de liberté, d'affirmation de soi et de premières expériences autonomes. Néanmoins, une zone d'ombre ternit les souvenirs autour du deux-roues, particulièrement le deux-roues motorisé : **le problème du vol**. Le risque de vol amène même certains à en limiter l'usage :

« Et même après, quand j'ai eu la mobylette, je continuais à aller en vélo à l'école. Parce que j'étais tellement volé, on m'enlevait toujours quelque chose, on me piratait toujours quelque chose, alors... J'habitais à la Croix Rouge, j'avais 4 km pour aller en centre-ville à l'école et puis une petite montée pour aller à Chambéry le Haut, j'y allais à vélo. » (Frédéric, 46 ans, Chambéry)

« Sinon, pour le vélo, pareil ! La seule impression négative que j'ai sur le transport vélo/mobylette, mais c'est principalement mobylette, c'est lié au vol ! C'est vraiment le point le plus marquant ! Parce que je me suis fait piquer une première mobylette, une deuxième mobylette et ça, c'est vraiment un cauchemar ! Parce que sortant de réunion

*à 9h du soir en plein centre de Chambéry, plus de mobylette, plus rien ! C'est gênant...
Ça m'est arrivé à deux reprises ! » (Bernard, 40 ans, Chambéry)*

Si le deux-roues apparaît emblématique de la période lycéenne, il n'en reste pas moins que d'autres usages ont pu être relatés. Ainsi, des trajets à pied, en transports en commun ou encore en voiture ont pu également être repérés. Les trajets en voiture restent ici encore plutôt le fait des enquêtés les plus jeunes de notre échantillon ou des benjamins de la famille :

« Pour aller au lycée, y'avait plus ma sœur à la maison donc ma mère pouvait se permettre de m'emmener tout le temps ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Ainsi, le passage du collège au lycée apparaît révélateur du passage de l'enfance vers l'adolescence. Ce passage tend à se matérialiser par l'adoption du deux-roues, notamment motorisé, créant ainsi une tendance modale propre à cet âge. Ce changement de pratiques modales marque également le passage d'un âge à un autre de la vie ; non plus enfant, mais pas encore adulte, **l'individu gagne progressivement en autonomie de déplacement**. Néanmoins, la grande tendance repérée quant à l'usage de la mobylette durant l'adolescence ne doit pas faire oublier la nécessaire diversité de pratiques. Ainsi, pour certains, le trajet vers le lycée continue d'être réalisé à pied, en transports en commun ou même en voiture sans que la présence de ces choix ne signifient une moindre autonomie et affirmation de soi de l'individu. En effet, **autonomie et affirmation de soi** peuvent également s'exprimer pour d'autres types de déplacements que le trajet scolaire, voire dans d'autres domaines. Par exemple, le processus d'autonomisation des déplacements a été également repéré pour d'autres motifs de déplacements, tels que les loisirs. L'usage du vélo ou des transports en commun peut également être appréhendé comme l'expression de l'autonomisation des enfants vis-à-vis des parents étant donné qu'ils sont utilisés seuls ou avec les pairs, c'est-à-dire soustraits à l'accompagnement parental. Ainsi, l'autonomisation progressive des déplacements est particulièrement visible à travers la réduction des accompagnements parentaux et la place de plus en plus prépondérante des modes individuels tels que les deux-roues, motorisés ou non. Les usages des modes de déplacements marquent ainsi les âges de la vie en même temps qu'ils participent de la construction de l'autonomie individuelle.

Au final, l'analyse des souvenirs des modes de déplacements utilisés pendant l'enfance et l'adolescence sur les trajets scolaires permettent d'appréhender les usages modaux dans deux perspectives bien distinctes, l'une synchronique et l'autre diachronique. En effet, de manière synchronique, l'usage des modes de déplacements met en lumière des **effets de classe d'âge** où certains usages se révèlent être des symboles en même temps que des

marqueurs d'appartenance. Le meilleur exemple est certainement celui de la mobylette, objet de déplacement propre à l'adolescence et qui marque notamment l'entrée au lycée⁶⁰. C'est également dans cette perspective qu'il faut replacer le **mouvement d'autonomisation** repérable à travers les choix et usages des modes de déplacements. Par ailleurs, du fait de la diversité des âges de nos enquêtés et donc dans une perspective diachronique, des effets de génération apparaissent. Deux tendances semblent se dessiner et se compléter mutuellement : d'une part, une plus forte présence parentale dans les déplacements des interviewés les plus jeunes et d'autre part, une plus forte tendance à l'accompagnement automobile que l'on ne retrouve pas chez les interviewés les plus âgés. Ces deux tendances générationnelles mettent alors en lumière l'enjeu que constitue la sureté dans les déplacements et a fortiori dans ceux des enfants. Cet enjeu constitue l'une des logiques sous-jacentes des choix modaux opérés sur les trajets scolaires.

3- Les logiques du choix modal sur le trajet scolaire : entre contrainte et affirmation des préférences individuelles

Les tendances repérables et marquantes à chacun des âges de la vie ne doivent pas faire oublier la nécessaire existence d'une diversité de pratiques. Cette diversité est à mettre en lien avec les logiques qui sous-tendent les choix opérés par les individus en matière de déplacements scolaires. Ainsi, ceux de nos interviewés qui fréquentaient un complexe scolaire intégrant à la fois collège et lycée, continuaient à venir à pied au lycée. De ce point de vue, **la distance** entre le domicile et le lieu d'établissement constitue un déterminant important du mode de déplacement choisi :

« Moi, j'allais à pied au lycée. Je partais avec ma sœur et sa copine, qu'on retrouvait sur la route. J'ai tout fait à pied parce que c'était à côté de la maison. » (Jane, 41 ans, région parisienne)

« Et après, au lycée, c'était en bus parce que j'habitais à 20 km d'Angers. » (Antoine, 32 ans, Nîmes)

Il est d'ailleurs intéressant de remarquer à cet égard les stratégies mises en place par certaines familles pour éviter de trop longs trajets scolaires à leurs enfants ; ainsi, les parents de Sophie ont-ils choisi de mettre leur fille dans un lycée privé plus proche du domicile parental que le lycée public qui correspondait à la carte scolaire :

« En fait, l'Ardèche est juste à côté de la Drôme et pour le lycée, c'était à Privas que j'aurais dû aller ! Et c'était trois-quarts d'heure de car justement pour y aller et trois-

⁶⁰ Si la mobylette est principalement apparue, au fil des entretiens, comme le mode de prédilection des lycéens, sa place pourrait être relativisée d'un point de vue générationnel car elle ne joue peut-être plus le même rôle dans les déplacements des lycéens aujourd'hui que pour ceux des interviewés.

quarts d'heure pour revenir ! Et donc, je suis allé à Valence dans le privé et j'en avais pour 20 minutes / une demi-heure. » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Au-delà de la question de la distance, **la contrainte financière** semble jouer également un rôle dans le choix du mode de déplacement, dès l'adolescence. Ainsi, certains ont-ils avoué se déplacer plutôt à pied ou en autostop pour économiser l'argent des transports en commun :

« Le bus et la marche à pied. La marche à pied parce que je voulais faire des économies. Mes parents me donnaient de l'argent qui notamment couvrait les frais d'acquisition des titres de transport et pour faire des économies et faire autre chose j'ai utilisé mes jambes et j'ai marché. Il y avait 4-5 stations de bus ou deux stations de métro. Quand il pleuvait ou qu'il faisait trop froid, j'utilisais les transports en commun. » (Laurence, 50 ans, région parisienne)

« Alors, sur Annecy, je me déplaçais en train, donc je faisais Grenoble-Annecy en train, deux fois par semaine. Y'a un point que j'ai oublié, parce que là, on parle du déplacement lié à la scolarité et les déplacements annexes, voire liés à la scolarité, c'est l'auto-stop ! donc ça, très tôt, j'ai compris pour économiser le billet de train entre Annecy et Grenoble, enfin, c'était sur le retour ! Parce que sur l'aller, j'étais plus tendu sur les délais ! mais au moins, sur le retour, je le faisais presque systématiquement ! » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

A travers le choix de certains modes de déplacements sur les trajets scolaires, d'autres logiques apparaissent, contradictoires et portées par des groupes sociaux différents et pourtant avec lesquels l'individu doit composer. Ainsi, durant l'adolescence notamment, les choix des parents s'opposent-ils aux prescriptions du groupe de pairs. Le cas du deux-roues l'illustre particulièrement bien. Les parents, dont les préférences restent dominées par la **recherche de la sécurité du déplacement**, interdisent autant que possible l'usage du deux-roues individuel. A l'inverse, le groupe de pairs encourageant à toujours plus *d'autonomie* dans le déplacement, prescrit la possession et l'usage de l'objet jusqu'à ce que les parents cèdent et l'autorisent. Entre les prescriptions parentales et les prescriptions du groupe de pairs, certains usages modaux apparaissent même explicitement comme des éléments de transgression de l'autorité parentale :

« De temps en temps même, avec un copain, on séchait les cours pour prendre les lignes de métro et aller le plus loin possible ! Mais ça, faut peut-être pas le dire !! 4[Rires] » (Simon, 53 ans, Grenoble)

Dans cet exemple, c'est moins l'affirmation d'une préférence modale que la fonction de transgression qu'elle comporte qui est en jeu. Néanmoins, à la croisée entre prescriptions parentales et prescriptions du groupe de pair, au travers des transgressions et expérimentations successives, l'adolescent construit peu à peu sa propre expérience modale et à travers elle des perceptions et opinions relatives aux modes de déplacement.

Si le choix des modes pendant l'enfance semble aller vers une autonomisation des déplacements, d'autres logiques ont pu être repérées quant à l'explication des choix ainsi effectués. Si nous retrouvons des déterminants relativement transversaux dans la question

du choix modal tels que la distance ou l'offre de transports, d'autres logiques semblent davantage liées au statut de celui qui se déplace. En effet, l'enfant reste sous l'autorité de ses parents, mais cherche à s'y soustraire notamment sous la pression du groupe de pairs. La gestion de l'insécurité liée au trajet constitue l'une des manifestations de cette tension entre autorité et **autonomie de l'enfant**. L'étude du choix des modes de déplacements met effectivement en lumière l'interaction entre l'enfant puis l'adolescent et ses parents à travers des **mécanismes d'affirmation de soi** tels que la transgression de l'autorité parentale. L'expression de préférences individuelles construites à partir des diverses expérimentations réalisées amorce d'ores et déjà la période de tâtonnement modal qui caractérise la jeunesse.

La méthodologie d'enquête choisie nous amène à considérer trois types d'effets qui s'entremêlent dans les discours recueillis. Tout d'abord, **un effet de classe d'âge** est repérable, c'est sur sa trame qu'est structuré ce chapitre. A chaque étape scolaire (école primaire, collège puis lycée) semble associé un mode de déplacement privilégié, dominant voire emblématique. Ainsi, à l'école primaire sont attachés des déplacements pédestres, accompagnés d'un parent et/ou des camarades du même âge, souvent synonymes de jeu. Au collège, les trajets pour l'école s'avèrent souvent plus longs d'où l'apparition des premiers trajets en transports en commun (ramassage scolaire notamment, en zone rurale) même si la marche à pied reste présente. Enfin, le passage au lycée se marque par l'apparition des trajets en deux-roues, motorisés ou non. Parmi eux, la mobylette apparaît comme le mode de déplacement le plus signifiant de l'adolescence. Tout au long de ces étapes, l'autonomie de l'enfant puis de l'adolescent progresse, l'amenant à braver l'autorité parentale pour se conformer aux prescriptions de son groupe de pairs.

Un second effet, de génération cette fois-ci, apparaît également, notamment au travers de deux tendances se renforçant mutuellement. On observe, d'une part, la présence d'accompagnements parentaux et d'autre part, d'accompagnements en voiture pour l'école. Les accompagnements en voiture rendent compte bien évidemment de la diffusion de l'objet voiture dans la société française ; la place grandissante de la voiture dans les habitudes de déplacements quotidiennes dès le plus jeune âge interroge néanmoins sur d'éventuelles répercussions dans les choix adultes⁶¹. Quant aux pratiques d'accompagnements, elles renvoient également à la montée du sentiment d'insécurité chez les parents qui se traduit alors par un renforcement du contrôle exercé sur les enfants.

⁶¹ Voir ci-après, chapitre 5, section 4- Analyse-bilan sur une possible détermination biographique des habitudes modales adultes.

Enfin, le troisième effet est **un effet de diversité sociale**, non plus dans le temps mais à un instant t. En effet, quelles que soient les tendances dégagées selon les étapes scolaires ou les générations, les modes de déplacements utilisés demeurent extrêmement variés comme nous l'avons illustré tout au long de ce chapitre.

Les résultats de notre enquête, tant en termes générationnels, d'étapes de vie ou de diversité, semblent corroborés par d'autres enquêtes qui, pourtant, abordent des méthodologies et des périmètres d'études relativement différents. Tout d'abord, d'autres enquêtes européennes mettent en lumière les mêmes caractéristiques quant aux déplacements des enfants, notamment en Grande-Bretagne (Pooley *et alii*, 2005). Ainsi Pooley *et alii* relèvent-ils la dominance des trajets pédestres pour l'école primaire et celle du deux-roues au lycée, l'augmentation du sentiment d'insécurité ainsi que celle, concomitante, des accompagnements en voiture. Cette enquête confirme tout autant qu'elle précise la nôtre, du fait de la double méthodologie adoptée par ses auteurs. En effet, ces derniers ont travaillé quantitativement sur des cohortes d'enfants âgés de 10/11 ans et de 17/18 ans afin de comparer leurs modes de déplacements non seulement au sein d'une même tranche d'âge mais aussi selon les générations. De plus, des entretiens qualitatifs ont été réalisés auprès des enfants de la dernière cohorte (nés en 1990-91) afin de donner davantage de sens aux résultats statistiques. La convergence de ces résultats d'enquête avec la nôtre met en évidence les similarités qui nous relient avec nos voisins européens quant aux problématiques de la mobilité et des déplacements. C'est dans un même substrat culturel que semblent s'enraciner les habitudes de mobilité des enfants tant dans les années 1970 qu'aujourd'hui ; c'est aussi aux mêmes problématiques que se trouvent confrontés les états, notamment l'enracinement des habitudes de déplacements automobiles.

De plus, des enquêtes quantitatives sur des périmètres beaucoup plus circonscrits que le nôtre montrent également les mêmes tendances. Tel est le cas des analyses menées par C. Paulo à Lyon, à partir des données quantitatives fournies par l'EMD réalisée par le CERTU en 1994-95 (Paulo, 2006 : 188-194). On y retrouve notamment le processus d'autonomisation des déplacements depuis l'enfance jusqu'à l'adolescence. Nos résultats, issus des souvenirs des personnes interviewées, convergent donc avec ceux issus des questionnaires passés auprès des enfants et adolescents lyonnais. Cette convergence conforte alors non seulement la véracité de la parole des interviewés mais amène également à penser que les grandes tendances de mobilité associées à l'enfance et à l'adolescence s'avèrent relativement stables dans le temps, malgré les bouleversements amenés par la motorisation massive de ces 40 dernières années. De plus, cette concomitance des résultats met en exergue la tendance majeure ébauchée par ce troisième chapitre, à savoir

l'autonomie de déplacements. En effet, l'apprentissage des modes de déplacements va dans le sens de l'acquisition de toujours plus d'autonomie et de liberté de déplacements. La recherche de toujours plus d'autonomie dans le déplacements, amorcée dès l'enfance, constitue une logique de choix cruciale durant la période de la jeunesse et tend à se concrétiser véritablement au travers de l'accès à l'automobile. De ce point de vue, nous pouvons d'ores et déjà constater que certaines altermobilités – et notamment le **covoiturage** – semblent **rentrer en contradiction avec cette recherche d'autonomisation** qui président au choix du mode de déplacement.

CHAPITRE 4- LA PERIODE DE LA « JEUNESSE » : UN TATONNEMENT MODAL

Passées l'enfance et l'adolescence, les interviewés ont été amenés à nous raconter les modes de déplacements qu'ils utilisaient pendant leur « **jeunesse** », **c'est-à-dire durant la période intermédiaire entre la sortie de l'enfance et l'entrée dans l'âge adulte** (Galland, 1993 : 13). Cette période est marquée, dans les trajectoires de vie étudiées, par la poursuite d'études supérieures. Cette forte proportion de diplômés parmi les interviewés est essentiellement liée à leur appartenance socioprofessionnelle, mais peut également être mise en perspective avec la « massification de l'enseignement supérieur » dans les années 1980 (Dubet et alii, 1994 : 5).

Si les chercheurs en sciences sociales s'accordent pour décrire la période de la jeunesse comme une période transitoire, force est de constater que tous ne la délimitent pas de la même manière. Auparavant privilège des classes bourgeoises et des garçons, la **jeunesse** s'est peu à peu étendue à l'ensemble de la population, devenant alors une « **nouvelle période de la vie** » (Galland, 1993 : 12). O. Galland caractérise le passage à l'âge adulte par quatre grandes étapes : « la fin des études, le début de la vie professionnelle, le départ de chez les parents, le mariage » (Galland, 1993 : 13). Ces étapes se regroupent sur deux axes : un axe scolaire-professionnel et un axe familial-matrimonial. Elles constituent des marqueurs de passage d'un âge à l'autre de la vie car elles « introduisent à de nouveaux rôles sociaux » (Galland, 1993 : 13). Ce serait donc dans le changement de ces rôles que se marquent les frontières d'âge. Mais, on observe depuis plusieurs années une désynchronisation de ces étapes (Galland, 1990 ; 1993). Les étapes ne se réalisent plus de manière simultanées dans le temps mais de manière beaucoup plus étalée, allongeant d'autant la période de transition qu'est la jeunesse.

Cependant, pour d'autres auteurs, les rôles induits par les étapes d'entrée dans la vie adulte ne suffisent pas à expliquer le passage d'un âge à l'autre. Dans cette perspective, la jeunesse s'appréhende moins comme une succession d'étapes qui amèneraient à l'âge adulte que comme un **processus de construction identitaire** (Pugeault-Cicchelli et alii, 2004). Les étapes précédemment décrites constituent alors, de ce point de vue, des **expériences qui participent à la construction identitaire du jeune adulte** mais qui ne sont pas en tant que telles des seuils. Car, les trajectoires de vie ne semblent pas si linéaires qu'auparavant mais se décrivent davantage en termes de bifurcations, voire de possibles retours en arrière (Bessin, 2002 : 13). Au final, c'est donc bien en termes de transition,

d'expérimentations et de labilité des temps sociaux que nous appréhendons ici la jeunesse, même si ses caractéristiques les plus récentes (telles que la désynchronisation des étapes d'entrée dans la vie adulte) n'apparaissent pas nécessairement dans les trajectoires sociales de nos interviewés les plus âgés.

Du point de vue des déplacements, **les choix modaux effectués reflètent les caractéristiques de cette période de transition**. Les pratiques de mobilité s'avèrent relativement homogènes durant la jeunesse en général, et pour les étudiants en particulier. Elles se caractérisent essentiellement par leur dimension d'expérimentations qui fait alors écho à la construction identitaire qui se joue durant cette période. Ces expérimentations sont le fruit de la **confrontation de logiques contradictoires** auxquelles sont confrontées les jeunes et particulièrement les étudiants. Ainsi, se mêlent d'une part, une forte aspiration à l'autonomie de déplacement et d'autre part, la nécessaire contrainte financière du fait de la précarité professionnelle. Les expérimentations modales visent alors à résoudre ce dilemme et portent tant sur les modes de déplacements utilisés que sur les usages qui en sont faits. Une grande diversité d'usage et de modes apparaît alors, sans que de réels enracinements ou routines ne se fassent jour. C'est cette diversité de pratiques qui nous a donc amené à caractériser la jeunesse, du point de vue de la mobilité, comme une **période de « tâtonnement modal »**. Nous nous attacherons donc à décrire ici ce tâtonnement, d'une part pour la population spécifique ayant mené des études supérieures, puis, de manière plus générale pour l'ensemble des interviewés au moment de leurs premières expériences professionnelles. Enfin, nous évoquerons l'étape fondamentale que constitue le **permis de conduire** tant du point de vue de la construction du jeune adulte que du choix des modes de déplacements.

1- L'apprentissage de la conduite : un aboutissement du processus d'autonomisation ?

Suivant le fil conducteur de notre approche chronologique des histoires de vie, la période de la fin du lycée, de l'entrée dans le monde professionnel ou dans les études supérieures se trouve marquée par un **apprentissage fondamental** au regard des pratiques de mobilité : celui du permis de conduire. A ce titre, il est intéressant de remarquer la place relativement similaire d'une trajectoire de vie à l'autre qu'occupe le passage du permis de conduire, laissant ainsi apparaître son **fort pouvoir structurant socialement**. L'apprentissage de la conduite apparaît alors comme une véritable norme sociale.

A la suite du processus d'autonomisation des déplacements précédemment décrit, le permis de conduire peut apparaître comme un aboutissement de l'autonomisation en matière de déplacements. Fortement attendu par la plupart des interviewés, l'automobilité est perçue comme un **symbole fort de liberté**. Néanmoins, les usages qui s'ensuivent ne combleront pas nécessairement les attentes des jeunes conducteurs.

A- Des justifications au passage du permis de conduire : mise en évidence d'un imaginaire enchanté

Durant les entretiens, les interviewés se sont trouvés relativement déroutés par nos questions portant sur leurs motivations à l'apprentissage du permis. Il apparaît comme une évidence à la plupart de nos interviewés. Néanmoins, tous ont cherché des « bonnes raisons » pour justifier le passage de leur permis de conduire, c'est-à-dire des justifications permettant de rendre leur action compréhensible (Boudon, 1992).

Deux types de « bonnes raisons » ont ainsi été avancées. Le premier relève de la **contrainte** : nécessité de posséder une voiture pour trouver du travail, localisation résidentielle en milieu rural... ; le second renvoie à un **imaginaire enchanté de la liberté et de l'autonomie**. Cet imaginaire contribue à rendre la perspective de la conduite particulièrement attrayante pour certains jeunes au point que cette dernière est parfois qualifiée de « magique ». Ainsi, l'apprentissage du permis de conduire est-il guidé par l'envie de conduire, cette dernière étant fortement liée à la recherche d'une autonomie de déplacement :

« La liberté que procure la voiture, les voyages ! Voyager. J'avais toujours beaucoup voyagé avec mes parents donc j'éprouvais le besoin de voyager sans eux, avec des copains, je crois que c'est la motivation essentielle pour passer le permis. » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

« La liberté, quoi ! Me déplacer où je voulais quand je voulais ! À n'importe quelle heure ! » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

Le permis de conduire constitue pour les jeunes conducteurs « la promesse d'une plus grande autonomie de déplacement » (Masclat, 2002 : 47). En ce sens, le permis de conduire se place bien, du point de vue des déplacements, dans la continuité du processus d'autonomisation précédemment décrit.

Dans l'acquisition de cette autonomie de déplacements, les parents sont souvent partie prenante. Ils incitent leurs enfants à obtenir leur permis le plus rapidement possible et la volonté parentale se trouve même invoquée comme l'une des raisons du passage du permis :

« J'ai dû passer le permis de conduire dès que possible, dès que j'ai pu... mes parents m'avaient poussé à le faire rapidement, comme on pousse un peu nos filles ! » (Jean-Pierre, 47 ans, Toulouse)

« J'avais passé mon permis avant le BAC. Ma mère disait que ça faisait partie de la culture générale ! » (Esther, 56 ans, Grenoble)

« Mes parents ! Ils m'ont dit : "passe-le ! Comme ça, tu l'auras !" J'avais le temps, j'avais un peu d'argent parce que j'avais travaillé l'été et je m'étais dit : "eh ben ! faisons-le". Je l'ai passé à Angers... » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Le rôle des parents peut être plus ou moins fort dans l'apprentissage du permis ; si certains soutiennent simplement l'initiative, d'autres interviennent dans son financement. Ainsi, le permis de conduire peut parfois faire l'objet d'un cadeau, par exemple pour les 18 ans de l'enfant (Gossiaux, 1992). L'implication des parents dans l'apprentissage du permis de conduire et dans l'accès à l'automobile en général n'apparaît pas neutre dans les comportements des enfants ; nous y reviendrons ci-après.

Si le permis de conduire constitue, dans la plupart des cas étudiés, une « valeur partagée » par les enfants et les parents (Garabuau-Moussaoui, 2000 : 135), elle peut parfois aller à l'encontre de la volonté familiale. C'est par exemple le cas lorsqu'il s'agit de l'autonomie des filles ; ainsi, le père de Jeannine lui interdisait de passer son permis :

« Mon père ne voulait pas que je passe le permis de conduire et que j'aie une voiture. Voilà ! Donc c'était un peu difficile... » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

A ce titre, l'enjeu du permis de conduire n'apparaît pas le même chez les hommes que chez les **femmes**, notamment parmi les interviewés les plus âgés. Le permis de conduire semble être **passé plus tard chez les femmes que chez les hommes**. Les femmes ayant accédé, historiquement, plus tardivement que les hommes à l'automobilité massive, le permis de conduire revêt un pouvoir symbolique d'autant plus fort pour elles :

« L'autonomie a toujours été quelque chose de très important pour moi, je pense parce que ma mère justement n'était pas autonome dans la mesure où elle avait pas le permis et qu'elle l'a passé tard, à l'âge de 40 ans, qu'elle l'a eu et elle a jamais conduit. J'ai jamais compris ça. Et donc moi c'était vraiment important pour moi. Le fait d'avoir une voiture ça voulait dire qu'après tout je pouvais partir libre. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Le permis de conduire s'avère alors être **synonyme de libération des femmes** car son apprentissage constitue la première des trois « victoires » féminines en matière d'automobilité – la seconde étant l'accès au volant et la troisième la possession de l'objet (Dupuy, 1995a : 104-105).

Ainsi, le permis de conduire se trouve être l'aboutissement de fortes attentes pour un certain nombre de jeunes qui cherchent à assouvir, à travers lui, leur soif d'autonomie de déplacements. Si l'automobilité permet cette autonomie, c'est le permis de conduire qui se trouve en être le sésame et revêt à ce titre une forte symbolique de liberté. On retrouve ce symbole de liberté du permis de conduire chez les femmes jeunes conducteurs dans les

années 60 où l'accès à l'automobilité participe de la libération des femmes. Enfin, l'enchantement qui entoure l'accès à l'automobilité, en tant qu'imaginaire individuel mais aussi collectif, participe au « passage à l'action » et à la décision de passer le permis de conduire (Desjeux, 2004 : 78).

B- Le passage du permis de conduire : un apprentissage évident révélateur d'une norme sociale

Au-delà des motivations avancées par les interviewés pour justifier leur apprentissage du permis, ce dernier s'est surtout révélé être une véritable norme sociale, quelles que soient les générations interrogées. Cette norme apparaît clairement à travers la déroute ressentie par de nombreux interviewés à la question de leurs motivations à passer le permis de conduire. La plupart d'entre eux ne semblaient effectivement ne s'être jamais posé une telle question tant cet **apprentissage leur apparaissait évident** :

*« Je sais pas ce qui m'a motivé ! J'ai passé mon permis parce que tout le monde passe son permis de conduire ! Je me suis pas posé la question plus que ça ! »
(Pierre, 43 ans, Toulouse)*

« La question ne se posait pas ! On a 18 ans, on passe son permis ! » (Didier, 51 ans, Grenoble)

Cette évidence semble d'autant plus forte qu'elle est portée et renforcée par le **mimétisme des comportements des pairs**, le comportement individuel semblant alors se noyer dans un comportement collectif propre à sa classe d'âge :

« La première année où j'étais étudiant, j'ai passé le permis ! Mes parents me le payaient, tous les étudiants le passaient et donc, c'était normal, quoi ! Les auto-écoles avaient l'habitude... » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

Cette norme apparaît alors fortement portée par le groupe de pairs dont l'influence se vérifie sur l'adoption de comportements de mobilité comme pour l'adoption de comportements vestimentaires ou de goûts musicaux.

Ainsi, l'apprentissage de la conduite apparaît comme un apprentissage modal évident voire nécessaire. La norme touche même le moment de son obtention ; ainsi, **il apparaît normal d'apprendre à conduire dès que l'on a atteint l'âge minimal auquel on est autorisé à le faire**. Cette norme se lit notamment en négatif par des jugements autour de la tardiveté de l'obtention :

« J'étais vieux quand j'ai eu le permis, j'avais plus de 20 ans. Par rapport aux copains, j'étais en retard ! » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

Néanmoins, la norme des 18 ans doit être relativisée au moins pour deux raisons. Tout d'abord, elle apparaît moins forte à Paris qu'en province :

« J'ai eu mon permis tard, enfin tard ! Pas pour Paris, mais pour la province... J'ai eu mon permis à 20 ans. » (Nadia, 32 ans, Paris)

Ensuite, quoique cette caractéristique soit peu apparue dans notre enquête essentiellement du fait des choix de recrutement, l'âge de passage du permis de conduire est également conditionné par l'origine sociale. Comme le souligne Gossiaux, les jeunes de la bourgeoisie passent leur permis dès leurs 18 ans, alors que souvent les jeunes issus de milieux plus populaires se présentent à l'examen plutôt vers leur 19/20 ans (Gossiaux, 1992 : 109).

Le permis de conduire se manifeste donc comme une compétence de déplacement fortement normée socialement, car elle apparaît comme **une nécessité sociale**. Ainsi, avons-nous retrouvé la même expression dans plusieurs des entretiens :

« **Si on n'a pas de permis, on fait rien !** » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

« C'était le fait qu'un jour ou l'autre, j'aurais besoin de me déplacer en voiture donc j'ai souvent emprunté la voiture de mes parents après 18 ans... et c'est essentiellement ça, c'est que sans permis, on fait rien ! on a toujours besoin du permis à un moment donné. (...) C'est un peu obligatoire, quoi ! il vaut mieux l'avoir et ne pas s'en servir plutôt que d'être coincé parce qu'on ne l'a pas ! » (Anne, 45 ans, Toulouse)

« Et puis en province, tu conçois pas de pas avoir ton permis, tu vis pas, quoi ! » (Nadia, 32 ans, Paris)

Deux idées fortes apparaissent ici : le permis de conduire serait une sorte de pré-requis dont il faut s'enquérir le plus rapidement possible et sans lequel toute vie sociale normale paraît compromise.

La prégnance d'une telle norme autour de la capacité à conduire pose la question du statut social de celui qui ne la posséderait pas : la non-possession du permis de conduire serait-elle une sorte de handicap social ? il en est de même pour la non-possession d'une automobile. Ainsi, M. Chevallier parle « d'anomalie » (Chevallier, 2002 : 20) pour décrire la situation des ménages pauvres ne disposant pas d'un véhicule. Ce questionnement éclaire alors sur la recherche et le maintien à *tout prix* dans les milieux populaires de la motorisation. En effet, que ce soit dans les travaux de J-F. Gossiaux sur les jeunes ardennais, pourtant touchés de plein fouet par la précarité, ou dans les ménages pauvres des quartiers populaires de Lyon et Grenoble étudiés par M. Chevallier, **garder une voiture signifie garder une normalité sociale** : « la possession d'une voiture (...) apparaît, à partir des enquêtes et réunions avec des automobilistes pauvres, plus simplement comme un bien ou un service normal (...) posséder une voiture signifie que l'on est normal. » (Chevallier, 2002 : 24). Cependant, ce maintien d'une normalité ne va pas de soi et implique d'importants « sacrifices » au ménage qui survit bien souvent davantage qu'il ne vit. Conserver une automobile se fait alors coûte que coûte, quitte même à ce que cette dernière soit une épave. Car, parallèlement à la possession du permis de conduire, c'est aussi la

possession d'un véhicule qui apparaît comme normée. Cette norme sur la possession de l'objet s'exprime notamment à travers l'âge auquel elle est attendue ; ainsi, Françoise :

« J'ai eu une voiture assez tard, vers 25 ans... » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

Cette norme est d'autant plus forte que les pairs possèdent d'ores et déjà leur propre véhicule⁶² et/ou que l'on est entré dans la vie professionnelle. Toujours est-il que la voiture apparaît comme un objet nécessaire, un véritable « sésame social » (Masclet, 2002 : 49). Le fait de vivre sans apparaît impossible : « on ne peut vivre sans, ou alors on vit de manière dépendante, minorée, indigne. » (Gossiaux, 1992 : 127).

Ainsi, c'est non seulement la possession du permis de conduire mais aussi la possession d'une voiture elle-même qui font l'objet d'une **norme sociale**. Concernant le permis de conduire, cette norme s'exprime dans les pratiques mais aussi dans les représentations. Intériorisée, elle n'est même plus questionnée par l'individu et fonctionne comme une évidence sociale. Elle se renforce également du fait de la pression exercée par le groupe de pairs, dont l'influence demeure forte à cet âge de la vie. De plus, la norme ne différencie plus le genre, même si nous pouvons trouver des traces d'une telle différenciation pour les femmes les plus âgées de notre échantillon. La capacité à conduire fait donc l'objet d'un processus de normalisation au sein de la population. De même que pour les ménages pauvres, posséder une voiture relève de la normalité sociale, de même, savoir conduire s'avère être une compétence normale et normalisée. Si l'acquisition de cette compétence de déplacement est donc normalisée, tel ne semble pas être le cas des autres modes de déplacements qui pourtant, nécessitent eux aussi l'acquisition de certaines compétences.

C- Un processus d'apprentissage normalisé : mise en évidence d'une asymétrie de compétences de mobilité

Au travers des discours, l'acquisition de la capacité à conduire est ainsi apparue comme une pratique fortement normée socialement, fonctionnant comme une sorte d'obligation sociale voire comme une évidence. Normées, les compétences de déplacements automobiles s'avèrent également normalisées au travers du permis de conduire. Cette double caractéristique interfère alors sur les pratiques de mobilité qui suivent l'apprentissage et renvoient plus généralement à la question de l'acquisition des compétences de déplacements.

L'apprentissage du permis de conduire est un **processus normalisé** : quels que soient l'auto-école et le moniteur, l'obtention du permis requiert les mêmes aptitudes, les mêmes

⁶² La norme touche parfois jusqu'au modèle même de la voiture possédée. C'est par exemple le cas pour la 2CV et la 4L, modèles générationnels par excellence (Vincent, 2004).

connaissances. Mais, si lesdites connaissances et aptitudes se trouvent normalisées pour les déplacements automobiles, tel n'est pas le cas pour les autres modes de déplacements. Selon M. Flamm (2006), **l'ensemble des modes de déplacements nécessitent des compétences**. Ces dernières seraient au nombre de six : connaissance du territoire et capacité d'orientation dans ce territoire ; expérience de situations concrètes de circulation ; capacité à estimer la durée du déplacement ; connaissances pratiques du mode en question (services proposés, par exemple) et enfin aptitudes physiques et capacité de maîtrise de soi. Elles prennent bien évidemment des formes et des contenus différents mais spécifiques à chacun des modes de déplacements. Ainsi, l'usage d'un réseau de transports en commun nécessite la capacité de lire un plan, de se repérer dans le réseau, de sélectionner des informations, etc. (Chevrier, Juguet, 2003).

Si la compétence à conduire est une compétence requise et nécessaire avant l'utilisation d'une voiture, cela n'est pas le cas pour les compétences nécessaires aux autres modes de déplacements. **Nul apprentissage collectif de la lecture d'un plan de métro ou de bus**, ni même du bon usage cycliste en circulation, alors même que ces modes exigent eux aussi des compétences. De ce fait, une **asymétrie** se fait jour ici **entre l'automobile et les autres modes de déplacements**, dont l'usage peut être limité par le manque de compétences d'usages. Ce déficit de compétences se trouve être particulièrement important pour les populations en difficultés d'insertion ; c'est notamment à partir de ce constat que la RATP a commencé à organiser des « ateliers mobilité » dans le but d'aider les personnes en difficulté à utiliser les transports en commun (Chiaradia et alii, 2006). Ainsi, la notion de compétences nécessaires à chaque usage modal pourrait constituer une piste explicative de la domination de l'usage automobile sur les autres modes, surtout lorsque l'on considère sa place normative dans la société. Car, **du fait de son apprentissage normalisé et normé, l'usage automobile apparaît plus facile**. Est-ce à dire que l'ensemble des possesseurs du permis de conduire se déplacent exclusivement en voiture ? La relation n'est bien évidemment pas aussi déterministe car d'autres éléments pèsent sur les choix modaux.

Des éléments plus contextuels pèsent sur les choix de modes de déplacements. Ainsi, pour la jeunesse dont nous nous attachons à décrire les pratiques, d'autres logiques interviennent dans les usages modaux. Si l'automobilité va bien dans le sens de la recherche d'autonomie de déplacements des jeunes, ces derniers restent fortement contraints financièrement dans leurs choix. De ce fait, les jeunes (et les étudiants en particulier) font preuve d'une grande créativité dans leurs usages et ne s'orientent pas nécessairement vers une automobilité exclusive.

2- De la compétence automobile à l'usage : analyse des contraintes de mobilité propres aux étudiants

Dans les récits de vie recueillis, la période de la jeunesse coïncide avec celle des études étant donné que **la plupart de nos enquêtés ont poursuivi des études**. Dans le cadre de cette période de vie bien spécifique que sont les études, force est de constater que la plupart des interviewés possédaient leur permis de conduire. Néanmoins, d'autres éléments contextuels influencent les choix modaux qu'ils ont été amenés à faire durant leurs études.

Quoique groupe social aux revenus peu élevés, les étudiants ont une mobilité relativement forte (Bonnet, 1997 : 69) mais aussi diversifiée. De même que la jeunesse apparaît comme un « âge intermédiaire » (Galland, 1990), de même ses habitudes modales ne semblent pas encore figées dans des routines mais se caractérisent plutôt par une grande diversité tant du point de vue des modes utilisés que des usages qui en sont faits. Répondant à un impératif d'économies en même temps qu'à celui de l'autonomie, les étudiants sont ainsi amenés à expérimenter une multiplicité de manières de se déplacer.

Les habitudes modales de la période étudiante nous sont apparues relativement segmentées selon le lieu d'habitation de l'étudiant : une première ligne de partage semble se faire jour entre les étudiants vivant chez leurs parents et ceux ayant quitté le logement familial ; d'autre part, les habitudes modales semblent relativement différentes selon qu'au moment de leurs études, nos enquêtés vivaient en région parisienne ou en province.

A- Etudier tout en vivant au domicile familial : des habitudes modales différentielles entre région parisienne et province

Pour les étudiants ayant poursuivis tout ou partie de leurs études tout en continuant à vivre sous le toit familial (étudiants cohabitants), de fortes disparités sont apparues entre les étudiants parisiens et/ou franciliens et les étudiants vivant en province. En effet, là où les premiers décrivent des habitudes de déplacement quasi-exclusives en transports en commun, les seconds semblent plutôt tournés vers des modes plus individuels et motorisés.

Pour les étudiants cohabitants vivant à **Paris ou en région parisienne** durant leurs études, **l'usage des transports en commun prime** et ce, quelle que soit la période considérée puisque les interviewés sont d'âges variables :

« Après le lycée, j'ai fait l'université et là, je prenais toujours soit le bus, soit le métro, soit la voiture d'une copine qui me ramassait à un arrêt... Quand on est à Paris, on voyage toujours en transports en commun ! » (Simon, 53 ans, Grenoble)

« Après le lycée, je suis allée à la fac et là, c'était train ! J'allais à Nanterre, mes parents n'habitaient pas très loin, donc c'était le train parce que c'était hyper simple ! »

La gare était à cinq minutes et après, y'avait trois minutes de train et c'était super simple ! » (Claire, 31 ans, Lyon)

Néanmoins, les déplacements des étudiants franciliens entre le domicile familial et le lieu d'études occasionnent parfois des trajets très longs avec de nombreux « transbordements » (Kaufmann V., 1995 : 27) ou ruptures de charge⁶³ :

« Quand j'étais à Paris, en classe préparatoire, c'était carte Orange ! j'ai dû avoir une des premières cartes Orange ! Donc là, j'allais à la gare, j'étais assez loin de la gare ! Je prenais le bus, c'était la même distance à peu près que le lycée mais comme le bus passait toutes les 15 ou 20 minutes, soit j'avais raté le bus et j'y allais à pied ! soit je prenais le bus mais en temps de trajet, c'était pareil ! Et ensuite, je prenais le métro, enfin le train jusqu'à la gare de Lyon, c'était la ligne de Melun. Maintenant, c'est le RER B mais là, c'était pas encore le RER B... Et ensuite, j'étais au lycée Charlemagne, il est au métro St Paul. Donc en gros, le matin, j'y allais à pied et le soir, je prenais le métro pour être tout de suite à la gare de Lyon pour ne pas louper mon train... Mais le matin, à pied. (...) C'était long... (...) Et le train, on faisait avec ! C'est vrai qu'il y avait le problème de la correspondance, c'est-à-dire on arrivait à Montgeron, le train était en retard, le bus était plus là, il fallait monter à pied !! Bon, le truc habituel de banlieusard qui est soumis aux aléas des transports en commun... » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

La **longueur des temps de trajets** en transports en commun pour se rendre sur le lieu d'études semble être propre aux étudiants cohabitants, car ces derniers conservent encore aujourd'hui même en province des temps de trajets plus longs que leurs homologues cohabitants⁶⁴. De plus, il semblerait que les étudiants vivant en région parisienne soient plus nombreux que les provinciaux à continuer à partager le domicile parental : « [Les provinciaux] ne sont qu'une minorité à résider durant la semaine dans le domicile de leurs parents, alors que c'est le cas d'une très forte majorité des seconds. » (Galland, 1995 : 55).

La contrainte de la longueur des trajets entre le domicile familial et le lieu d'études amène alors, pour certains, la **mise en place de stratégies résidentielles**. Nous en avons repéré de deux sortes. Soit, la famille décide de changer de lieu de résidence, anticipant ainsi les futurs problèmes de déplacements que rencontreront les enfants pour se rendre sur leur lieu d'études ; ce fut par exemple le cas de la famille de Christelle :

« On a déménagé pour les transports. Parce qu'en fait, à Meudon la Forêt quand on est arrivé, il devait y avoir un métro, mais y'a toujours pas le métro à Meudon la Forêt ! Donc c'est vrai que mes parents se disaient... On grandissait, ils voyaient bien qu'ils pouvaient pas payer une chambre d'étudiants à leurs gamins... Donc ils ont déménagé près des transports pour qu'on puisse continuer à habiter la maison ! Quand ma sœur a passé le bac, on a déménagé pour être près d'une ligne de train. » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Soit, ce sont les étudiants eux-mêmes qui quittent le domicile familial pour s'installer seuls dans un logement étudiant plus proche du lieu d'études :

⁶³ Le concept de « rupture de charge », plutôt issu d'études opérationnelles du transport, signifie que le trajet est entrecoupé par des changements de modes ou des correspondances.

⁶⁴ C'est notamment ce que montre sur l'agglomération lyonnaise C. Paulo (Paulo, 2006).

« Après, j'ai fait deux ans de BTS à Massy-Palaiseau. A ce moment-là, mes parents habitaient toujours Pontault-Combault et j'ai fait 15 jours de trajets, mais c'était trop long ! Alors, pour me rapprocher, j'ai eu une place en cité universitaire à Antony donc je prenais le RER et ensuite, j'avais un quart d'heure de marche à pied. » (Serge, 46 ans, région parisienne)

Ce mécanisme reste bien entendu fortement dépendant des moyens financiers de la famille. Ainsi, l'un de nos interviewés qui étudiait dans un grand lycée parisien tout en vivant chez ses parents en banlieue lointaine (sud de l'Essonne) met-il en lumière cette contrainte financière à la décohabitation du domicile parental :

« Ah non ! Je ne pouvais pas être logé à Paris ! D'abord, nous, on était une famille de 3 enfants et pour mes parents, c'était hors de question ! » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

Ainsi, au-delà des inégalités d'accès à la décohabitation entre les étudiants, une **forte tendance à l'usage des transports en commun** semble se dessiner pour ceux de nos interviewés qui habitaient, avec leur famille, **la région parisienne durant leurs études**. Cette tendance nous est apparue d'autant plus forte qu'aucun autre usage alternatif ne nous a été décrit. L'autre spécificité repérée en région parisienne concerne **l'arbitrage fait entre déplacements et choix résidentiel**, certaines familles allant même jusqu'à déménager afin de faciliter l'accès aux aménités étudiantes à leurs enfants. S'il apparaît, au regard du travail mené sur l'agglomération lyonnaise par C. Paulo que ces arbitrages ne sont plus spécifiques à la capitale mais existent également aujourd'hui dans des grandes villes telles que Lyon, il convient de rappeler que l'on observe certainement ici un effet de génération. En effet, les travaux de C. Paulo portent sur les données de l'EMD de 1993-94 tandis que les souvenirs de nos enquêtés, étudiants en région parisienne, remontent au minimum aux années 1980, époque à partir de laquelle les établissements d'enseignements supérieurs ont commencé à se disperser sur le territoire national, renforçant ainsi les pôles régionaux universitaires (Grignon et alii, 2003 : 6).

Un tel arbitrage entre choix résidentiel et transport ne se retrouve pas dans les souvenirs de nos interviewés ayant vécu leurs années étudiantes sous le toit familial en **province**. Pour ces derniers, une tendance semble se dessiner autour de **choix modaux individuels et motorisés**. Ainsi avons-nous pu repérer des usages automobiles ou de deux-roues motorisés, dans la continuité des usages modaux lycéens :

« Ensuite, je suis allé à la fac à Valence et là, j'avais mon permis et du coup, j'y allais en voiture ! Parce qu'en fait, la fac était en dehors de la ville et on n'avait, je pense, plus droit aux bus ! Alors, pourquoi la voiture ? Je ne saurais pas bien l'expliquer ! J'avais la voiture de ma mère, ma sœur avait fait comme ça aussi ! En fait, ça s'est enchaîné, on a deux ans de différence, elle a fait deux ans d'IUT à Valence avec la voiture et moi, j'ai réattaqué derrière, mon début d'études ; après, elle était à Grenoble donc elle n'avait plus besoin de la voiture donc c'est moi qui l'ai récupérée ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

« J'ai fini le lycée, après, j'ai fait deux années de faculté de sciences, la faculté de sciences qui était à côté de Ramonville. Là, j'y allais en mobylette pratiquement l'essentiel du temps. » (Jean-Pierre, 47 ans, Toulouse)

Dans cette même perspective de continuité entre habitudes modales lycéennes et étudiantes, des usages de marche à pied ont également été évoqués. Ces dernières restent cependant circonscrites à des lieux d'études situés en hyper-centre urbain :

« J'allais à l'Université à pied, parce que l'Université était encore au centre-ville à l'époque. » (Jean-Charles, 62 ans, Toulouse)

De plus, ils restent fréquentés seulement peu de temps, deux ou trois années ; c'est principalement le cas pour les étudiants en classes préparatoires aux grandes écoles généralement situées dans les lycées des centres-villes :

« J'ai commencé des études... J'ai d'abord continué mes études à Besançon en classe préparatoire. Je me déplaçais à pied aussi ! La classe prépa était dans le même lycée que là où j'étais avant... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Si certaines habitudes modales étudiantes apparaissent ainsi en continuité avec les habitudes modales lycéennes, elles ne doivent pas faire oublier l'apparition de **pratiques automobiles en conducteur** ni la dimension individuelle des **usages du deux-roues motorisé**. Ici, les usages modaux reflètent l'ambiguïté des rôles sociaux et du statut complexe des étudiants vivant sous le toit de leurs parents. « Et enfant, et adulte » (Ramos, 2002 : 20), ils se caractérisent par leur **dépendance (notamment financière) aux parents** en même temps que par **leur forte affirmation d'autonomie** qui s'exprime notamment au travers de la possession et des usages de modes individuels. Ces usages de modes autonomes sont également liés à la recherche d'une moindre dépendance financière vis-à-vis des parents, leur possession facilitant, par exemple, l'exercice d'un petit emploi rémunérateur.

La cohabitation des étudiants avec leurs parents interfère donc sur leurs pratiques de mobilité. Fortement axée sur des usages des transports en commun en région francilienne, elle se révèle plus largement individualisée et motorisée pour les étudiants provinciaux qui ne bénéficient pas de la même offre de transports. Néanmoins, la recherche de cette individualisation dans les modes de transports renvoie également à l'aspiration, particulièrement forte chez les jeunes adultes cohabitant, à davantage d'autonomie et d'indépendance.

B- Etudier et vivre seul : des expérimentations modales guidées par la recherche d'économies

Certains de nos interviewés étudiants vivaient néanmoins à distance du domicile familial, pour certains depuis la fin du lycée, pour d'autres après une période de cohabitation⁶⁵. Bien évidemment, cette décohabitation est liée à la distance entre le lieu d'études et le domicile parental (Grignon et alii, 2003 : 4 ; Galland, 1995 : 55) et il modifie à nouveau les habitudes modales. Aux trajets entre domicile étudiant et lieu d'études s'ajoutent les déplacements liés aux retours au domicile parental⁶⁶.

Parmi les personnes rencontrées, certaines ont été amenées à poursuivre leurs études sur des campus. Dans ce cas de figure, une dominante de **déplacements pédestres** a pu être remarquée. Cette prégnance des déplacements à pied est bien évidemment liée à la proximité du lieu d'études et d'un certain nombre de services (restaurant universitaire, loisirs), mais elle constitue également une manière d'éviter les coûts de déplacements :

« Alors à Rouen, la cité universitaire, c'est en haut, c'est à St Aignan, et Rouen est en bas. (...) Mais mon école d'ingénieur, le principe c'était cité universitaire à côté de l'école, c'était un campus, sur le campus y'avait un cinéma, cinéma plutôt pour étudiant donc pas cher avec des films anciens mais très bien ! En plus, on avait un ciné-club, pleins d'activités à faire donc on se déplaçait à pied sur le campus. » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

On observe de tels usages piétonniers également dans les récits des étudiants qui vivaient en ville :

« Après, je suis allé à la fac, donc après, c'était à pied aussi ! Donc à Lyon, j'ai beaucoup marché, en fait !! N'ayant pas de voiture, à l'époque, j'étais étudiant ! J'étais à Villeurbanne et j'avais une chambre dans le quartier des Brotteaux chez un particulier et en fait, comme j'étais placé, je pouvais aller à la fac à pied en 20-25 minutes, ce que j'aimais bien, en traversant le parc de la Tête d'Or. C'était sympa donc je le faisais à pied... Plutôt qu'en bus, les transports étant très bondés, on va dire ! Donc à partir du moment où il faisait beau, quand il pleuvait pas, quoi ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

Ces usages piétonniers servent non seulement pour se rendre sur le lieu d'études mais aussi pour les loisirs, occasionnant alors de longs trajets pédestres :

« Moi, je suis vraiment une très grosse marcheuse, vraiment, je marche ! Et c'est vraiment plus mes souvenirs, les marches dans les bois, d'être paumé, même de me taper Châlus – Limoges à pied, t'as 10 bornes ! J'ai déjà fait, plusieurs fois ! Parce que le stop marchait pas et qu'il fallait que j'y aille pour rejoindre des potes, j'avais pas de moyen de transports, je me le tapais à pied ! » (Nadia, 32 ans, Paris)

⁶⁵ Les personnes de l'échantillon ayant suivi un cursus scolaire d'abord en classe préparatoire avant d'intégrer une grande école ont principalement ce profil d'étudiant cohabitant pendant 2 ou 3 ans, puis décohabitant une fois intégrée la grande école.

⁶⁶ Nous avons regroupé ici les extraits d'entretiens relatifs tant aux déplacements effectués pendant la période étudiante décohabitante que pendant la période du service militaire, pour les hommes, car nous n'avons pu distinguer de tendances différentielles entre elles.

En parallèle de ces usages piétons spécifiques par la distance parcourue, des **usages de deux-roues** apparaissent également. Ainsi, certains profitent de leurs années d'études pour expérimenter des deux-roues à moteur ou pour utiliser un vélo :

« C'est là, sur le campus, que j'ai commencé, un petit peu à faire du vélo, parce qu'à Marseille, je n'en faisais pas du tout ! Alors, effectivement, j'avais un vieux clou à Lyon et je m'en servais un petit peu... » (Jean-François, 55 ans, Grenoble)

« Je suis venu à Grenoble pour la maîtrise et donc, on avait un appartement, que je partageais avec ma sœur (...) et là, du coup, j'allais en vélo à la fac ! Et j'ai dû vraiment y aller toute l'année en vélo ! Y'a dû y avoir deux jours où il pleuvait et j'ai pas pu y aller mais sinon, je me suis vraiment rendu compte qu'il ne pleuvait pas si souvent que ça, pour y aller en vélo ! J'en avais pour une demi-heure de trajet, j'habitais vers Cours Berriat et donc la fac de STUAPS, c'est celle qui est la plus éloignée ! Elle est sur le campus... » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Dans les trajectoires de vie, les usages cyclistes apparaissent spécifiquement à cet âge de la vie qu'est la jeunesse, notamment chez les étudiants. **L'apparition de tels usages de modes doux, est en grande partie due à la contrainte économique**, les étudiants trouvant dans l'usage de ces modes un moyen de faire des économies sur leurs déplacements. Néanmoins d'autres logiques semblent être à l'œuvre, telles que la réalisation de certaines aspirations. Nous y reviendrons ci-dessous. De plus, la jeunesse, en tant que période de « définition de soi » se trouve être « l'âge des expérimentations », dont les modes de déplacements pourraient être une facette (Galland, 1993 : 35).

Les transports en commun sont également utilisés par les étudiants, au moins de manière occasionnelle. Cependant, l'élément majeur dans les souvenirs d'usage des transports en commun semble plutôt lié à la question de la **fraude**, rappelant encore ici la contrainte financière à laquelle sont soumis les étudiants :

« Alors les transports dans Lyon le souvenir fort que j'avais, c'était la fraude parce qu'on avait développé tout un réseau, toute une organisation parce qu'on trouvait quand même qu'ils nous coûtaient chers... Moi, ça me fait rire quand j'y pense, c'était super organisé à l'IUT où on était, donc on décolorait les tickets... parce qu'à l'époque on les mettait dans une machine et il y avait imprimé le jour et l'heure... Donc on avait trouvé un système pour effacer ça sans décolorer le ticket. Donc on avait mis toute une organisation en place à l'appartement. On mettait à tremper nos tickets et puis après on s'était organisé une paillasse où on les mettait à sécher. Enfin c'était génial. Tous les étudiants de l'IUT faisaient ça hein, on n'était pas les seules. Donc ça, c'est un souvenir fort. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Concernant la fraude, il est intéressant de remarquer que ce qui constitue une transgression sociale (ne pas payer) revêt ici le caractère d'une **norme**, puisque l'ensemble des étudiants faisaient la même chose.

Enfin, des **usages collectifs de la voiture** ont été évoqués parmi les interviewés les plus âgés ; en effet, les étudiants à posséder une voiture dans les années 60/70 étaient peu nombreux. Ces derniers se rendaient donc service à tour de rôle pour se rendre en cours, *a minima* de manière occasionnelle :

« On était une bande de copains donc y'en avait plusieurs qui avaient des voitures donc on ne ressentait pas le besoin d'avoir tous, chacun sa voiture ! On pratiquait déjà, sans le savoir, le covoiturage ! On était logé non pas directement sur le site de l'école mais dans des appartements que l'école louait. Donc on était une dizaine dans ces appartements, à se déplacer en commun, je dirais ! On était dans les mêmes options, on avait les mêmes horaires ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Une **large palette d'usages et de choix modaux** se laisse donc à voir dans les souvenirs des déplacements étudiants en même temps qu'apparaissent de nouveaux usages, tels que des usages extrêmes de la marche ou des expérimentations cyclistes. C'est essentiellement la **contrainte financière** qui apparaît en filigrane de la plupart des comportements modaux ici décrits, amenant les jeunes à expérimenter de nouvelles manières de se déplacer.

Au-delà des trajets entre logement étudiant et lieu d'études, le fait de ne plus habiter le domicile familial implique tout un pan de déplacements inexistant auparavant : les retours périodiques chez les parents. Ces retours marquent l'attachement des étudiants au domicile parental et à leur famille, notamment chez les plus jeunes pour lesquels on observe les retours les plus fréquents (Galland, 1995 : 97). **Les retours au domicile parental sont majoritairement effectués en train**, que ce soit entre deux grandes villes ou sur des trajets plus régionaux :

« Ensuite, j'ai passé trois ans à Rouen. Donc là, je me déplaçais toutes les semaines pour aller à Rouen par le train. Parce que comme j'étais libre le week-end, j'allais directement à Bois Le Roi, j'allais plus chez mes parents, j'allais chez ma grand-mère direct ! Puisqu'ils étaient là-bas... Donc j'ai fait ça pendant trois ans, Bois Le Roi – Rouen toutes les semaines ! » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

Ces trajets en train renvoient à des évocations positives, des souvenirs de détente, de confort, mais aussi de rencontres, comme si chaque trajet devenait un voyage presque une aventure :

« J'avais des études un peu intenses donc j'étudiais dans le train et puis, je m'endormais dans le train, j'en profitais pour faire la sieste ! C'était à chaque fois, je sais pas comment je me débrouillais, mais à chaque fois, j'arrivais quand les portes du train se fermaient ! Je courrais et j'arrivais en sueur dans le train... J'ai des souvenirs de ce type, chargé comme un baudet avec mes bouquins, mes affaires et courant pour attraper le train ! Du métro jusqu'au TGV ! » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

« [je rentrais chez mes parents] En train ! d'abord un train qui m'amenait à Marseille et ensuite, la micheline qui faisait Marseille-Aix en Provence et j'essayais toujours d'être en avance, pour avoir la place qui est à côté du conducteur ! parce que dans ces modèles-là, vous aviez à côté du conducteur une place qui était évidemment royale, puisque vous aviez toute la voie devant vous et donc, je m'imaginais en train de conduire la micheline ! » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

Les évocations relatives aux usages de certains modes de déplacement construisent alors des imaginaires qui restent relativement durables chez les individus et qui peuvent avoir une influence sur leurs choix adultes. Néanmoins, pour certains, l'accès au lieu

d'études en transports en commun peut s'avérer complexe, ce qui incite à l'**acquisition d'un véhicule personnel**. Dans ce cas, c'est bien le problème de l'accès à la ville d'études qui amène à la motorisation de l'étudiant et non pas des contraintes de déplacements quotidiennes. Les retours au domicile parental peuvent donc être effectués en voiture, mais pas forcément en solo. En effet, **des usages collectifs de la voiture** ont été repérés. Ils prennent la forme tant d'un covoiturage – c'est-à-dire du partage d'un véhicule organisé à l'avance – ou bien de l'autostop :

« Après le lycée je suis partie une année à Grenoble, en fac de bio, donc là j'étais logée sur Grenoble... J'avais une copine qui avait déjà sa voiture et qui résidait sur le campus universitaire et donc le lundi matin je descendais avec ma copine et le vendredi soir je remontais avec elle. C'est comme ça que ça se passait. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Ces pratiques automobiles collectives peuvent alors se substituer à l'usage du train dans le but d'en économiser le **coût**. Nous retrouvons ici encore l'importance de la contrainte financière comme logique du choix modal des étudiants. La **distance** apparaît également ici comme un élément déterminant dans les choix du mode de déplacements : si la marche à pied ou les transports en commun sont davantage utilisés pour se déplacer dans la ville d'études, le train et la voiture constituent les modes de prédilection pour les trajets, plus longs, entre le lieu d'études et le domicile parental.

C- Les logiques du choix modal pendant la période étudiante : entre recherche d'autonomie et d'économies

Deux grands éléments apparaissent structurants des pratiques de mobilité étudiantes, au sens où ils tracent des lignes de partage parmi la population étudiante. Le premier de ces éléments nous est apparu de manière très forte dans l'enquête qualitative : il s'agit de la **cohabitation ou de la non-cohabitation de l'étudiant avec sa famille**. En effet, nous avons pu relever l'importance des stratégies résidentielles en région parisienne, la décohabitation de l'étudiant résultant dans ce cas-là du niveau de revenu familial. Néanmoins, pour les étudiants décohabitants, le choix résidentiel se révèle également être stratégique, sa proximité d'avec le lieu d'études limitant d'autant les déplacements quotidiens et leurs coûts :

« Sur place, pour aller à l'école, je ne prenais pas la voiture. J'avais pris un appartement en colocation et on était à côté de l'école d'archi... J'allais à pied, parce que St Etienne est une petite ville... Bon, il y avait le tram à l'époque aussi mais, c'était essentiellement à pied. Parce que l'école d'architecture est dans le centre donc tout était à proximité. Y'avait juste un ou deux restaurants universitaires qui étaient excentrés donc quand on y allait, on y allait à pied et on revenait en bus. » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Le second élément structurant de la mobilité étudiante est lié à la **localisation du lieu d'habitation**, notamment entre centre et périphérie. Cet élément est apparu de manière moins nette dans nos entretiens, certainement du fait que ce niveau de détail reste difficile à obtenir dans le récit des souvenirs des personnes interviewées. Néanmoins, l'effet de localisation reste fort quant aux tendances de choix modal repérées entre Paris et la province, les étudiants se déplaçant quasi-exclusivement en transports en commun à Paris et en région parisienne par opposition aux modes individuels et motorisés davantage utilisés par les étudiants vivant en province. Nous retrouvons donc ici toute l'importance de la distance comme élément de contrainte jouant sur le choix modal.

Au-delà de ces deux grands éléments structurants, une tension semble naître au cours de la jeunesse et se fait jour de manière particulièrement claire dans l'analyse des déplacements étudiants. Cette tension oppose d'un côté la **recherche d'autonomie** de l'individu jeune – dont les rôles sociaux restent ambigus, oscillant entre rôles adultes et rôles adolescents – et de l'autre côté, la **recherche d'économies**, la population étudiante étant effectivement fortement contrainte financièrement. L'affirmation d'autonomie semble particulièrement prégnante chez les étudiants cohabitants, comme le montre l'enquête d'E. Ramos, qui insiste notamment sur la volonté de « séparation » des jeunes adultes d'avec leurs parents sur le plan des territoires (Ramos, 2002). Conservant une place en continuité avec celle qu'ils occupaient durant l'enseignement secondaire, continuant même parfois à fréquenter le même établissement scolaire (c'est notamment le cas pour les étudiants de classes préparatoires), ces étudiants que certains appellent « grands lycéens » (Dubet et alii, 1994 : 170) sont néanmoins engagés dans le passage vers l'adultéité⁶⁷. Dans cette perspective, les déplacements constituent un territoire majeur de l'expression de l'autonomie ; il constitue également un lien fort avec le groupe de pairs, partie prenante de la construction identitaire adulte. C'est pourquoi on retrouve majoritairement chez les jeunes des usages modaux individuels et motorisés, tels que la voiture même si les effets de localisation jouent fortement sur les choix (cf. le fait de vivre en région parisienne et de se déplacer en transports en commun)⁶⁸. La recherche d'autonomie s'incarne également dans certaines aspirations d'usages modaux. Si la volonté de conduire apparaît comme la plus évidente, de telles aspirations à une mobilité autonome peuvent également prendre la forme d'usages cyclistes :

« Le vélo, c'était un peu un rêve de me dire quand je serais étudiante, quand j'habiterais en ville, j'aurais le vélo ! C'était vraiment une envie ! Et vraiment, c'était un

⁶⁷ L'adultéité désigne le fait d'être adulte, comme la jeunesse désigne le fait d'être jeune.

⁶⁸ Néanmoins, l'usage des transports en commun confère aux étudiants une forme d'indépendance dans la mesure où ils ne sont pas dépendants des activités automobiles de leurs parents pour se déplacer. De plus, ils n'ont plus à demander la voiture à leurs parents pour se déplacer (Garabuau-Moussaoui, 2000).

plaisir d'y aller en vélo, c'était pas l'envie de la voiture, se dire qu'on est indépendante ! Non, c'était vraiment l'envie d'y aller à vélo, prendre l'air le matin... » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Les modes de déplacements qui apparaissent comme des **symboles d'autonomie** et de liberté aux jeunes **ne se limitent donc pas seulement à la voiture, mais ils peuvent également prendre la forme du deux-roues**. Reste cette profonde aspiration à l'autonomie de déplacements.

Cependant, une seconde logique nous est également apparue, celle de la recherche d'économies. Cette seconde logique, dont nous avons d'ores et déjà tracé les contours à travers divers exemples, semble être plus présente chez les étudiants décohabitants. Elle s'incarne notamment dans des pratiques telles que les usages collectifs de la voiture, que ce soit sous la forme de covoiturage entre amis ou d'autostop⁶⁹. Il est d'ailleurs intéressant de relever les **usages éminemment collectifs de la voiture pendant la jeunesse** (Gossiaux, 1992 : 131). La **recherche d'économies** se manifeste également au travers des usages, fortement visibles à cet âge de la vie, des **modes doux tels que la marche à pied ou le vélo**, souvent au détriment des transports en commun :

« C'est vrai qu'à Lyon, c'est beaucoup plus développé les transports en commun ! (...) J'ai été amené à prendre les transports en commun même si j'utilisais beaucoup la marche à pied ! Parce que j'aimais bien, et j'aime toujours d'ailleurs... Et ça coûte moins cher, quand on est étudiant, on fait un peu des économies comme ça ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

« Dans Paris, les deux premières années, je me déplaçais en métro et après, mon propriétaire où je louais une chambre m'avait prêté un vieux vélo et après, je me promenais à vélo ! » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Enfin, la recherche d'économies s'exprime également au travers de la pratique de la **fraude dans les transports en commun**. Nous en avons donné un exemple précédemment, illustrant la dimension organisée et collective d'une telle pratique qui apparaît même habituelle, presque normale, à certains. Ainsi, pour Sophie, l'usage des transports en commun est directement associé à l'angoisse du contrôle donc à la fraude, l'amenant ainsi à en limiter l'usage :

« J'utilisais rarement les transports en commun [à Grenoble], parce que soit il faut payer, soit il faut frauder et on stresse pendant tout le trajet parce qu'on a fraudé ! C'est pas très agréable ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Cette recherche d'économies amène alors les jeunes (étudiants ou non) à expérimenter certains modes de déplacements de manière détournée, telles qu'utiliser les transports en commun sans payer ou pratiquer l'autostop. Ainsi, les expérimentations et découvertes modales décrites tout au long de cette partie peuvent être appréhendées comme des

⁶⁹ Il convient également de noter que les usages collectifs de la voiture renvoient également à une autre caractéristique de la jeunesse, celle de la recherche d'un entre-soi. En effet, la population étudiante se révèle particulièrement auto-centrée dans ses activités (Malabre, 2002), et les déplacements en constituent encore un exemple.

conséquences de l'injonction d'inventivité que requiert la contrainte financière. D'autres contraintes, telles que la distance ou l'offre de services alternatifs, restent également visibles au travers des choix modaux des jeunes. Néanmoins, ces derniers demeurent également inextricablement liés à la construction identitaire et sociale qui se joue durant la période de transition qu'est la jeunesse. A travers un processus « d'essais et d'erreurs, d'approximations successives », le jeune « construit progressivement son identité sociale et professionnelle » (Galland, 2002 : 52) dont les expérimentations modales sont partie prenante.

3- Les premières expériences professionnelles : entre motorisation nécessaire et contrainte financière

Pour les interviewés ayant fait des études comme pour ceux n'en ayant pas fait, les premières expériences professionnelles, même si elles constituent l'une des étapes considérées décisives du passage à l'âge adulte (Galland, 1993 : 13) apparaissent plutôt d'un point de vue du choix modal dans la continuité de la période étudiante et toujours signifiantes de pratiques de la jeunesse. Elles participent ici encore à la construction identitaire – et modale – des jeunes adultes. Lors des premières expériences professionnelles, les choix modaux restent en grande partie guidés par la contrainte financière. Deux grandes tendances semblent se dessiner : soit la possession d'un mode individuel et motorisé s'avère nécessaire à l'entrée sur le marché du travail ; soit, une telle nécessité n'est pas requise et des expérimentations et/ou des adaptations des usages modaux sont observables, visant ici encore la recherche d'une économie financière sur les déplacements.

Les premières expériences professionnelles s'avèrent synonymes pour certains de l'accès à un mode de déplacement individuel et motorisé. Ainsi, **la possession d'une voiture apparaît comme une condition d'embauche** dans certaines professions :

« J'ai passé mon permis à 18 ans parce qu'avec le boulot que je faisais, j'avais fait une formation espaces verts, technicienne espaces verts et dans l'entreprise, il fallait avoir son permis de conduire ! On se déplaçait souvent. Donc ça, c'était une contrainte, il me fallait absolument avoir mon permis quand j'ai fini la formation pour pouvoir trouver du boulot ! Donc je l'ai passé à mes 18 ans, juste après mes 18 ans. Je cherchais du boulot à ce moment-là, c'était juste après le diplôme à 18 ans. » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

Les premières expériences professionnelles sont également gages d'autonomie pour le jeune adulte. Cette recherche d'autonomie apparaît d'autant plus fortement que les jeunes

actifs vivent encore – ou à nouveau au domicile parental. Car, la recherche du premier emploi peut coïncider avec un retour au domicile des parents (Pellissier A., 2002 : 89).

De plus, un effet de génération semble apparaître quant à la nature du mode individuel et motorisé. Si la mobylette apparaît dans les expériences professionnelles des interviewés de plus de 50 ans, chez les interviewés plus jeunes, entrés sur le marché du travail dans les années 1980, c'est plutôt la voiture qui est de mise comme moyen de locomotion facilitant l'emploi :

« Ensuite, mes parents ont déménagé en Savoie en 91. Et j'ai arrêté mon travail (...) j'ai démissionné, j'ai tout quitté et je suis venu m'installer chez eux en Savoie quelques temps et j'ai fait de l'intérim. Donc là, j'ai tout fait en voiture évidemment puisque j'étais à Aiguebelettes et il faut prendre l'autoroute pour venir à Chambéry. » (Léa, 38 ans, Chambéry)

Particulièrement durant les périodes de travail en intérim ou pour les petits boulots, la possession d'un mode de déplacement motorisé individuel apparaît comme un élément discriminant de l'accès à l'embauche. Cependant, d'autres usages modaux nous ont également été décrits à ce moment charnière que constitue l'entrée sur le monde du travail.

Même si l'idéal en terme de mode de déplacement reste la voiture au moment de l'entrée dans la vie professionnelle, son acquisition et son usage restent souvent coûteuses pour les jeunes actifs. La **contrainte du coût** apparaît particulièrement lorsque la question de la **bimotorisation du ménage** se pose :

« La voiture ça a duré quelques temps... Parce qu'après, rapidement, j'ai rencontré ma femme et on habitait à Grenoble. Et là, à Grenoble, ma femme avait une voiture et moi aussi, donc on avait jugé inutile d'avoir deux voitures et donc on en a gardé plus qu'une et moi, j'allais au boulot à vélo ! Entre-temps j'avais changé de bureau dans le cabinet de géomètre et donc j'y allais à vélo parce que c'était en ville. C'était une question de finance ! On n'avait pas des salaires tellement élevés et entretenir deux voitures, ça nous paraissait inutile. » (Francis, 54 ans, Grenoble)

Ainsi, plusieurs stratégies ont pu être relatées au cours des entretiens ; par exemple, celle de ne conserver qu'une seule voiture pour le ménage ; d'utiliser les voitures mises à disposition sur le lieu de travail ; d'utiliser des modes de déplacements moins coûteux tels que le vélo ou les transports en commun...

« En fait, avant 89, on avait une voiture et en 87, 88, j'ai acheté un vélo pour emmener notre enfant à la crèche, parce que pour le coup, mon ex, elle sortait tard du travail, elle était kiné donc c'est moi qui allais chercher le petit à la crèche le soir. Pour des raisons financières, on ne pouvait pas prendre une deuxième voiture, alors, on a pris un vélo. Mais si on avait eu les moyens, on aurait acheté une deuxième voiture... » (Serge, 46 ans, région parisienne)

De même, dans le prolongement des usages collectifs de la voiture durant les années étudiantes, les premières expériences professionnelles peuvent aussi être l'occasion de **covoiturer** entre jeunes collègues ; la dimension économique de ce partage automobile ne

doit pas faire oublier sa dimension éminemment sociabilisante, rappelant ici encore l'importance du groupe de pairs durant la jeunesse :

« On faisait du covoiturage avec les collègues, quand on commençait à la même heure, on faisait un ramassage et on était toujours quatre dans la voiture ! C'est pas moi qui l'avais organisé, ça existait depuis toujours, on était en bord de mer et on avait 12 km pour aller à la ville-centre qui était Tétouan et les gens disaient : "c'est un peu stupide de prendre tous notre voiture alors qu'on a des horaires qui sont pareils !" C'est le militantisme des profs, ça, on va dire !! Donc on faisait du covoiturage, par roulement ! C'était sympa, les trajets ! C'était des copains... » (Simon, 53 ans, Grenoble)

Enfin, un effet de localisation reste bien visible dans les trajectoires de vie pour les individus ayant vécu à Paris ou en région parisienne, les passages franciliens étant alors synonymes d'usage des transports en commun.

Les modes de déplacements privilégiés lors de l'accession au marché du travail restent en grande partie **dans la continuité des usages étudiants**, toujours marqués par la même recherche d'économies même si l'autonomie semble en partie gagnée notamment au travers de l'autonomie financière. Ce phénomène est à mettre en perspective avec « l'allongement de la phase de transition professionnelle » (Galland, 2002 : 62) dont les effets sont perceptibles dans les trajectoires de vie des interviewés les plus jeunes. Cet allongement se caractérise par une entrée « souvent progressive et non plus instantanée et définitive » dans la vie adulte sous le « double effet de la prolongation de la scolarité et de l'occupation plus fréquente d'emplois précaires au début de la vie active » (Galland, 2002 : 65). L'instabilité toujours observable dans les pratiques modales va ainsi de pair avec l'instabilité professionnelle qui caractérise l'accès au premier emploi.

Néanmoins, **l'usage d'un mode individuel motorisé – notamment la voiture – semble perçu comme un idéal au moment de l'entrée dans la vie professionnelle**, de la même manière que passer son permis l'était une fois l'âge de la majorité atteint. La possession d'un mode individuel motorisé constitue **parfois une nécessité pour l'accès à l'emploi** même s'il ne prend pas toujours la forme d'une voiture. Un effet de génération semble à nouveau se faire jour ici, la voiture apparaissant comme le mode idéal davantage pour les interviewés les plus jeunes. Néanmoins, **l'acquisition et l'usage de la voiture se heurtent à plusieurs contraintes, notamment financières** qui limitent, par exemple, la bimotorisation des jeunes ménages et favorisent des usages collectifs de l'objet sur les trajets domicile-travail. Age intermédiaire de par le mélange des statuts qui le caractérise, âge propice aux expérimentations, la jeunesse l'est également du point de vue des modes de déplacements.

Se mêlent effectivement tant des usages de modes doux que de modes motorisés, des usages individuels mais aussi des usages collectifs, des usages en continuité ou en rupture avec les usages précédents. Cette diversité donne alors tout son sens à l'expression de tâtonnement que nous avons choisie pour décrire les pratiques de déplacements de la jeunesse.

Ce **tâtonnement modal** s'explique du fait de la conjonction de deux facteurs : d'une part, la contrainte économique et d'autre part, l'aspiration à une plus grande autonomie de déplacements. Tout d'abord, les jeunes – et parmi eux *a fortiori* les étudiants – ne bénéficient pas encore d'un statut professionnel stable. **Fortement contraints financièrement**, ils sont alors amenés à expérimenter diverses manières de se déplacer afin de limiter le coût de leurs déplacements. On observe alors diverses stratégies visant à faire baisser le coût de la mobilité : déménagements pour limiter les trajets, **usages collectifs de l'automobile**, usages des transports en commun ou du vélo, mais aussi réalisation de longs trajets pédestres ou encore fraude dans les transports en commun. Chacune de ces expérimentations participent du reste à la construction identitaire et sociale de l'individu. Par ailleurs, les jeunes se caractérisent également par **l'aspiration à une plus grande autonomie de déplacements**, qui les rapprocheraient ainsi des manières adultes – ou considérées comme telles – de se déplacer. Cette autonomie s'exprime notamment au travers de l'aspiration à posséder son propre véhicule. Comment cette aspiration se traduit-elle au moment du passage à l'âge adulte ?

4- L'accès à l'automobilité comme rite de passage vers l'âge adulte ?

Nous avons précédemment décrit le permis de conduire comme l'aboutissement du processus d'autonomisation des déplacements, processus repérable tout au long de l'enfance et de l'adolescence. Il s'agit ici de poser un autre regard sur l'apprentissage de la conduite, celui de son éventuelle fonction de marqueur social de l'âge adulte. Plus encore que le permis de conduire, il sera ici question de l'accès à la conduite qui comprend non seulement la capacité de conduire mais aussi l'accès concret à un véhicule. Quoique l'accès à la conduite ne puisse être considéré aujourd'hui comme un véritable rituel de passage, elle semble néanmoins prendre des formes rituelles, notamment lorsqu'elle est mise en scène par la famille d'origine.

A- Du rite de passage aux « rites de première fois »

Dans les sociétés traditionnelles, les **rites de passage** (Van Gennep, 1981 [1909] ; Turner, 1969) **jalonent le cycle de vie** en différentes étapes. Ils symbolisent et **compartimentent les appartenances d'âge et de genre**. Ils **définissent les rôles et les statuts de chacun des membres de la société**. Ainsi, dans la société française du 19^{ème} siècle, la conscription (service militaire) constituait un rite de passage à l'âge adulte pour les jeunes hommes ; pour les jeunes femmes, c'était plutôt le mariage qui jouait ce rôle (Bozon, 2002 ; Segalen, 1981). Selon la description qu'en a fait Arnold Van Gennep (1909), les rites de passage se découpent en **trois étapes** : les rites préliminaires ou de séparation, les rites liminaires, réalisés durant le temps de marge et enfin les rites postliminaires c'est-à-dire de réagrégation au monde nouveau (Gennep [1909], 1981 : 27). Une fois le processus achevé, c'est-à-dire lorsque le seuil (*limen*) est passé, aucun retour en arrière n'est possible : le passage est « complet, irréversible et solennel » (Bozon, 2002 : 27).

Des évolutions sociales profondes ont, depuis les années 1960 en France, modifié de manière importante la place des rites de passage. Il s'agit d'une modification, d'une part, des relations entre les générations et d'autre part, des relations de genre. Le contrôle social exercé par les aînés perd de son intensité ; à l'idéal de la maturité se substitue celui de la jeunesse ; aux relations hiérarchiques verticales se substituent des relations plus horizontales basées sur davantage de négociation intergénérationnelle. De la même manière, les femmes ont gagné davantage d'autonomie grâce au contrôle de la fécondité, d'une part, et à leur participation au marché du travail, d'autre part. **Les frontières entre ces différents groupes sociaux se sont alors modifiées et redéfinies sur la base de lignes**

de partage plus floues et plus changeantes. Du fait de ces redéfinitions des frontières entre groupes et âges sociaux, les rites de passage traditionnels ont progressivement perdu de leur pouvoir symbolique et structurant pour se « vid[er] de leur contenu » (Bozon, 2002 : 26). Le passage vers l'âge adulte se trouve alors non plus délimité par un rite social fortement structurant et symbolique, mais par **une multitude de rituels qui constituent comme autant d'expérimentations qui alimentent le processus de socialisation qu'est la jeunesse.** Si chacune des ces expérimentations peut constituer une forme de rituel, c'est toujours sous la forme d'« évolutions ponctuelles [et] réversibles » (Bozon, 2002 : 27).

Le **permis de conduire** a été décrit comme l'un de ces rituels qui marquerait le passage à l'âge adulte (Gossiaux, 1992 ; Mauger et alii, 1983). Au regard de notre corpus, le permis de conduire apparaît d'ailleurs concomitant aux étapes décrites par O. Galland comme des seuils d'entrée dans l'âge adulte. Si l'on s'intéresse à l'axe scolaire-professionnel, le permis est obtenu au moment de la fin des études et/ou du premier emploi. Parallèlement, sur l'axe familial-matrimonial, il peut coïncider avec le mariage ou l'arrivée du premier enfant voire du second⁷⁰ (Vincent, 2004). De plus, ce n'est pas seulement l'obtention du permis de conduire qui apparaît concomitant de ces différentes étapes, mais aussi l'acquisition de la première voiture. En effet, si la mobilité adulte se décrit en termes d'autonomie des déplacements, ce n'est donc **pas seulement l'obtention du permis de conduire qui ferait passage mais plutôt l'accès à l'automobilité.** En effet, nous avons montré comment le permis de conduire ne pouvait garantir, à lui seul, l'autonomie de déplacements des jeunes qui restent fortement contraints économiquement, *a fortiori* lorsqu'ils mènent des études. En ce sens, ne serait-ce pas l'acquisition de la première voiture qui prendrait la forme d'un rite de passage ? Ou, dit de manière plus générique, l'accès à l'automobilité ? Pour d'autres auteurs, l'obtention du permis de conduire marquerait la fin de l'adolescence (Masclét, 2002). Or, adolescence et jeunesse sont, dans nos sociétés modernes, deux étapes distinctes dans le cycle de vie (Galland, 1993). La position du permis de conduire comme marqueur de passage d'un âge social à un autre s'avère ainsi ambiguë : marque-t-il l'entrée dans la jeunesse ? l'entrée dans l'âge adulte ? Quant à l'acquisition de la première voiture, marque-t-elle le même passage ou bien un autre ?

Une telle ambiguïté dans les définitions vient du fait que les étapes du permis ou de la première voiture ne constituent pas véritablement des rites de passage au sens où ils

⁷⁰ Ces occurrences du permis de conduire pourraient entrer en contradiction avec la notion de norme sociale que nous avons précédemment évoquée. Nous avons avancé, à ce propos, le fait que le permis de conduire était attendu dès la majorité comme si une norme sociale se créait autour de l'âge d'obtention du permis. Si cette norme semble bien exister, elle apparaît d'autant plus forte chez les plus jeunes interviewés de notre échantillon. Ainsi, l'âge d'obtention du permis de conduire chez les plus âgés semble moins normé. De plus, la présence d'une norme sociale n'implique pas nécessairement l'absence de diversité dans les pratiques. La présence de la norme des 18 ans pour l'obtention du permis de conduire n'est donc pas contradictoire avec le fait que ce dernier apparaisse à d'autres moments du cycle de vie.

délimiteraient un avant et un après. Les transformations sociales précédemment décrites ont amené une **diversification des trajectoires de socialisation adultes**. Les étapes qui amènent à l'âge adulte se sont multipliées et diversifiées et elles ne s'organisent pas nécessairement selon les mêmes ordonnancements ni les mêmes temporalités. Il n'y a plus de modèle unique mais différents modèles coexistent. En ce sens, le permis de conduire ou l'acquisition de la première voiture peuvent constituer l'une de ces étapes mais elles ne sont ni nécessaires ni suffisantes à symboliser une maturité adulte. Nous considérons donc chacune de ces étapes non plus comme des rites de passage mais, à l'instar de M. Bozon, comme des « **rites de première fois** ». En ce sens, la notion de passage se doit d'être relativisée, au regard des formes diverses que peuvent prendre les trajectoires de vie aujourd'hui. Là où les bifurcations remplacent les linéarités d'autrefois, le passage d'un âge à l'autre ne doit plus s'entendre comme le franchissement irrémédiable d'un seuil mais simplement comme une **étape, toujours réversible**. De même, l'accès à l'automobilité et notamment le *passage* du permis de conduire n'amènent pas nécessairement à des usages automobiles exclusifs. Les usages modaux qui suivent l'accès à l'automobilité semblent en effet différentiels selon la manière dont a été appréhendé l'accès à la conduite non seulement par le jeune conducteur mais aussi par son entourage.

B- La réinterprétation familiale de la première fois : une mise en scène rituelle de l'accès à l'automobilité

En tant que « rite de première fois », l'accès à la conduite peut être vécu et appréhendé de diverses manières par les individus. L'une d'entre elles a particulièrement attiré notre attention car elle s'est avérée déterminante des pratiques de mobilité adoptées par la suite. Il s'agit du cas de figure dans lequel **l'accès à la conduite** du jeune se trouve être véritablement **mis en scène et ritualisé par sa famille d'origine**. Ainsi, l'accès à la conduite peut être envisagé comme un rite de passage dans certaines familles. On trouve, notamment, des traces des trois phases (préliminaires, liminaires et post-liminaires) qui constituent le passage. Plus encore que passage, l'accès à l'automobilité peut parfois se lire comme un véritable rite initiatique (Gennep, 1909).

La fonction de rite initiatique est essentiellement liée à la **difficulté** que constitue le *passage* du permis, mais aussi les premières expériences de conduite. Concernant l'obtention du permis, deux éléments sont à mettre en correspondance. Tout d'abord, comme le montre O. Masclet, les apprentis conducteurs éprouvent un sentiment de honte à l'idée d'échouer à l'examen, surtout lorsque leurs pairs ont réussi « du premier coup » (Masclet, 2002 : 49). A cela s'ajoute le fait que l'apprentissage de la conduite soit perçu

difficile. Expérience difficile, le passage du permis de conduire a souvent été décrit comme une **épreuve**. L'aveu de cette difficulté a parfois été difficile pour les enquêtés, qui ont alors utilisé le rire pour en parler :

« J'ai passé le permis, je sais pas comment je l'ai réussi ! Parce que j'avais un tic, à chaque fois que je freinais, je débrayais en même temps ! [rires] Donc pour le freinage, c'était pas génial ! » (Esther, 56 ans, Grenoble)

Si le rire apparaît comme une manière de désamorcer le jugement que pourrait porter l'enquêteur sur le récit, l'autodérision dont fait ici preuve Esther semble recouvrir une dimension éminemment sociale. Ainsi, le rire constitue-t-il une mise en exergue en même temps qu'un « correctif » au non-conformisme social ainsi décrit (Bergson, [1899] 1981). Par l'autodérision, l'enquêtée sanctionne elle-même l'écart commis par rapport à la norme connue et reconnue, ici celle de savoir conduire sans débrayer au moment de freiner.

La perception de la longueur et de la difficulté de l'apprentissage du permis de conduire l'élève alors au rang de rite d'initiation, comme si la difficulté renforçait la dimension de passage et valorisait davantage encore l'accession au statut de conducteur. Le permis de conduire pourrait alors s'apparenter à la **période de « seuil »** qui compose le rite initiatique, période de transition par excellence durant laquelle « le néophyte détient un statut ambigu du fait qu'il n'appartient encore ni à l'un ni à l'autre groupe. L'initié gît dans une sorte d'entre-deux sans appartenance à aucun monde institué, dans une suspension identitaire et dans l'attente d'une renaissance. » (Goguel d'Allondans, 2002 : 47).

Le récit des **premières expériences** de conduite met également sur la piste d'un rite initiatique. Elles aussi **perçues comme difficiles**, elles font parfois l'objet d'une véritable mise en scène familiale, où les parents jouent le rôle des juges qui autorisent l'achèvement du processus de passage. Par exemple, pour Catherine :

« Je me souviens de la première fois ! J'ai passé mon permis un vendredi, je l'ai eu, à l'époque on l'avait tout de suite. Et le samedi matin, je m'en souviens comme si c'était hier : "tu prends la voiture et tu emmènes maman au marché". Alors ça c'était terrible parce que le samedi matin dans Voiron avec le marché, on pouvait pas trouver mieux. Moi j'apprenais à conduire sur une petite voiture, il me semble que c'était une R5, mon père avait une Renault 19 Break, je me suis dit : "malheur !" En plus je savais qu'il fallait surtout pas que je me loupe, que j'ai un accident ou que... Donc ça je m'en souviens parce que ça m'avait donné chaud quand même, j'ai ce souvenir là. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Cette sorte de test de conduite imposé à Catherine par son père prend ici la forme d'un rite initiatique. C'est grâce à la réussite de ce test que la jeune conductrice accède à l'usage de la voiture familiale, donc à l'automobilité voire, peut-être, au monde adulte. Le rite initiatique en matière de conduite prend alors l'allure d'un **sésame pour conduire la voiture familiale**. En cas d'échec, le passage n'aurait pas été accompli complètement car il priverait le jeune conducteur d'un accès concret à l'automobilité quoiqu'il possède les capacités

légales de conduire. L'inachèvement de ce passage a été visible dans plusieurs récits de vie, où les jeunes titulaires du permis de conduire n'avaient pas accès à la voiture de leurs parents. L'accès à l'automobilité ne se concrétise alors, dans ces cas-là, qu'au moment où le jeune conducteur est en mesure d'acquérir sa propre voiture.

Passage achevé ou non, passage mis en scène ou non, présence ou absence d'un rituel familial, toutes **ces configurations de l'accès à l'automobilité ne semblent pas neutres dans les manières de se déplacer qui s'ensuivent**. La mise en scène rituelle par la famille du permis de conduire et de la conduite semble notamment participer d'une certaine socialisation automobile. Il semblerait qu'elle favorise des pratiques de mobilité tournées exclusivement vers l'automobilité, comme si la conduite constituait un seuil dans les usages modaux⁷¹. A l'inverse, la **perception du permis de conduire comme épreuve** peut également amener, chez certains, un certain rejet de l'automobilité. Les pratiques de mobilité qui suivent donc l'accès à l'automobilité ne sont donc pas nécessairement déterminées par la possession du permis de conduire. Néanmoins, les usages se structurent et se routinisent progressivement, au fur et à mesure de l'avancée en âge. Là où les pratiques de mobilité de la jeunesse se décrivaient en termes de tâtonnement et d'expérimentation, celles de l'entrée dans l'âge adulte se décrivent davantage en routines.

⁷¹ Nous reviendrons ci-dessous sur la notion de seuil d'usage.

CHAPITRE 5- LA FIN DE LA JEUNESSE : VERS UNE COMPOSITION DES HABITUDES MODALES

La période de tâtonnement modal s'achève avec la fin de la jeunesse car l'entrée dans l'âge adulte entraîne une rigidification des habitudes de mobilité (Flamm, 2006 : 33). L'analyse des trajectoires de vie, qui permet la mise en lumière des permanences et des changements, esquisse alors les grandes tendances relatives aux habitudes modales prises par les enquêtés. Une limite méthodologique s'impose néanmoins ici. En effet, les personnes amenées à faire le récit de leur propre vie ont nécessairement tendance à rendre leurs récits les plus cohérents possible, afin de le placer au maximum en concordance avec leurs manières de faire et de penser actuelles ; c'est ce que P. Bourdieu appelle l'« illusion biographique » (Bourdieu, 1986). Conscient de cette limite méthodologique, le chercheur peut néanmoins neutraliser, ou du moins limiter, cet effet grâce à la durée de l'entretien ou aux relances (Bertaux, 1997 : 38).

Les **routines modales prises au début de la vie adulte semblent se répartir entre deux pôles**, le premier automobiliste exclusif (section 1), le second altermobiliste (section 2). Entre ces deux pôles, une multiplicité de comportements reste possible, mêlant retour réflexif sur les habitudes modales, habitudes et routines, compétences de déplacements, etc. (section 3). Cependant, les habitudes ainsi prises à cette étape charnière de la trajectoire de vie restent également fortement empreintes de contraintes matérielles qui orientent les choix modaux effectués.

1- L'enracinement de pratiques automobilistes exclusives : la construction d'une évidence du déplacement

L'adoption de comportements automobilistes semblait fonctionner comme une évidence pour certains interviewés au sortir de la période de tâtonnement modal que constitue la jeunesse. Ainsi, une fois le permis obtenu et la première voiture acquise, l'usage automobile s'est imposé à eux, rendant caduque tout autre usage modal préexistant. Ceux que nous appellerons pour l'instant les « automobilistes exclusifs » – avant de les nommer « altermobilistes radicaux », car c'est dans leurs trajectoires de vie que l'on remarque les changements les plus extrêmes – se trouvent alors happés par l'automobilité au moment de leur entrée dans l'âge adulte. L'ensemble des interviewés ici rassemblés possède donc comme trait commun d'avoir considéré durant une période plus ou moins longue de leur vie,

l'automobile comme un mode de déplacement exclusif. L'accès à l'automobilité s'avère être une étape décisive pour ce profil d'altmobobilistes. C'est en effet dans leurs récits de vie que l'on retrouve la mise en scène familiale de l'accès à la conduite ; c'est pour eux que la dimension rituelle du passage prend tout son sens.

A- Un seuil d'usage automobile à partir de l'obtention du permis de conduire et de l'acquisition d'une première voiture

L'automobilité semblait s'imposer, pour ces individus, comme une évidence une fois obtenu le permis et acquis le statut de conducteur. C'est pour eux que les rituels précédemment décrits prennent vraiment leur sens de passage car ils amènent le franchissement définitif d'un seuil en termes d'usages modaux. Ce franchissement implique pour certains l'impossibilité d'un retour en arrière dans les pratiques de mobilité. Ainsi, les modes utilisés avant la voiture sont alors abandonnés :

« La mobylette, je ne l'utilisais jamais ! Elle n'était pas entretenue, on n'y mettait plus d'essence parce que dès lors que j'ai eu le permis, je n'ai plus touché à la mobylette. Donc elle a dû rester inutilisée pendant 10 ans... » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

Constituant un **marqueur de l'adolescence**, elle est **définitivement abandonnée** au moment du passage vers l'âge adulte : « Son abandon signifie la sortie de cette phase de la vie, et il est aussi définitif qu'est irréversible le passage d'un âge à l'autre. Quand ultérieurement quelque revers de fortune aura entraîné une rétrogradation de l'état d'automobiliste à celui de piéton, de manière parfois prolongée, le recours à la mobylette restera exclu. » (Gossiaux, 1992 : 131).

Si la mobylette fait ainsi l'objet d'un abandon, il en est **de même pour le bus ou encore le vélo** sur les trajets quotidiens. Mais, la possession d'une voiture amène également à **l'abandon de l'usage du train sur certaines longues distances**, notamment pour les retours de week-end des étudiants :

« Je crois pas, non [avoir pris le train pour aller à Nîmes quand j'ai eu la voiture] dès lors que j'ai utilisé la voiture, je l'ai privilégiée... » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

Parfois même, la voiture est achetée dans le but de réaliser les trajets reliant le lieu d'habitation étudiant du domicile parental. Dans cette perspective de seuil d'usage, une fois acquise, elle se révèle être utilisée même sur les déplacements quotidiens. Ce constat recoupe nombre d'enquêtes qui ont mis en lumière le fait que la possession d'une voiture entraîne son usage, cette dernière devant être rentabilisée (Flamm, 2004a). Le manque d'alternative en desserte ferroviaire interurbaine, par exemple, se révèle alors être l'un des déterminants possibles de l'acquisition d'un véhicule et de son usage quotidien.

L'effet de seuil particulièrement visible dans les trajectoires de vie de ces « automobilistes exclusifs » **renforce alors la dimension rituelle de l'accès à l'automobilité**. Un effet de seuil se fait ici jour dans les usages et se double d'une exclusivité : non seulement, ces automobilistes ne réutilisent pas les modes qu'ils prenaient auparavant, mais l'adoption d'habitudes automobilistes annule tout autre recours modal – à l'exception peut-être de la marche à pied :

« A partir de là, plus de mobylette ! La mobylette est restée rouillée dans un coin... Et le vélo, non plus ! Le bus, non plus ! Et j'ai mon père qui est monté dans un bus pour la première fois à 65 ans ! Donc c'est pour vous donner l'environnement dans lequel j'étais... » (Jean-Pierre, 47 ans, Toulouse)

« Et après, je me suis mariée, j'avais 19 ans, donc après, je prenais la voiture ou... Je me souviens pas autre chose que la voiture. » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

Le passage vers l'âge adulte se marque ainsi, **chez ces individus, par l'abandon des modes précédemment utilisés** ainsi que par **l'adoption exclusive d'une mobilité automobile** qui apparaît alors comme le **seul mode légitime adulte**. L'explication de cette adoption reste cependant multicausale, ne s'expliquant pas uniquement par l'apprentissage. Ainsi, les contraintes matérielles telles que la localisation ou l'offre alternative semblent jouer sur la pratique.

B- L'adoption d'habitudes automobiles comme choix ? L'automobilité comme évidence du déplacement

L'adoption d'habitudes automobilistes dans leurs trajectoires de vie peut effectivement s'expliquer de différentes manières et semble notamment être reliée à des facteurs déterminants tels que la localisation résidentielle ou l'absence d'offre alternative.

En effet, les interviewés ayant adopté des habitudes modales automobilistes exclusives se ressemblent par certaines de leurs caractéristiques. Ils vivent plutôt en province, dans des petites villes, en zone périurbaine voire en zones rurales au moment de l'adoption de pratiques automobilistes :

« Après, je me suis mariée donc je suis venue dans la région de Grenoble. Déjà avant, j'étais du côté de Gières... (...) Je suis rentrée à l'hôpital. Donc là, je venais en voiture de Gières ! Bon, c'était pas loin, un quart d'heure. » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

D'autres vivent en région parisienne et sont amenés à se déplacer entre leur domicile et leur travail sur des axes transversaux peu voire non desservis par les transports en commun :

« Alors, après le mariage, on habitait en banlieue, près d'Orsay, d'ailleurs ! Donc là, je travaillais en LEP. J'avais eu mon emploi à Trappes, ça faisait 25 km donc là, heureusement que j'avais la voiture ! Là, j'ai pas mal roulé ! (...) Je traversais la campagne pour aller à Trappes donc y'avait aucun autre moyen. » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

Ainsi, ces localisations résidentielles impliquent une **moindre offre alternative**, parfois soulignée dans les entretiens comme élément d'arbitrage en faveur de la voiture :

« Pour les déplacements, j'étais obligée de prendre deux bus pour arriver jusqu'à l'hôpital ! C'était une raison suffisante pour prendre une voiture... Et puis, à l'époque, sur Grenoble, les transports en commun c'était plutôt la régression ! Ils avaient enlevé les trams, les trolleys, y'en avait très peu donc il fallait vraiment tomber juste-juste ! Ce que je faisais en 20 minutes pour aller travailler, j'aurais mis le double pour venir en bus, en fait ! Là, j'habitais toujours en centre-ville de Grenoble. (...) Mais après, je suis allée habiter à Crolles, qui est plus loin et j'ai continué à venir en voiture. » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

Le **choix de la localisation résidentielle** a de fortes implications sur les choix de déplacements. Ce lien entre les deux a notamment donné lieu au développement de nombreuses théories et modèles économiques, dans le but de rendre l'un et l'autre prédictibles⁷². La tendance générale semble plutôt aller dans le sens d'un choix de déplacement subordonné à celui du logement : « Lorsqu'il s'agit de choisir entre faire chaque jour des déplacements accrus ou se rapprocher de son lieu de travail après avoir changé d'emploi, le choix est de plus en plus en faveur des déplacements quotidiens, que facilite le fait de disposer d'un véhicule et qu'encourage le fait d'être propriétaire de son logement ; d'où un renforcement du lien avec le lieu de son logement. » (Scheiner et alii, 2003 : 356).

Si des effets de localisation et d'absence d'offre alternative semblent exister pour expliquer l'adoption d'habitudes automobilistes, il semblerait cependant qu'elles ne soient ni uniques ni suffisantes. En effet, **la localisation et le manque d'offre alternative n'expliquent pas nécessairement l'exclusivité ni le systématisme des pratiques automobilistes**. De plus, l'offre alternative n'apparaît pas toujours avoir été questionnée ou recherchée. Au contraire, il semblerait que les automobilistes dont il est ici question n'aient pas cherché à se renseigner sur les alternatives modales offertes. **Tout se passe comme si le choix de se déplacer en voiture relevait davantage d'une évidence de comportement que d'un véritable choix** :

« Et puis, je me suis installé ensuite avec mon futur mari à l'époque, à Barberaz et puis à Chambéry et là, le travail que j'avais c'était à Chambéry, à mi-temps, donc ça, c'était quand j'étais à Barberat et j'y allais en voiture. Je travaillais que le matin. Et quand on s'est installé à Chambéry, là je travaillais à La Ravoire (...) et je faisais le trajet en voiture. Enfin bon, pour moi, je me suis jamais posé la question autrement, ni le vélo, ni le transport en commun. » (Léa, 38 ans, Chambéry)

« Et puis en janvier 1981 j'ai intégré le CHU donc là la question ne s'est pas posée, je suis descendue en voiture. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Bien plus, cette automobilité semble perdurer alors même que la localisation ou l'offre alternative ne la justifient plus :

⁷² Voir à ce propos l'état de l'art réalisé sur cette question par G. Dhesmier et J-P. Nicolas (2005). Disponible en ligne sur le site <http://halshs.archives-ouvertes.fr>

« Ensuite, je suis venu habiter à Montreuil et pendant plusieurs années, j'ai tout fait en voiture. (...) Après, j'ai changé de travail et je travaillais à 400 mètres. D'abord, on a eu une petite voiture puis une Renault 5. Et là, on faisait ce que je ne fais plus, on allait loin et on passait du temps dans le trafic, notamment pour faire les courses. Au boulot, j'y allais à pied et ça m'arrivait, je l'avoue, d'y aller en voiture ! Je l'ai fait plus d'une fois. » (Serge, 46 ans, région parisienne)

Cette évidence du déplacement prend presque la forme d'une norme sociale, notamment dans les années 1970 et 1980, époque à laquelle les interviewés précités ont commencé à travailler. Elle trouve son origine dans la diffusion de l'objet dans la société de consommation française, mais aussi dans le développement d'infrastructures, qui créent des « effets de club » (Dupuy, 2000 : 37). N'oublions pas que dès 1971, G. Pompidou, alors président de la république française, proclame : « il faut adapter la ville à l'automobile ! ».

De plus, pour certains, cette évidence du déplacement s'enracine dans des **habitudes fortement ancrées depuis l'enfance**. C'est notamment le cas pour plusieurs des plus jeunes de nos interviewés tels Léa ou Joachim. Pour ce dernier, ayant passé son enfance en zone rurale, les déplacements sont directement associés à l'automobile :

« En fait, on habitait à la campagne donc on la prenait assez souvent, dès qu'on devait aller faire des courses, faire des activités extrascolaires ou même scolaires en dehors des heures classiques... De toute façon, on prenait la voiture ! La voiture, c'était quelque chose qu'on prenait tout le temps... Et là, habitant à la campagne, y'avait pas de bus pour aller d'un quartier à un autre donc je n'ai jamais eu l'habitude de prendre le bus... A part quand je suis devenu étudiant, que j'étais en ville avant d'avoir ma première voiture... » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

Il est d'ailleurs intéressant de remarquer que Joachim fait partie des interviewés nous ayant fait part d'accompagnements en voiture pour l'école.

L'habitude peut également avoir une **origine culturelle** ; ainsi pour Deborah d'origine américaine :

« En Arizona, il fait très très très chaud en été, pendant 5 mois par an. Chacun a besoin d'une voiture avec la climatisation et chacun a une direction différente pour l'école privée... C'est une ville où la voiture est au centre. C'est horrible ! Personne ne marche à pied ! C'est pas possible, il fait trop chaud ! Il n'y a pas beaucoup de bus, de métro... Chacun a sa voiture. il y a six voies sur chaque route, trois voies dans chaque sens. C'est immense ! » (Deborah, 45 ans, Toulouse)

L'Amérique du Nord est, en effet, connue comme une région du monde où l'automobilité est fortement ancrée. G. Amar ne qualifie t-il pas Los Angeles « d'automoville » (Amar, 2004 : 80).

L'automobilité se découvre alors, au fil des entretiens, **enracinée à tel point qu'elle devient évidence**, n'étant même plus questionnée ou interrogée au regard d'autres modalités de déplacement. Les habitudes s'enracinent donc et deviennent routines à partir des expériences passées et des contextes vécus dont chaque acteur social est porteur. Du fait de leur appartenance à des environnements, des contextes ou des groupes sociaux

favorables et tournés vers l'automobilité, les comportements de mobilité se trouvent ainsi routinisés et incorporés sans même être questionnés puis reproduits.

Ainsi, certains récits de vie montrent un **enracinement d'habitudes automobilistes au moment de l'entrée dans la vie adulte**, enracinement qui se caractérise d'une part, par **l'abandon des modes précédemment utilisés** (effet de seuil) et d'autre part, consécutivement, par une **exclusivité de l'automobilité**. Si des éléments tels que la localisation résidentielle ou l'absence d'alternatives peuvent expliquer une telle orientation modale, cette dernière apparaît plutôt comme une évidence de comportement. Peu questionné, le choix de l'automobile s'impose, en quelque sorte, aux individus qui évoluent dans certains **environnements ou milieux sociaux favorables à l'automobilité**. Les habitudes parentales, culturelles, mais aussi générationnelles apparaissent, à ce titre, déterminantes, tout comme le vécu de l'apprentissage de la conduite.

Néanmoins, ces « automobilistes exclusifs » se révéleront tout de même altermobilités au cours de leur vie. On observe alors des trajectoires modales relativement linéaires avec une **période plus ou moins longue marquée par cette automobilité exclusive avant la rupture qui marque le passage à une altermobilité**. Un tel retournement d'habitudes pose alors question et intéresse d'autant plus le chercheur qu'il s'avère radical : quels sont les déclencheurs d'un tel changement ? En quoi et comment peuvent-ils s'avérer utiles non seulement à la compréhension de la réalité sociale mais aussi à l'action publique ? Telles sont les questions que pose ce changement d'habitudes et auxquelles nous répondrons dans la partie suivante, consacrée au changement. Néanmoins, toutes les trajectoires modales amenant aux altermobilités ne se décrivent pas en terme de changement ; certaines, au contraire, se décrivent en termes de continuité et de constance d'usages. Ainsi, certains interviewés se sont en effet orientés, dès leur entrée dans la vie adulte, vers des pratiques alternatives à la voiture.

2- L'enracinement d'habitudes altermobiles : des effets d'apprentissage

A l'inverse de l'automobilité exclusive décrite ci-dessus, d'autres trajectoires modales s'inscrivent résolument dans l'altermobilité, constituant une surprise pour le chercheur qui s'attendait davantage à travailler sur des processus de changements d'habitudes. Résolument altermobiles, les pratiques ici présentées n'en sont pas pour autant exclusives au sens où le sont des pratiques automobilistes. En effet, les interviewés ici regroupés ont en commun d'avoir **mis en pratique dès leur entrée dans la vie adulte des usages altermobiles**, notamment sur le trajet domicile-travail. De telles habitudes de déplacements ne signifient pas pour autant la non-possession et le non-usage d'une voiture. Bien au contraire, les altermobilités ici présentés **possèdent pour la plupart leur permis de conduire voire leur propre véhicule sans que ces possessions ne remettent en cause leurs choix de déplacements**⁷³. L'accès à l'automobilité prend donc dans ces trajectoires moins l'aspect d'un passage qui empêcherait un quelconque retour en arrière, mais s'analyse davantage comme une **expérimentation laissant toujours ouverte la possibilité d'une réversibilité des usages**. Ces usagers se trouvent donc enclins à une plus grande **multimodalité de pratiques**, ne serait-ce que parce que l'usage de la voiture reste incontournable et nécessaire pour certains déplacements. Nous parlerons alors ici non pas d'usages altermobiles exclusifs, mais constants pour signifier la continuité d'usage du mode alternatif dans ces trajectoires de vie.

Un bémol méthodologique doit néanmoins être posé ici du fait de la méthode utilisée. En effet, dans les récits de vie, les interviewés sont toujours tentés par l'homogénéisation de leur discours, c'est-à-dire qu'ils tendent à en accentuer les cohérences. Malgré cela, la durée des entretiens et la posture méthodologique adoptée, résolument compréhensive, permettent de limiter cet effet au sens où elles concourent à démasquer les ambiguïtés d'un discours qui se voudrait trop linéaire.

Les trajectoires altermobilités ici rassemblées se ressemblent donc par la permanence dans le temps des choix modaux. Adoptant dès leur entrée dans la vie adulte un comportement de mobilité peu attendu socialement, les « **altermobilités constants** » se placent d'ores et déjà dans une position de déviance vis-à-vis des normes sociales. C'est donc à la manière dont H.S. Becker analyse les carrières de fumeurs de marijuana ou des

⁷³ Nous reviendrons plus longuement sur cet apparent paradoxe en partie 4, chapitre 10- L'altermobilité comme renoncement à l'automobile ?

musiciens de jazz que nous avons choisi de décrire cette adoption de comportements altermobiles (Becker, 1985). Adoptant sa posture analytique, c'est donc bien moins sur leurs motivations que nous avons posé notre regard que sur les processus les ayant amenés à de tels choix. Si les individus se ressemblent d'un point de vue modal par la permanence de certains comportements de mobilité, ils diffèrent néanmoins par les modes choisis ainsi que par le sens qu'ils attribuent à l'altermobilité.

A- Un effet de socialisation : le cas de la pratique cycliste militante

Altermobilité rime parfois avec militantisme. Cette forme d'altermobilité est essentiellement le fait de cyclistes, véritables « **outsiders** » de l'**automobilité** (Becker, 1985). Leurs trajectoires de vie constituent des « carrières » altermobilitistes, où se retrouvent les étapes décrites par Becker comme amenant à une pratique déviante stable (Becker, 1985). Les cyclistes militants ont, en effet, construit leur pratique, mais aussi les représentations et justifications qui lui sont associées au fil du temps notamment dans l'interaction avec les autres pratiquants et militants cyclistes. On observe le même processus que dans les carrières déviantes : ce ne sont pas les motivations qui amènent à la pratique, mais bien la pratique et le contact avec le groupe qui construisent les manières de faire et de penser du cycliste (Becker, 1985 : 64).

Dans les récits de vie, les cyclistes militants mettent en avant la continuité et l'ancienneté de leur pratique dont les origines remontent à l'enfance et aux trajets scolaires :

« Dans l'ensemble, y'a eu très peu de période sans vélo. Dans l'enfance, au primaire et au collège, c'était tous les jours ! Même pour aller à des activités le week-end, c'était le vélo ! Pour aller au sport, je prenais le vélo ! Il y avait une habitude très régulière quand même... Pour aller au lycée, c'était tous les jours, c'était aussi à vélo pour aller au bus. » (Antoine, 32 ans, Nîmes)

De plus, les discours de ces cyclistes se trouvent être fortement empreints de **valeurs** et de **convictions relatives à l'écologie** et à la **responsabilité citoyenne** qu'ils placent eux-mêmes au cœur de leur démarche :

« L'attitude de mes parents était très fortement orientée "sobriété", non pas dans le sens de pénurie, mais d'attention à notre manière de vivre. Peu d'enfants à mon avis avaient un père qui s'amusait le dimanche soir à confectionner son propre Muesli au four. Ma mère m'expliquait qu'il ne fallait pas gâcher le papier, l'électricité, etc. Au total, j'en ai développé, il me semble, un certain penchant, même petit, pour "l'efficacité" et une aversion certaine pour le gâchis sous toutes ses formes, matérielles, mais aussi humaines. (...) Enfin, je me demande si l'éducation religieuse que j'ai reçue, par ses valeurs de générosité, responsabilité, etc. n'a pas contribué à préparer le terrain, valeurs que j'ai ensuite étendues de la sphère sociale à une vision plus globale. » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Expliquée par un héritage familial, ces valeurs apparaissent alors comme quelque chose qui serait propre à l'individu, depuis toujours, comme un trait psychologique :

« C'est amusant, depuis qu'on s'est vu à Toulouse, je suis allé rendre visite à mes parents, qui m'ont montré un petit dessin que j'avais fait à l'âge de 7 ans. Au dos j'avais écrit qui j'étais et ce que j'aimais. J'avais notamment écrit "Je n'aime pas la ville, je n'aime pas la pollution" (sic)... Sans que mes parents m'aient parlé de respect de l'environnement... » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Ces valeurs sont présentées comme le pilier, l'origine, la motivation de la pratique cycliste et de l'engagement militant. S'il est intéressant de remarquer la présence de ces valeurs écologistes fortes chez les altermobilités militants, il convient de ne pas se méprendre sur la cause et l'effet. La reconstitution des étapes de la carrière de ces cyclistes militants nous montre en effet comment ces valeurs relèvent davantage d'une idéologie formée dans la pratique que d'une motivation originelle à cette dernière.

Les différentes étapes de la « carrière », telle que décrite par Becker, se retrouvent effectivement chez les altermobilités cyclistes militants, à l'exception peut-être de l'étape de la désignation publique de la déviance (étiquetage). En effet, la pratique cycliste n'est pas une pratique cachée en tant que telle, comme peut l'être la consommation de marijuana. De plus, étant donné que les premières pratiques cyclistes remontent relativement loin dans le récit de vie, le plus souvent dans l'enfance⁷⁴, cette étape peut avoir été gommée du récit. Au départ, **pratique occasionnelle**, voire adoptée à l'insu des parents, elle devient plus durable par la suite du fait du **développement de motifs et intérêts**. Sa stabilité apparaît également fortement liée aux **interactions avec d'autres cyclistes puis à l'entrée dans un groupe cycliste organisé**, tel qu'une association :

« Après, je suis allé à Londres, pendant 3 ans, où là, j'étais cycliste du début à la fin ! Le métro, à Londres, de temps en temps, je le prenais mais c'est vraiment pas pratique ! C'est super cher ! Moi, j'avais récupéré un vélo correct et voilà... J'ai habité dans trois endroits différents. Au début, c'était tout près de là où je bossais, après, c'était très loin, à 13 km et après, c'était à peu près entre les deux, à 6 km. J'ai toujours pris le vélo... (...) Et à l'époque, j'essayais d'être un peu plus militant ! J'ai rejoint un groupe qui s'appelait London Cycling Campaign, l'équivalent de l'association pour la promotion du vélo à Londres et puis, je vivais avec des gens... A Londres, on est souvent en colocation, parce que les loyers sont tellement chers ! Des gens qui étaient aussi très anti-bagnoles donc c'était convergence d'intérêt ! (...) L'association générale était le London Cycling Campaign. J'étais notamment actif, de par mes activités professionnelles, dans le Cycling Public Affairs Group, le groupe chargé spécifiquement du lobbying pro-vélo auprès des autorités nationales. » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Le partage d'un logement avec des personnes également cyclistes, l'appartenance à des milieux professionnels similaires ainsi que l'engagement militant dans l'association londonienne cycliste amène ainsi Sébastien à renforcer son appartenance à une « **sous-culture** » **cycliste**, à en prendre et en apprendre non seulement les routines, les manières de faire mais aussi les façons de penser, les justifications, c'est-à-dire toute son « idéologie » (Becker, 1985 : 61). Ce partage de valeurs et de pratiques communes l'amène alors à une

⁷⁴ Voir chapitre 3- Les modes quotidiens de l'enfance : vers une acquisition de l'autonomie de déplacement.

pratique « plus réfléchie et plus cohérente » (Becker, 1985 : 61) que nous retrouvons notamment dans les justifications idéologiques présentées ci-dessus. Ainsi, si le cycliste militant tendait à vouloir expliquer l'ensemble de ses pratiques par des valeurs – y compris le domaine dans lequel il évolue professionnellement – cette rhétorique semble avoir été construite au travers même des interactions avec les autres cyclistes et de la sous-culture ainsi développée. « Ce ne sont pas les motivations déviantes qui conduisent au comportement déviant, mais, à l'inverse, c'est le comportement déviant qui produit, au fil du temps, sa motivation déviante. » (Becker, 1985 : 64)

Cette tradition cycliste suit Sébastien, tout au long de son parcours personnel et professionnel, à Bruxelles, aux Etats-Unis puis à Toulouse où nous l'avons rencontré. Ici encore, Sébastien reste engagé dans un militantisme cycliste qui conforte toujours sa pratique :

« Oui, je suis toulousain depuis peu ! Et le troisième jour après être arrivé, j'avais décidé, parce que j'avais fait un peu de militantisme au début de ma carrière cycliste à Londres, je manquais d'expérience et de maturité donc c'était pas très réussi ! Donc là, je m'étais dit, surtout que j'aime beaucoup la ville de Toulouse et je trouve qu'elle profiterait de politiques un peu plus intelligentes ! Donc le troisième jour où je suis arrivé, je suis allé à l'association vélo... » (Sébastien, 33 ans, Toulouse)

Cependant, dans ce récent engagement militant semble s'insinuer une autre dimension. Plus encore que dans le fait de conforter sa propre pratique, Sébastien tend à vouloir l'appliquer aux autres : à travers le lobbying associatif dans lequel il est engagé, aurait-il les velléités de devenir un « entrepreneur de morale » (Becker, 1985 : 171) ?

Ainsi, l'enracinement de pratiques altermobiles au sortir de la jeunesse apparaissent, pour une part, davantage liées aux « contingences » (Becker, 2002) des rencontres et des appartenances sociales qui engagent les individus dans la voie du militantisme. Constituant une **sorte de sous-culture modale**, les cyclistes militants partagent ainsi leurs manières de faire et de penser et contribuent à **créer une idéologie** qui leur est propre et qui se transmet aux nouvelles recrues. Des **effets de socialisation** très forts, plus que les valeurs dont le rôle se trouve être survalorisé par les enquêtés, se trouvent donc être à l'origine de l'enracinement de pratiques altermobiles dès l'entrée dans la vie adulte. Néanmoins, d'autres cas de figures, faisant plutôt appel à des effets d'apprentissage, apparaissent également déterminants dans la routinisation de comportements altermobiles.

B- Des effets d'apprentissage : l'étape déterminante du permis de conduire

L'étape du permis de conduire est apparue comme une étape-clé dans le processus d'enracinement d'usages altermobiles à l'entrée dans l'âge adulte. Ainsi, pour certains, l'altermobilité apparaît quasiment non-choisie puisqu'elle se dessine plutôt comme une stratégie d'évitement de la voiture en général et de la conduite en particulier. Cette altermobilité peut alors prendre deux formes : premièrement, celui des individus n'ayant jamais passé leur permis de conduire ; deuxièmement, celui d'individus l'ayant passé de manière non choisie et qui ont, de ce fait, particulièrement mal vécu cet apprentissage. Enfin, pour d'autres, le permis de conduire est vécu comme un apprentissage engageant des usages nécessairement collectifs, notamment familiaux. Une telle dimension collective de l'usage automobile semble alors perdurer au cours de la vie et favoriser la pratique du covoiturage.

B1- La non-possession du permis de conduire : une nécessaire altermobilité

Parmi les altermobilités rencontrés, deux **ne possédaient pas leur permis de conduire**. Ces individus s'inscrivent en porte-à-faux vis-à-vis de la forte norme décrite précédemment autour de la possession du permis de conduire. Néanmoins, les raisons qui expliquent leur non-compétence automobile sont complètement différentes. Le premier cas est celui de Jane, une femme de 41 ans au moment de l'entretien. Jane a toujours vécu en banlieue proche de Paris, plus précisément à Montreuil. A Paris, la norme du permis de conduire est déjà moins forte qu'ailleurs ; de plus, l'offre particulièrement large et fournie en transports en commun ne rend pas nécessaire l'usage de la voiture. Si Jane a rationalisé le fait qu'elle ne possède pas son permis comme un choix, sa non-compétence automobile semble plutôt résulter d'un non-choix, de l'absence de démarche engagée dans ce sens car elle n'a jamais été confrontée à la nécessité d'être elle-même motorisée :

« Moi, si je n'ai pas mon permis, c'est un choix. Je n'ai jamais habité en grande banlieue. C'est vrai que j'ai toujours eu les transports en commun à côté de la maison. Mais le permis, c'était un coût financier ! Quand j'avais 18-20 ans, je suis allée avec ma mère dans une auto-école, pour m'inscrire. C'était tout vide dans cette auto-école, y'avait personne ! On a attendu un peu mais y'avait personne alors on est reparti ! et j'ai jamais remis les pieds dans une auto-école ! Et puis, il faut dire aussi qu'on était une bande de copains, et y'en avait pas un qui avait le permis, ce qui nous empêchait pas de sortir, d'aller à Paris et de rentrer à pas d'heure ! On prenait les autobus de nuit... » (Jane, 41 ans, région parisienne)

Ainsi, si le passage du permis de conduire est en grande partie liée à la recherche d'autonomie des jeunes, notamment dans la réalisation de loisirs festifs, ce besoin ne semble pas avoir été ressenti par Jane dont les loisirs même nocturnes pouvaient être

comblés par l'offre en transports en commun. De plus, il est également intéressant de remarquer **l'absence de norme automobile** que ce soit chez ses parents – sa mère n'insiste pas pour qu'elle s'inscrive à l'auto-école – comme chez ses amis puisque aucun ne possède le permis. Cette particularité crée **une sorte de norme de déplacements différente de celle que nous avons précédemment décrite autour de l'automobilité, qui limite alors la pression sociale à posséder son permis de conduire.**

Le second cas est celui de François. Egalement originaire de proche banlieue parisienne et habitant aujourd'hui encore Montreuil, François se trouve également dans une situation d'**offre de transports en commun relativement vaste**. Mais François n'a pas pu passer son permis de conduire à cause d'une **déficience**. Souffrant d'une maladie articulaire dès sa jeunesse, il s'est rapidement trouvé dans l'impossibilité physique – ou perçue comme telle – de pouvoir conduire :

« Non, je n'ai jamais passé mon permis de conduire. A une époque, je me suis dit que je devrais parce que ça pourrait servir, ça pourrait dépanner. Il se trouve que la polyarthrite a attaqué en premier mes poignets et je pense que je n'ai pas dans le poignet la force de desserrer un frein à main ou je me le représente en tant que tel. Finalement dans mon cursus et dans ma vie ça ne s'est jamais passé que je rencontre le besoin de cette voiture. C'est effectivement, pour le résumer de façon abrupte, sur Lyon c'était effectivement fréquent de recourir à la voiture. Mais on était tout le temps très nombreux dans la voiture et sinon je pense que dans l'ensemble en revenant en région parisienne et même à Paris ou en toute proche banlieue, il n'y a pas un vrai gros besoin de voiture à mon sens. Donc ça s'est fait comme ça et je n'ai pas conduit et pas tenté. » (François, 44 ans, région parisienne)

Bien évidemment, dans un cas comme dans l'autre, du fait de leur non-compétence automobile, **chacun se trouve contraint de se déplacer autrement qu'en voiture conducteur**. Si nous avons évoqué l'offre en transports en commun qui existe à Montreuil, Jane a également recours au vélo et François au covoiturage pour se déplacer. Si les deux cas de figure rencontrés s'avèrent être relativement particuliers, il convient de souligner que la plupart des individus qui ne passent pas leur permis de conduire le font plutôt du fait de contraintes financières trop fortes.

B2- Le més-apprentissage de la conduite : des stratégies d'évitement de la conduite

Le second cas de figure relève davantage d'un **més-apprentissage de la conduite** que d'un non-apprentissage. Si l'individu a été amené à passer son permis de conduire – et l'a obtenu – c'est de manière **non désiré, presque contraint par ses parents**. De plus, l'expérience de l'apprentissage et des premières expériences de conduite s'étant avérée relativement **déplaisante**, il se place lui-même dans des **stratégies d'évitement de la conduite**. Ainsi, Claire et Sophie ont-elles passé leur permis de conduire sous la contrainte

de leurs parents, ces derniers ne leur laissant pas le choix. L'envie de conduire semblait complètement absente au moment de l'apprentissage chez ses deux jeunes femmes :

« Je l'ai passé... J'étais pas du tout motivée pour le passer (...) C'est mes parents qui m'avaient super forcée à le faire ! Mais j'avais pas envie de le passer, je savais que j'utiliserais pas de voiture, je savais que c'était pas un mode de transport qui me convenait, a priori... Mais je l'ai passé... » (Claire, 31 ans, Lyon)

« J'ai passé avec la conduite accompagnée à 18 ans. Donc deux ans avant, on avait fait la conduite accompagnée. Ça a été forcé par mes parents ! J'avais aucune envie de conduire ! Sachant, encore une fois, que ma sœur l'avait fait avant moi et ça c'était hyper mal passé avec mon père, dans la relation formateur-élève ! Donc je n'avais aucune envie de le faire. » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Les perceptions relativement négatives qui entourent l'apprentissage et les premières expériences de conduite sont certainement à mettre en lien avec ce **sentiment d'avoir été « forcé » à passer le permis de conduire**. En effet, les premières expériences de conduire furent particulièrement angoissantes et mal vécues, témoignant tout à la fois d'un manque de maîtrise et de confiance de la conductrice :

« Des grandes peurs ! Parce que c'est pas forcément évident les premières fois... J'ai toujours eu du mal d'ailleurs sur les distances, pour doubler... Et je me rappelle d'une fois, où on allait à un match de handball avec les filles de l'équipe et c'était moi qui conduisais et je m'étais engagée pour doubler et ça avait été une vraie catastrophe ! Et je savais pas reculer ! Je m'étais mis dans l'idée que si je voulais me rabattre, il fallait que je recule et donc je voyais bien que je pouvais pas passer la marche arrière ! Et donc je m'étais obstinée, donc je doublais, je doublais ! Et ça avait été une catastrophe, plus personne voulait monter avec moi après ! [rires] » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Par la suite, l'automobilité reste évitée. Ainsi, chacune d'elles recherche les alternatives possibles sur son trajet quotidien, notamment pour se rendre au travail. La voiture n'apparaît que comme un dernier recours, lorsque toutes les autres possibilités de se déplacer ont échoué. Par exemple pour Sophie lors de son stage de fin d'études :

« Je suis resté deux ans en plein à Grenoble et la troisième année, j'étais stagiaire donc c'était la moitié de mon temps à Grenoble à l'IUFM et la moitié à Annecy, à côté d'Annecy, en poste. Donc Grenoble, j'avais rencontré Guillaume donc j'habitais ici, et j'y allais à vélo ! Et Annecy, au début, je prenais la voiture parce que j'y allais deux jours de suite plus le samedi matin et en fait, le mercredi soir, j'allais dormir à l'extérieur d'Annecy, chez des amis et là, y'avait pas de bus, rien pour m'emmener donc j'étais obligée de prendre ma voiture pour y aller ! Donc je montais à Annecy, j'allais dormir chez les amis à 5 km d'Annecy et je revenais. Et le samedi matin, pas l'hiver mais à partir du printemps, j'ai commencé à combiner du train et du vélo puisque je n'allais pas dans Annecy. Je partais de Grenoble, je prenais le train et j'avais 20 minutes de vélo pour aller dans mon collège. (...) Mon père travaillait à la SNCF donc je payais pas le train, jusqu'à ce que j'étais étudiante ! Donc là, train + vélo, je payais toujours pas le train. (...) C'est plutôt que la voiture m'était devenu pénible... Pour être à l'heure à Annecy, il fallait que je parte sur les coups de 6h30 ici et comme c'était de l'autoroute, je m'endormais, j'avais beaucoup de mal à rester éveillée au volant ! Donc après, quand il faisait beau, je me disais : "c'est pas possible ! Il faut trouver une autre solution !" et je me suis tournée rapidement vers le train. » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Il en est de même pour Claire installée depuis peu en banlieue lyonnaise au moment de l'entretien. Lorsqu'elle est arrivée dans la région lyonnaise, elle est venue travailler en voiture puis s'est rapidement rabattue vers une solution en transports en commun :

« Au début, je suis venue une ou deux fois en voiture et j'ai vu que de toutes façons, c'était pas possible ! La première semaine, j'ai abandonné la voiture ! Tout de suite ! Stationnement, et puis ça bouchonnait pas mal pour venir... (...) En passant en voiture, j'ai vu que y'avait une gare et je me suis dit : "je vais aller voir ce que ça donne !" (...) J'ai vu que y'avait des petits cars, des petits autocars TER ou des trains et je me suis dit : "je vais essayer ! Et si ça fonctionne bien, je pars comme ça !" J'ai vu que y'avait des abonnements de travail qui étaient vraiment super intéressants financièrement, je me suis dit : "pourquoi me compliquer la vie ? C'est peut-être pas plus mal comme ça ! On va voir..." Après, j'ai regardé sur Internet pour télécharger les horaires et les trucs, et c'était bon ! (...) Donc ce que je fais, c'est que je prends la voiture, je vais jusqu'à la gare, et à la gare je prends le train pour venir ici, enfin, pour venir à l'autre bout de Lyon et je prends le métro ! Finalement, c'est toujours aussi chiant ! Je mets toujours aussi longtemps !! (...) J'avais essayé un autre mode de transport ! Enfin, y'avait un système de cars qui partaient plus près de chez moi, un système où j'étais pas obligée de prendre ma voiture ! Y'avait un arrêt avec des cars, et j'ai essayé deux ou trois fois et c'était l'enfer !! J'ai essayé deux ou trois fois parce que je me suis dit : au lieu de prendre la voiture pour aller jusqu'à la gare, c'est plus simple ! C'était juste à côté et ça m'emmenait bien plus près du travail, donc ça me réduisait aussi le temps de métro ! Mais par contre, c'était l'horreur ! C'était le gros car scolaire avec les 30 ados à l'intérieur !! C'était l'enfer ! J'ai essayé ce truc-là deux ou trois fois et j'ai abandonné cette idée-là ! (...) Le bruit, le fait de se sentir pas tellement à sa place, parce que t'es dans un car vraiment scolaire ! Le fait de pas être à l'aise... c'était surtout ça, en fait... » (Claire, 31 ans, Lyon)

Claire a ainsi tâtonné avant de trouver un mode de déplacement qui lui convienne, même si elle garde une appréciation négative de son temps de transport. En effet, malgré le supplément de temps qu'occasionne ce trajet en transports en commun, il reste tout de même préféré par Claire. De plus, l'argument des places de parking (difficiles à trouver ou payantes) se révèle être au cours de l'entretien un faux argument puisque son employeur lui a proposé de lui payer une place de parking pour qu'elle vienne en voiture. Ainsi, ce sont de véritables stratégies d'évitement de la voiture qui s'avèrent décrites ici, Claire allant même jusqu'à parler de « blocage » pour qualifier son rapport à la conduite.

Néanmoins, ces stratégies d'évitement trouvent leurs limites dans l'absence d'alternatives. Sophie a obtenu son premier poste titulaire à Vienne ; étant donné qu'elle vit avec son concubin à Grenoble, elle n'a pas souhaité déménager. Elle s'est alors mise en quête d'une alternative pour réaliser ses trajets autrement que seule avec sa voiture. Mais c'est vainement qu'elle a tenté de se rendre de Grenoble à Vienne en transports en commun ou en covoiturage :

« Donc là, depuis septembre, je suis à Vienne donc j'habite toujours ici et c'est vrai que ça paraissait déjà très loin Vienne quand j'ai eu l'affectation ! Effectivement, c'est loin alors je me suis posée la question mais juste 30 secondes, histoire de me la poser, si j'allais prendre un appartement à Vienne. Et en fait, ça avait été déjà tellement pénible d'être à Paris la semaine et Guillaume ici tout seul que moi, vraiment, j'avais pas envie de recommencer ça, je me suis dit que j'allais essayer de faire les

trajets et puis, de toute manière, je m'étais dit que j'allais trouver une solution ! J'avais vu que y'avait des bus et je me suis dit : "le covoiturage, ça va marcher !". Donc le train, par contre, on a tout de suite vu que c'était pas possible parce qu'il faut passer par Lyon et après, prendre un deuxième train pour aller à Vienne ! Il faut trois heures sur les estimations de la SNCF sur un trajet où je mets une heure en voiture ! Donc là, c'était pas possible ! Mais bon, du coup, j'étais assez positive en me disant que j'allais certainement avoir des situations alternatives possibles ! Et puis, finalement, le bus ne correspondait pas du tout à mes horaires ! Y'en a un qui est assez rapide, qui s'arrête pas partout, il met entre 1h30 et 2h mais j'étais prête à faire cet effort-là en me disant : "tant pis ! Je double mon temps de transport mais je prends le bus !" et en fait, ce bus un peu rapide, direct, y'en a un le lundi matin et un le vendredi soir donc ça correspondait pas à ce que je recherchais ! Et le bus qui s'arrête partout, pareil, il met 3h... C'était pas jouable pour le bus donc le covoiturage ! J'avais un peu cette idée du covoiturage déjà, et on est allé à un concert à St Pierre de Chartreuse qui est à 30 km de Grenoble et une assoc' de covoiturage était présente sur le concert, donc on s'est renseigné auprès d'eux (...). Donc une semaine ou 15 jours après, je suis allée les voir à leur local... (...) Une fois en haut, ils m'ont tout bien réexpliqué, si j'étais conducteur ou passager ! Ce qui était dommage, c'est que je puisse pas être les deux, moi, je voulais faire les deux mais on pouvait pas faire les deux ! Et comme conducteur, c'était moins cher et que j'avais une voiture, et effectivement, j'étais obligée de faire ces trajets, on a choisi conducteur ! Et depuis, je n'ai pas de nouvelles ! J'ai pas de propositions pour qu'on m'accompagne... Je suis restée sur ma faim sur ce covoiturage. » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Face au manque d'alternatives, Sophie s'est donc retrouvée dans l'obligation d'utiliser sa voiture. elle s'est alors engagée dans, malgré sa volonté, dans une routine de déplacements automobiles qu'elle qualifie elle-même d'habitude facile à prendre :

« Je comprends que les gens qui sont pas sensibles au fait de se dire c'est plus écologique, c'est plus économique de partager, ils s'habituent très vite à la voiture ! Parce qu'on s'y habitue très vite, beaucoup plus vite qu'aux transports en commun ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

Ainsi, des habitudes altermobiles peuvent naître de mauvaises expériences du permis de conduire et des débuts de la conduite. Mais, les stratégies d'évitement de la conduite mises en place par ses individus trouvent néanmoins leurs limites dans les contraintes matérielles et concrètes des déplacements, en cas d'absence d'offre alternative. Mais, l'apprentissage de la conduite s'avère être une étape déterminante de la composition des habitudes de mobilité adultes. De manière évidente, ceux qui ne possèdent pas la compétence automobile se trouvent contraint à se tourner vers des modes alternatifs ; plus étonnamment, certaines personnes semblent avoir **si mal vécues l'apprentissage et les premières expériences de conduite qu'elles mettent en place de véritables stratégies visant à éviter la conduite, allant même jusqu'à doubler leur temps de déplacement.** Ces analyses remettent alors en cause la vision économique du choix modal dans laquelle l'individu rationnel choisirait le mode de déplacement qui minimise son budget-temps de déplacement. Parallèlement, les raisons ici décrites à l'adoption de comportements altermobiles ne doivent pas amener à penser que tous les altermobilités adoptent de telles habitudes de déplacements par dépit ; certains d'entre eux étaient en effet particulièrement à l'aise dans la

conduite. Enfin, les effets d'apprentissage du permis se retrouvent également d'une autre manière, notamment lorsque ce dernier est associé à un usage collectif de la voiture.

B3- Un effet d'apprentissage du permis de conduire : un usage collectif de l'automobile

Un troisième effet d'apprentissage se fait jour autour du permis de conduire ; en effet, pour certains altermobilités covoitureurs, le partage de la voiture s'est avéré être une constante dans leurs usages automobiles tout au long du récit de vie. **Cette habitude d'un usage collectif de la voiture semble trouver son origine dans l'apprentissage du permis** et les raisons qui en sont à l'origine. Ainsi, dans tous les cas rencontrés, les individus étaient les seuls de leur famille à passer le permis de conduire et se sont retrouvés, de ce fait, **conducteurs officiels du véhicule familial** :

« Je l'avais déjà [le permis de conduire], depuis les Comores. Je l'ai passé quand j'étais en terminale, quand j'avais 18 ou 19 ans. Parce que papa a décidé d'acheter une voiture donc j'étais l'enfant le plus âgé qui était encore aux Comores donc évidemment, c'était moi qui devais conduire la voiture ! » (Mohamed, 35 ans, Grenoble)

« J'ai été la première de la famille à passer mon permis. J'étais la cadette d'une famille de 6 enfants et mes parents n'avaient pas le permis. Mon frère aîné n'avait pas trop envie de le passer, alors, moi, je me suis lancée ! J'ai commencé à transporter tout le monde... » (Monique, 55 ans, Toulouse)

Conducteurs originels pour leur famille, ils étendent peu à peu cette pratique à d'autres groupes sociaux et pour des activités diverses :

« Je faisais presque taximan, oui ! Les 20km que je faisais assez souvent pour aller à l'école à pied, depuis ce jour-là, je prenais la voiture et j'emmenais les copains du quartier pour aller à l'école, à la plage, pour se balader, je prenais la voiture ! (...) Ben c'est sortir avec les copains, emmener les copains dans la voiture au lycée ou bien aller faire la fête à la plage, faire des pique-nique, c'est les meilleurs souvenirs que je garde de cette période ! » (Mohamed, 35 ans, Grenoble)

« Moi, je pense que ça vient du sport, le fait de partager beaucoup de choses au sport, automatiquement, on y arrive. Quand j'ai commencé à faire du sport, je me suis occupée d'une équipe et je vois que beaucoup de parents larguaient leurs gosses et après, il fallait les ramener à la maison. Heureusement que j'avais la voiture ! Et moi, je faisais le circuit, je ramenaient tous les enfants que j'entraînais... » (Monique, 55 ans, Toulouse)

L'automobile se construit ainsi dans les usages comme un **objet éminemment collectif**, caractéristique que l'on retrouve alors tout au long de l'histoire de vie. Ainsi, Monique dit avoir toujours pratiqué le covoiturage avec ses voisines sur le trajet domicile-travail. De même, Mohamed, qui a bénéficié des services d'une association de covoiturage quand il ne possédait pas de voiture, a, à son tour, partagé sa propre voiture lorsqu'il en a acheté une. L'un comme l'autre insistent sur la **continuité de leur pratique du covoiturage**, comme si cette dernière était intrinsèquement liée à leur manière de conduire :

*« De tout an, on a fait du covoiturage. Pour les enfants, par exemple, de temps en temps, j'allais les emmener à l'école et d'autres parents venaient les récupérer. Ou pour le sport, on a toujours fait comme ça, on a toujours partagé le transport à plusieurs... J'ai toujours fait comme ça donc ça ne me change pas des habitudes... »
(Monique, 55 ans, Toulouse)*

« J'ai toujours envie de partager la voiture, c'est qu'au départ, ça a été toujours comme ça ! Partager la voiture le dimanche au lieu de rester dans le quartier sans rien faire, on prenait la voiture et on allait se baigner à la mer ! » (Mohamed, 35 ans, Grenoble)

L'analyse du contexte de l'apprentissage de la conduite et du début de la pratique renseignent sur l'origine de la pratique collective de l'automobilité. A l'origine même du passage du permis, cette dernière apparaît alors comme une véritable modalité d'usage de la voiture. **L'automobilité apparaît comme assimilée à une pratique collective pour ces altermobilistes puisque c'est en tant que telle qu'elle a été apprise et incorporée au fil des usages.** Ainsi, l'altermobilité résulte ici de la construction d'un usage collectif de la voiture, dès et dans l'apprentissage de la conduite.

C- Un effet de localisation : lieu d'habitation et offre alternative comme déterminant de l'enracinement de pratiques altermobiles

Comme nous l'avons montré précédemment pour l'enracinement de pratiques automobilistes exclusives, il semblerait y avoir des effets de lieu d'habitation ainsi que d'offre de transports dans la détermination des habitudes modales au moment de l'entrée dans la vie adulte. Ces effets sont particulièrement visibles dans les trajectoires de vie des enquêtés pour lesquels la période de l'installation adulte a lieu **en région parisienne en général et à Paris en particulier**. Les déplacements domicile-travail notamment restent en continuité avec les usages étudiants, avec un **usage constant des transports en commun** :

« Après j'ai travaillé et je suis allée travailler longtemps dans le 7^{ème} arrondissement, place De Fontenoy, en habitant toujours la même banlieue mais en déménageant de chez mes parents. Et là j'ai des souvenirs d'un vécu à peu près équivalent à celui que j'avais quand j'étais étudiante c'est-à-dire là aussi c'était une petite heure de trajet avec un changement (...) [j'étais] toujours en transports en commun, je prenais le métro. » (Laurence, 50 ans, région parisienne)

Un autre effet de localisation a pu être repéré dans les trajectoires de vie ; il a même été mis en avant par l'interviewé lui-même. Il s'agit de Jean-François, pour lequel la pratique cycliste quotidienne a commencé au moment de son arrivée à Grenoble, cette dernière coïncidant avec son mariage :

« Quand je suis venu à Grenoble, c'était vraiment une opportunité d'emploi, j'avais envie de quitter mon emploi, c'était un poste qui m'intéressait beaucoup... (...) Je me suis marié à Marseille un peu avant de partir et on s'est installé à Grenoble dans les années 80. (...) C'est vraiment à Grenoble que ça a démarré [le vélo]... Et pratiquement, j'effectue maintenant tous mes déplacements à vélo depuis une vingtaine d'années... Donc c'était vraiment à Grenoble la découverte du vélo comme moyen de déplacements ! C'est dans les années 80 que je suis arrivé à Grenoble. » (Jean-François, 55 ans, Grenoble)

Il est vrai que les usages cyclistes étaient relativement nombreux à la fin des années 1970 ; ainsi, l'enquête ménage déplacements de Grenoble de 1978 relève une part modale de la bicyclette de 6 %, ce qui est considérable pour une ville française. De plus, Grenoble semblait bénéficier d'une image relativement positive d'une ville jeune, étudiante et sportive, peut-être du fait de sa proximité avec la montagne ou des souvenirs des Jeux Olympiques de 1968 qui s'y déroulèrent. Ces caractéristiques ont certainement créé un effet d'entraînement et incité Jean-François à utiliser son vélo sur son trajet domicile-travail, pratique qu'il continue encore aujourd'hui.

Un certain nombre de trajectoires de vie font ainsi état d'une certaine **continuité de pratiques altermobiles jusqu'au moment où a été réalisé l'entretien**. L'adoption de telles habitudes de déplacements, notamment sur le trajet domicile-travail, relèvent de **conditions**

particulières dans l'apprentissage de la conduite – les cas des covoitureurs l'illustre particulièrement bien – mais aussi, plus largement, des **environnements et milieux sociaux dans lesquels l'individu est amené à évoluer**. Ces pratiques se nourrissent elles-mêmes, se transforment alors en routines et se renforcent encore dans la construction de **discours de justification**. Des **effets de localisation** semblent également jouer quant aux choix modaux opérés à l'entrée dans l'âge adulte. Sans pour autant être davantage opérationnels que les effets d'apprentissage, la présence de tels effets de localisation et d'offre amène à repenser la question de l'évolution des pratiques modales au fil du cycle de vie mais aussi, parallèlement, celle de la multimodalité. En effet, si certaines pratiques modales semblent être incorporées et routinisées par les individus au point d'être devenues de véritables habitudes de mobilité, de tels enracinement de pratiques n'apparaissent pas toujours aussi nets dans les récits de vie. Certains récits mettent plutôt en lumière une certaine multimodalité. Qu'en est-il des habitudes modales construites au sortir de la jeunesse entre ces deux extrêmes que constituent, d'une part, « l'automobilité exclusive » et d'autre part, « l'altermobilité constante » ?

3- Entre ces deux pôles : des pratiques multimodales ?

Dans un certain nombre de récits de vie recueillis, les habitudes modales prises au moment de l'entrée dans la vie adulte ne sont pas apparues aussi tranchées que pour l'automobilité et l'altéromobilité décrites précédemment. En effet, certains interviewés ont plutôt décrit des pratiques variées tant en fonction des motifs que dans une perspective temporelle. Il est clair que cette valorisation de pratiques résolument multimodales peut être liée à un effet de méthode ; en effet, il est beaucoup plus difficile de neutraliser les effets de discours au sujet d'une pratique ancienne, comme on peut le faire pour une pratique actuelle en interrogeant, par exemple, sur la(les) dernière(s) occasion(s) de sa pratique. Néanmoins, noyer cette multimodalité dans l'un ou l'autre des deux pôles précédemment décrits (automobiliste exclusif ou altéromobiliste constant) aurait certainement été une forme de caricature des pratiques modales qui comportait le risque de ne pas être réaliste et de trahir la parole des enquêtés. Nous avons donc choisi de décrire et d'expliquer ces trajectoires modales moins tranchées dans le but de rendre compte le plus fidèlement possible de la diversité du réel. De plus, l'existence d'une telle diversité de pratiques permet à nouveau de mettre en perspective une vision qui se voudrait trop schématique des étapes de vie et des pratiques qui les caractérisent. Elle renvoie, à l'inverse, à une **trajectoire de vie faite d'une succession d'expérimentations** (Bozon, 2002 : 26). Elle nous rappelle, enfin, qu'une stabilisation des pratiques ne signifie pas nécessairement ni paralysie, ni sclérose et que des évolutions restent toujours possibles.

Pour certains de nos interviewés, la non-cristallisation d'habitudes de mobilité est certainement liée à l'**âge** qu'ils avaient au moment de la passation de l'entretien. En effet, pour les plus jeunes, tels Sophie ou Mohamed, on observe encore **des hésitations quant aux orientations de mobilité** qui laissent à penser que la période de tâtonnement reste à peine achevée. Néanmoins pour les autres, ceux dont l'installation adulte est une étape achevée dans le cycle de vie, deux types de multimodalité ont pu être observées.

Dans certains cas, on observe une **succession d'habitudes modales différentielles qui évoluent au gré des changements et ruptures de l'histoire de vie**. Dans d'autres cas, les interviewés décrivent une **multimodalité selon les motifs de déplacements**. Ainsi, s'ils adoptent l'automobile sur le trajet domicile-travail, par exemple, ils n'en restent pas moins utilisateurs de la bicyclette ou des transports en commun pour d'autres motifs tels que les courses ou les loisirs. De ce fait, ces trajectoires apparaissent bien moins linéaires que

celles présentées ci-dessus ; de même les corrélations établies pour tenter d'expliquer ces choix s'avèrent davantage multiples.

Quelques éléments communs semblent se dégager ; ainsi, ces trajectoires plus chaotiques semblent plutôt le fait de personnes ayant résidé en région parisienne, notamment pendant leur enfance. Nous retrouvons alors ici un effet de localisation impliquant une certaine « **socialisation modale** » qui tend à amener une plus grande diversité de comportements modaux tout au long de l'existence. Parallèlement, des effets de contextes mais aussi les contraintes matérielles liées à la gestion familiale et professionnelle apparaissent clairement comme des éléments déterminants des choix de déplacements, même si des justifications en termes de plaisir et déplaisir dans l'usage de certains modes ne sont pas absentes. De ce fait, **les choix modaux apparaissent ainsi diversifiés, variant selon les contextes, les offres et contraintes du déplacement.** Les logiques à l'œuvre dans l'adoption de pratiques modales relativement aux contextes ainsi que les changements d'habitudes occasionnés par une modification de contraintes seront plus largement détaillées en partie 3, spécifiquement consacrée à la question du changement de pratiques modales.

4- Analyse-bilan sur une possible détermination biographique des habitudes modales adultes

A l'entrée dans l'âge adulte, les habitudes modales s'orientent alors dans différentes voies, oscillant entre deux pôles opposés. D'un côté, certains s'orientent dans une automobilité exclusive qui leur apparaît évidente tandis que d'autres s'orientent vers des pratiques altermobiles. Contrairement à nos intuitions initiales de recherche, les trajectoires de vie qui amènent à l'adoption de pratiques altermobiles ne s'inscrivent donc pas seulement dans le changement mais également dans la continuité. Cette continuité des pratiques tient non seulement à des effets de localisation mais aussi et surtout à des effets d'apprentissage ou de socialisation. Ainsi la pratique cycliste militante se construit-elle dans l'appartenance à des milieux bien spécifiques qui façonnent non seulement une pratique mais aussi et surtout le discours militant qui s'y rapporte. Ainsi, à l'issue de cette seconde partie retraçant les expériences et apprentissages de l'enfance et de la jeunesse, le lien entre ces derniers et la composition des usages adultes n'apparaît pas suffisamment clairement. Il convient donc ici de tirer le bilan de nos analyses en regard de la question initiale relative à une possible détermination biographique des choix modaux adultes.

A- Le permis de conduire : une étape déterminante

L'analyse des pratiques de l'enfance et de la jeunesse mettent en lumière des effets d'apprentissage relativement structurants. A ce titre, l'étape du permis de conduire s'avère particulièrement instructive car, de la manière dont elle est vécue tant par le jeune conducteur que par son entourage, semble découler certaines habitudes de déplacements au moment de l'entrée dans la vie adulte. Tout d'abord, la ritualisation familiale de l'accès à la conduite tend à créer un seuil dans les usages modaux qui profite à l'automobile, entraînant des pratiques automobiles exclusives. Ensuite, la perception contrainte et négative de l'apprentissage de la conduite et des premières expériences de conduite peut induire un certain rejet de l'automobilité, qui devient alors un choix par défaut pour l'individu. Enfin, lorsque le permis de conduire est vécu par l'individu comme une pratique nécessairement collective dès son apprentissage-même, l'usage collectif du mode semble perdurer.

Bien évidemment, ces relations sont toujours à penser **comme des influences et non des déterminismes**. D'une part, la diversité des cas de figure rencontrés, rendus visibles

par la méthode qualitative ici utilisée, empêche de considérer trop schématiquement ces influences. D'autre part, les usages adultes restent à même de se transformer sous le coup d'autres influences au cours de l'âge adulte. En témoigne, par exemple, l'adoption de pratiques cyclistes sous l'influence de réseaux sociaux favorables, allant parfois même jusqu'à l'engagement militant.

En dehors de l'étape du permis de conduire, le rôle des expérimentations modales de l'enfance – et de leur possible influence sur les usages adultes – apparaît moins clairement. Si certaines corrélations ont pu être relevées, plusieurs cas de figure sont possibles. Ici encore, il ne s'agit nullement de déterminisme. Par exemple, certaines expérimentations modales de l'enfance ou de la jeunesse peuvent se retrouver à l'âge adulte. Mais la relation entre expérimentations de la jeunesse et pratiques adultes peuvent aussi être en contradiction, parfois même de manière radicale : les habitudes adultes se construisent alors en rejet des pratiques de l'enfance. De quelles manières ces expérimentations peuvent-elles influencer les usages ? Il s'agit alors d'éclairer plus précisément par quels biais ces influences passent. Deux pistes principales sont à explorer : d'une part, la manière dont les pratiques construisent des aptitudes, des compétences d'usages des modes de déplacements et, d'autre part, la manière dont les perceptions des divers modes utilisés peuvent influencer leur ré-usage.

B- La construction de compétences de déplacements

Intéressons-nous, tout d'abord, à la question des compétences. Nous avons précédemment montré comment l'automobilité nécessitait des compétences dont l'acquisition se trouve socialement normalisée au travers du permis de conduire. Néanmoins, l'automobilité n'est pas la seule manière de se déplacer à requérir des compétences (Levy, 1999 ; Flamm, 2006 ; Chevrier, Juguet, 2003). Or, ces **compétences de déplacement s'acquièrent dans l'usage des modes**. En effet, il ne s'agit pas uniquement d'aptitudes cognitives mais aussi et surtout d'aptitudes pratiques, voire physiques. C'est donc dans l'usage que les pratiques deviennent routines ; c'est dans l'usage que des repères se forment ; c'est dans l'usage que les gestes même sont mémorisés par le corps, comme incorporés (Warnier, 2006).

Ainsi, le jeune conducteur encore inexpérimenté doit-il penser à chacun de ses gestes lorsqu'il conduit tandis que le conducteur expérimenté a « incorporé la dynamique [de l'automobile] de telle manière que l'on n'ait plus à réfléchir à la position des roues, à l'encombrement de la carrosserie, à la force d'inertie ou à l'élan de la masse qu'il faut entraîner ou ralentir, à l'emplacement et aux mouvements des commandes. (...) Le

conducteur confirmé ne réfléchit plus, de sorte que "ça conduit" plutôt qu'il ne conduit. » (Warnier, 1999 : 10). Cette incorporation des gestes, devenus automatismes, est valable tant pour la conduite automobile que dans les autres pratiques qui mettent en mouvement le corps⁷⁵. Le cycliste ou l'usager des transports en commun incorporent eux aussi certains « schèmes d'action » au fur et à mesure de l'usage (Warnier, 1999 ; 2006). En ce sens, la pratique, même expérimentale, d'un mode de déplacement amène à un début de routinisation d'usages et amorce par-là même l'acquisition des compétences relatives à ces usages.

Ces compétences incorporées construisent alors une sorte de base de données, que nous appelons « **mémoire modale** », dans laquelle l'individu est susceptible de venir puiser⁷⁶. Cette mémoire n'est donc à envisager seulement d'un point de vue cognitif mais aussi physique car elle est, avant tout, une mémoire du corps. C'est pourquoi certains chercheurs mettent en avant l'importance de « maximiser le bagage d'expériences » pour être en mesure de se passer de la voiture (Flamm, 2006). Néanmoins, l'aptitude d'usage d'un mode de déplacement ne suffit pas ; elle est à coupler avec **les représentations** que se forme l'individu des modes de déplacement et **les contraintes** avec lesquelles l'individu doit composer dans sa vie quotidienne.

C- La création de perceptions et d'imaginaires relatifs aux modes

Les expérimentations modales construisent également des **perceptions et des imaginaires** des modes utilisés. Le contexte dans lequel ces expérimentations ont été réalisées façonne également les **perceptions individuelles des modes**. Ces perceptions peuvent être tant positives que négatives mais leur polarisation induit des conséquences pratiques. Ainsi, des **perceptions du mode plutôt positives** tendent à engendrer un « **cercle vertueux** » car elles facilitent l'usage et l'apprentissage des aptitudes à l'utiliser : « plus on apprécie un moyen de transport, plus on est susceptible de perfectionner ses aptitudes personnelles à en faire usage » (Flamm, 2006 : 33). En revanche, une **perception défavorable** entraîne, au contraire, un « **cercle vicieux** » car elle contraint l'envie d'expérimenter, empêchant alors la construction des aptitudes (Flamm, 2006). Ainsi, dans notre enquête, Catherine a développé une perception particulièrement négative des transports en commun sur la base de son expérience de ramassage scolaire :

« Et là, c'était pas très agréable, les cars étaient pas confortables, il faisait ou trop chaud ou froid, bruyant et puis à l'intérieur vu qu'on était nombreux, entassés et puis

⁷⁵ Voir à ce sujet le travail de L. Wacquant sur la boxe (2000) ou encore de S. Faure sur la danse (2000).

⁷⁶ Nous reviendrons ci-dessous sur le rôle de cette mémoire modale dans l'analyse des processus de changements d'habitudes modales. Voir chapitre 8- L'itinéraire du changement.

jeunes ça faisait beaucoup de bruit donc j'aimais pas du tout. Donc quand il m'arrivait de finir les cours plus tôt, par exemple dans l'après midi, au lieu d'aller en étude et d'attendre le car jusqu'à 18 heures, je remontais à pieds. Il me fallait 20 minutes pour remonter à pieds donc je remontais à pieds chez moi. Je préférais. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Cette perception très négative du car semble l'avoir suivie tout au long de sa vie, l'amenant alors à arbitrer en faveur du train plutôt que du car lors de son changement d'habitudes modales – nous y reviendrons dans le chapitre suivant. Néanmoins, **les perceptions des modes de déplacements ne s'avèrent pas toujours aussi stables dans le temps**. Prenons ici pour exemple Léa, aujourd'hui utilisatrice du train et du vélo sur son trajet domicile-travail. Adolescente, Léa a progressivement été amenée à développer un certain rejet du vélo, mais sa manière d'envisager ce mode de déplacement s'est transformée du tout au tout sous l'influence de son milieu professionnel :

« C'est l'ambiance professionnelle qui m'a conduit à apprécier le vélo. A la fois l'ambiance dans laquelle je baignais sur l'intérêt de l'utiliser, la conviction du développement durable, c'est ici que ça s'est passé. Et aussi l'ambiance parce que j'ai des collègues sympas, ils ne m'ont jamais embêtée avec mes déplacements. Au contraire, ils m'ont encouragée, ils étaient contents que je vienne à vélo. » (Léa, 38 ans, Chambéry)

Nous reviendrons également sur le processus de décision ayant amené Léa à modifier ses habitudes de déplacements au chapitre suivant (chapitre 8). L'exemple qu'il constitue vise ici essentiellement à montrer comment les opinions relatives aux modes de déplacements peuvent évoluer au cours de la vie d'un individu.

Ainsi, **l'individu incorpore certaines manières de faire et de penser au cours de sa jeunesse**, qui peuvent influencer ses comportements. **Mais, ces dernières ne constituent pas des données stabilisés pour le restant de l'existence.**

D- De la socialisation primaire aux socialisations secondaires en matière de modes de déplacements

Afin de mieux décrire le sens de notre propos, nous nous proposons de transposer le concept de « socialisation », tel qu'il est défini par Berger et Luckmann (2006 [1966]) à notre étude des modes de déplacements. Nous parlerons alors de « **socialisation modale** » pour désigner, non pas l'intériorisation des mondes sociaux, mais le **bagage d'expériences accumulées en matière d'usages de modes de déplacements**. Ces expériences relèvent tout à la fois de dimensions cognitives, pratiques mais aussi imaginaires voire émotionnelles. Filant ainsi la métaphore de la socialisation, nous considérons comme « socialisation primaire » l'ensemble des expériences de déplacements qui ont lieu depuis l'enfance jusqu'à l'apprentissage du permis de conduire. En effet, l'ensemble de ces étapes fait intervenir des « autrui significatifs » tels que les parents et plus généralement, la famille d'origine. **Cette socialisation primaire reste « la plus importante pour l'individu »** (Berger, Luckmann, 2006 : 180).

Cependant, tout comme la socialisation primaire décrite par ces deux auteurs, la **socialisation modale primaire ne s'avère jamais être achevée et définitive car les dispositions ainsi acquises de sont pas « défini[e]s une fois pour toutes ni en une fois. La socialisation n'est jamais totale ni terminée. »** (Berger, Luckmann, 2006 : 188). Ainsi, au cours de l'âge adulte, les dispositions acquises durant la socialisation primaire sont à même de se compléter voire de se transformer sous l'influence d'autres autrui significatifs, d'autres milieux et réseaux sociaux. La socialisation modale se poursuit donc tout au long de la vie, du fait des diverses interactions sociales, des diverses appartenances qu'elle amène. Elle modifie ainsi les systèmes de valeurs, fait évoluer les pratiques et complète les connaissances, développe d'autres aptitudes, rendant alors possible le changement. Car, les précédentes descriptions de la routinisation de pratiques automobilistes interrogent quant au passage, dans ces trajectoires de vie, à une altermobilité.

Comment des changements aussi radicaux que le passage d'une automobilité exclusive à l'altermobilité ont-il pu s'opérer ? Selon quelles logiques et dans quel contexte ? Au-delà de ces changements radicaux, comment les altermobilités dont les trajectoires de vie se situent entre les extrêmes, sont-ils amenés à avoir des pratiques multimodales et à se tourner vers l'altermobilité de manière durable ? C'est bien la question du changement, de la remise en cause des routines qui transparaît alors derrière ces interrogations et à laquelle nous tenterons de répondre dans la partie suivante.

CONCLUSION DE LA PARTIE 2

L'analyse des souvenirs de déplacements durant l'enfance laisse à voir un **processus d'autonomisation** des déplacements. Les trajets sont accompagnés des parents durant la petite enfance, puis accompagnés des pairs ou d'un adulte référent durant l'école primaire et le collège, puis s'individualisent progressivement grâce aux deux-roues, motorisés ou non. Sur les trajets scolaires, le choix du mode de déplacement se trouve ainsi guidé par la distance et la contrainte financière, mais se trouve également au cœur d'une négociation intergénérationnelle entre l'enfant et ses parents. En effet, là où les parents recherchent la sécurité du déplacement, les enfants privilégient l'autonomie du déplacement, préférant se déplacer seuls ou avec leurs pairs. Leurs logiques de choix modal diffèrent et rentrent alors en contradiction. Plus l'enfant grandit, plus la recherche d'autonomie et d'affirmation de soi dans les choix modaux deviennent fortes. Enfin, durant la jeunesse, cette recherche d'autonomie persiste et rentre alors non plus en contradiction avec la volonté des parents, mais avec les contraintes financières particulièrement chez les étudiants. C'est pourquoi la jeunesse se caractérise par un tâtonnement modal et des expérimentations multiples qui visent à concilier ces deux logiques de choix. Ainsi, tout le processus d'apprentissage en matière de déplacements se trouve guidé par la **recherche de toujours plus d'autonomie** et de liberté de déplacements et trouve son apogée dans l'accès à la voiture. L'enquête montre ainsi qu'un des objectifs de l'apprentissage en matière de mobilité consiste à conquérir son autonomie. Or, cette conquête de l'autonomie, mise en perspective avec les résultats de la partie précédente, semble **aller à l'encontre de la pratique du covoiturage**. Car, cet usage collectif de la voiture **s'oppose à l'idéal de mobilité** associé à l'usage individuel de la voiture qui consiste à aller librement où l'on veut et quand on le veut.

En effet, l'autonomie se trouve **facilitée par l'obtention du permis de conduire**. L'apprentissage de la conduite fait l'objet d'une véritable norme sociale, renforcée par des effets de groupes de pairs et la volonté parentale. Cette norme tend à créer une asymétrie entre les différents modes de déplacements. Si chaque mode nécessite des compétences, seule l'automobile bénéficie d'un apprentissage normé et normalisé qui favorise alors sa suprématie sur les autres modes de déplacements. De plus, le passage du permis de conduire reste encore un rituel de passage à l'âge adulte. Il est d'autant plus perçu comme tel que son obtention est difficile, faisant alors office d'une épreuve. Ainsi, le passage du permis de conduire apparaît être une étape déterminante dans la composition des usages modaux du jeune adulte, même si la compétence automobile n'entraîne pas

systématiquement un usage automobile exclusif. Néanmoins, l'analyse des apprentissages modaux met en lumière l'importance cruciale de **l'autonomie dans les choix de déplacements**, contribuant alors pour partie à expliquer la suprématie de l'usage automobile individuel.

A l'entrée dans l'âge adulte, on observe une composition des habitudes modales selon trois types. Pour certains, l'entrée dans l'âge adulte va de pair avec un **usage exclusif de l'automobile**, qui ne se trouve même pas questionné et fonctionne comme une évidence. Pour d'autres, l'entrée dans l'âge adulte amène à l'enracinement d'usages altermobiles qui vont s'avérer constants tout au long de la vie. Les **usages altermobiles constants** peuvent être liés à une socialisation dans des groupes militants. Ils peuvent aussi résulter de l'étape du permis de conduire, soit que cette dernière n'est pas eu lieu, qu'elle ait été perçue négativement et entraîne alors un rejet de la conduite, ou encore qu'elle ait été vécue sur un mode collectif. C'est dans ce type de trajectoires biographiques que s'incarne le mieux la dimension de **transgression des normes automobiles**, particulièrement chez les cyclistes constants. En effet, leur apprentissage de l'autonomie ne se fait pas par la voiture mais par le vélo. Néanmoins, nous pouvons raisonnablement avancer l'hypothèse qu'ils restent minoritaires dans la société. Enfin, entre ces deux extrêmes, certaines trajectoires biographiques laissent à voir **des usages diversifiés** selon les contextes, l'offre de transport et les contraintes individuelles, donc davantage multimodales dans le temps et selon les motifs de déplacement.

L'analyse des souvenirs de déplacement permet de rendre compte des logiques de choix mais aussi de reconstruire les parcours qui amènent aux usages altermobiles. A ce titre, l'étape du permis de conduire apparaît déterminante, entraînant tantôt des usages évidents et exclusifs de l'automobile, tantôt un rejet de cette dernière. Les expérimentations de la jeunesse construisent des compétences de déplacement mais aussi des imaginaires et perceptions des modes susceptibles d'influencer les usages adultes, notamment en créant une mémoire modale. Néanmoins, il ne s'agit que d'une **socialisation modale primaire**, pour reprendre les termes de Berger et Luckmann (2006), c'est-à-dire qu'elle n'est pas rigide et définitive mais qu'elle reste flexible et modifiable tout au long de la vie. Enfin, cette partie, centrée sur les modes de déplacements de l'enfance, de la jeunesse et de l'entrée dans l'âge adulte, laisse à voir une **diversité d'éléments qui pèsent sur le choix d'un mode de déplacement pour un individu**. Si les **apprentissages** semblent bien posséder une place dans le système de détermination du mode, un certain nombre d'autres éléments s'y ajoutent. Ainsi, pour utiliser un mode, il faut en avoir **le droit d'usage** (que ce soit au niveau légal, par exemple avoir l'âge de passer le permis de conduire, ou au niveau social, par

exemple lorsqu'un mode est interdit à un jeune par ses parents). Une fois possédé le droit de l'utiliser, il faut en avoir **l'aptitude ou la compétence** (par exemple, savoir conduire). Ensuite, la **contrainte économique** oriente fortement les choix de déplacements, de même que les **distances** à accomplir. Enfin, la **norme de groupe** semble également influencer les choix, notamment chez les jeunes. Le choix d'un mode de déplacements se trouve alors au cœur d'un **système de détermination complexe** qui ne fait ici que s'ébaucher. Car, l'un des éléments principaux pesant sur l'usage d'un mode demeure l'habitude de l'usage ou routine.

Partie 3- Entre « hasard » et « réflexe » : comment devient-on altermobilitiste ? Analyse du changement de pratiques modales

Pour un certain nombre des altermobilités rencontrés, le choix d'un déplacement altermobilité sur le trajet domicile-travail provient d'un changement. Les comportements de ces « **altermobilités changeants** » ou « **nouveaux altermobilités** » s'opposent ainsi à ceux des « altermobilités constants ». La problématique du changement sera explorée à partir du motif travail. Il s'agira alors de comprendre, pour l'ensemble des altermobilités dont les habitudes de changement se sont transformées, comment des usages altermobilités sont apparus sur le trajet domicile-travail. Cette perspective nous amènera alors à nous intéresser aux contraintes spécifiques de ce motif de déplacement car elles influencent le choix du mode (chapitre 6).

Parmi ces nouveaux altermobilités, certains nous ont décrit des **pratiques relativement multimodales** au cours de leur vie, c'est-à-dire des usages modaux diversifiés selon les motifs de déplacements et les époques de leur vie. D'autres, en revanche, ont opéré des **changements radicaux**, passant d'usages automobiles exclusifs à des usages altermobilités, au minimum sur le trajet domicile-travail. C'est principalement chez ces derniers que le changement s'insinue difficilement. comme le souligne un rapport de l'IRT (Institut de Recherche sur les Transports, aujourd'hui INRETS), les automobilistes conducteurs exclusifs s'avèrent être les usagers qui s'ouvrent le plus difficilement à des usages multimodaux : « l'impact d'une politique de promotion [à l'usage du bus] est néanmoins surtout sensible chez les usagers des autres modes (y compris les passagers de la voiture). » (IRT, 1978 : 20). Les changements radicaux nous sont apparus comme les plus signifiants à l'analyse car les comportements sont d'autant plus difficiles à changer que des routines sont enracinées. Les comportements routiniers fonctionnent effectivement comme des automatismes - « des réflexes » selon les propres termes de nos enquêtés. Ils jouent alors comme un facteur d'inertie, limitant l'action et l'innovation dans les pratiques quotidiennes. **La question du changement modal implique alors d'aller à l'encontre de ces routines pour les briser et les faire ainsi évoluer.** Certains **contextes biographiques, plus ou moins imprévisibles, s'avèrent favorables** à la recomposition des habitudes car ils remettent en cause tout ou partie des habitudes de l'individu (chapitre 7).

Enfin, si ces contextes offrent aux usagers des dispositions favorables au changement, ils n'en expliquent pas pour autant tous les tenants et aboutissants. En effet, « les dispositions sont bien des causes de leur manifestation mais ne les expliquent pas, car elles ne fournissent pas les détails des mécanismes qui produisent la manifestation (...). » (Merchiers, 2000 : page 139). **L'analyse des processus** se trouve alors nécessaire pour mettre en lumière l'ensemble des mécanismes amenant au changement d'habitudes

modales, que ces derniers se réalisent sous la forme de la contrainte, de l'engagement ou de l'opportunité (chapitre 8).

CHAPITRE 6- L'ADOPTION DE NOUVELLES HABITUDES DE MOBILITE SUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL : UN MOTIF DE DEPLACEMENT AUX CONTRAINTES SPECIFIQUES

L'analyse du changement de pratiques modales a été principalement orientée vers le **changement d'habitudes sur le trajet domicile-travail**. Ce motif de déplacement a été choisi comme base commune pour tous les enquêtés parce qu'il constitue quantitativement le premier motif de déplacement en France. Néanmoins, travailler sur ce motif nécessite de s'intéresser aux contraintes qui le déterminent. En effet, le trajet domicile-travail se trouve à la limite entre les **sphères professionnelles et familiales** : il se trouve donc influencé par les contraintes de l'une et de l'autre.

Nous entendons ici le terme **contraintes dans le sens de contraintes sociales et matérielles**. Le fait de vivre en société implique l'existence nécessaire de contraintes qui régulent et organisent la vie sociale. Par exemple, les normes comportementales constituent des contraintes sociales. Il ne s'agit pas de contraintes issues d'une instance décisionnaire, ni de mesures contraignantes. Il s'agit simplement de limites et d'impératifs avec lesquels l'individu doit composer pour organiser sa vie quotidienne. Ainsi, **les contraintes ne doivent pas être nécessairement interprétées négativement**. Dans certains cas, elles peuvent devenir des ressources pour l'action.

Nous rejoignons ici l'analyse de J. Meissonnier sur les concepts de contrainte et de ressource. Cet auteur remet en cause la traditionnelle opposition de ces deux notions en sociologie de l'action ; selon lui, elles ne recouvrent que deux facettes différentes d'un même objet, la perception d'une action par l'acteur (Meissonnier, 2001 : 152). A sa suite, nous utiliserons alors le terme d'impératif pour « désigner le caractère incontournable d'un événement sur le déroulement de l'action » (Meissonnier, 2001 : 153). Ainsi, les horaires professionnels ou familiaux, la distance entre domicile et lieu d'habitation ou encore le fait de posséder un véhicule de fonction constituent autant d'**impératifs** qui pèsent sur la détermination du trajet domicile-travail et du mode utilisé.

1- La distance domicile-travail⁷⁷

La distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail influence directement le choix du mode de déplacement. Tout au long des récits, au gré des déménagements personnels et des changements de lieu de travail, les enquêtés ont régulièrement pointé la forte contrainte que constitue la distance sur le choix du mode. Ainsi, Muriel, habituée à une mobilité cycliste, a été contrainte d'utiliser une voiture pendant plusieurs années :

« Quand j'ai connu Philippe à ce moment-là, on a déménagé dans la commune où je travaillais et j'ai continué à le faire à vélo. (...) Après, ça c'est un peu compliqué parce que lui travaillait à 120 km dans un lycée dans la Manche et là, j'ai travaillé à mi-temps et on est allé s'installer là où il travaillait ! Je faisais la route et je venais travailler deux jours et demi et là je faisais la route en voiture, j'ai abandonné le vélo ! (...) Et ça, ça a duré deux ans et demi / trois ans ! » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

De même, concernant les modes de déplacements des enquêtés au moment des interviews, on observe une **corrélation entre le choix du mode et la distance entre lieu de travail et lieu d'habitation**. Le tableau ci-après indique pour chacun des enquêtés la distance domicile-travail à parcourir ainsi que le mode associé. On observe ainsi très nettement une répartition des modes de déplacements selon les distances. Le vélo est principalement utilisé sur de petites distances (de 1 à 7 km) même s'il peut l'être sur des distances plus longues comme c'est le cas pour Muriel (15 km) ou Hubert (18 km).

Concernant l'usage des transports en commun, la relation entre la distance et l'usage apparaît moins nettement. L'usage du train (associé au vélo ou aux transports en commun) ainsi que celui du bus interurbain semblent pourtant réservés à des distances plus longues que celles effectuées en bus urbain.

Enfin, les plus grandes distances relevées entre lieu d'habitation et lieu de travail se trouvent principalement réalisées en covoiturage ou en train. Il en est ainsi des enquêtés habitant l'agglomération de Grenoble et travaillant à Lyon ; ou bien encore de Patrice qui réside à Chambéry tout en poursuivant des études à Grenoble. Mais, le covoiturage se trouve également être utilisé sur des trajets moins longs, oscillant entre une dizaine et une vingtaine de km. Ainsi, notre enquête qualitative montre que, s'il existe bien un lien entre la distance et le choix du mode, ce dernier ne s'avère aucunement être ni automatique, ni nécessaire. Ainsi, la distance entre le domicile de l'individu et son lieu de travail ne présume pas de manière déterministe des choix qu'il effectue en matière de mode de déplacement.

⁷⁷ A partir des indications fournies par les enquêtés sur leurs lieux d'habitation et lieux de travail, les distances ont été calculées grâce à www.mappy.fr.

Nom	Distance domicile-travail	Mode utilisé
Gontran	4 km	Vélo
Marcel	3 km	Vélo
Antoine	4 km	vélo
Nadia	21 km	Covoiturage
Serge	2 km	vélo
Jeanne	1 km	vélo
François	11 km	Covoiturage
Laurence	11 km	Covoiturage
Jean-Pierre	22 km	Covoiturage
Christelle	3 km	vélo
Sébastien	2 km	vélo
Jean-Charles	1 km	vélo
Deborah	9 km	Covoiturage
Monique	35 km	Covoiturage

Nom	Distance domicile-travail	Mode utilisé
Bernard	31 km	Train + vélo
Françoise	16 km	Train + vélo
Jeannine	1 km	Bus urbain
Léa	11 km	Train + vélo
Patrice	59 km	Train + TC
Frédéric	6 km	Vélo
Didier	99 km	Covoiturage
Esther	105 km	Covoiturage
Sophie	101 km	Covoiturage
Mohamed	105 km	Covoiturage ou train
Alain	2 km	vélo
Simon	50 km	Parking-relais + TC
Hubert	18 km	vélo
Francis	7 km	Train + vélo

Nom	Distance domicile-travail	Mode utilisé
Laura	27 km	Covoiturage
Joachim	38 km	Covoiturage
Anne	12 km	Covoiturage
Nicole	54 km	Covoiturage
Muriel	15 km	Vélo
Maurice	2 km	vélo
Catherine	24 km	Train + TC
Sylvie	23 km	Bus interurbain
Brigitte	19 km	Bus interurbain
Jean-François	7 km	Vélo
Claire	10 km	Train + TC

Légende des couleurs utilisées :

Vert : covoiturage

Bleu : vélo

Rouge : transports en commun

Tableau 3- Distances domicile-travail parcourues par chaque interviewé et mode utilisé

2- Temps de parcours et choix du mode : l'hypermobilité favorable à des déplacements altermobiles

Une diversité de pratiques a été observée en ce qui concerne le temps de trajet domicile-travail et le choix du mode, temps de trajet et distance étant bien évidemment corrélés. Les analyses économiques en matière de temps de déplacement reposent principalement sur l'hypothèse d'une constance des budgets-temps de transports quotidiens en zone urbaine. Etant donné cette constance des budgets-temps de transports (BTT), le gain de vitesse permis par l'automobile permet d'expliquer l'allongement des distances effectuées. Cette relation entre la vitesse du déplacement, les distances parcourus et les temps de déplacements quotidiens est appelée **conjecture de Zahavi** (Crozet, Joly, 2006 ; Zahavi, Ryan, 1980 ; Zahavi, Talvitie, 1980). En moyenne, on observe alors une certaine stabilité des temps alloués au déplacement quotidien.

A- Les limites de la conjoncture de Zahavi : l'exemple des grands mobiles

Néanmoins, cette conjecture ne permet pas d'expliquer la totalité des comportements de mobilité quotidienne, notamment sur le trajet domicile-travail. Elle se trouve même, dans certains cas, contredite. En effet, nous observons aujourd'hui une augmentation des BTT moyens, essentiellement due à la « représentation croissante des grands mobiles, caractérisés par des BTT particulièrement élevés (supérieurs à 100 minutes) » (Joly et alii, 2007 : 5). Ainsi, le travail de I. Joly et K. Littlejohn mêle approche statistique et sociologie qualitative afin de rendre compte de la **spécificité de ces grands mobiles**, dans sept villes en France et en Suisse. Ce travail va à l'encontre de la conjecture de Zahavi puisque ces chercheurs font le constat que, les **personnes passant déjà plus de 100 minutes en déplacements quotidiens, allouent « plus facilement du temps à leur mobilité**. Tout se passe comme si la résistance à allouer du temps supplémentaire se réduisait au-delà de 100 minutes. » (Joly et alii, 2007 : 9).

Dans notre propre corpus de données, le même constat a pu être réalisé. En effet, pour les interviewés ayant un temps de trajet domicile-travail relativement long⁷⁸, nous avons observé une **tendance à utiliser des modes de déplacements altermobiles** même si ces derniers allongent encore le temps de trajet. Néanmoins, l'usage de modes altermobilités

⁷⁸ Le nombre d'entretiens réalisés ne nous a pas permis de fixer un seuil de temps de trajet à partir duquel on observe ces comportements. C'est pourquoi, nous utilisons celui mis en évidence par l'enquête statistique de Joly et Littlejohn et fixé à 100 minutes quotidiennes.

tels que le train ou le covoiturage permettent aux grands mobiles de ne pas percevoir le temps de la même manière car le trajet peut être utilisé à une autre fin que le seul déplacement. Il s'agit là d'une des stratégies mises en place par les grands mobiles pour alléger – de manière objective ou subjective⁷⁹ – leurs trajets domicile-travail⁸⁰.

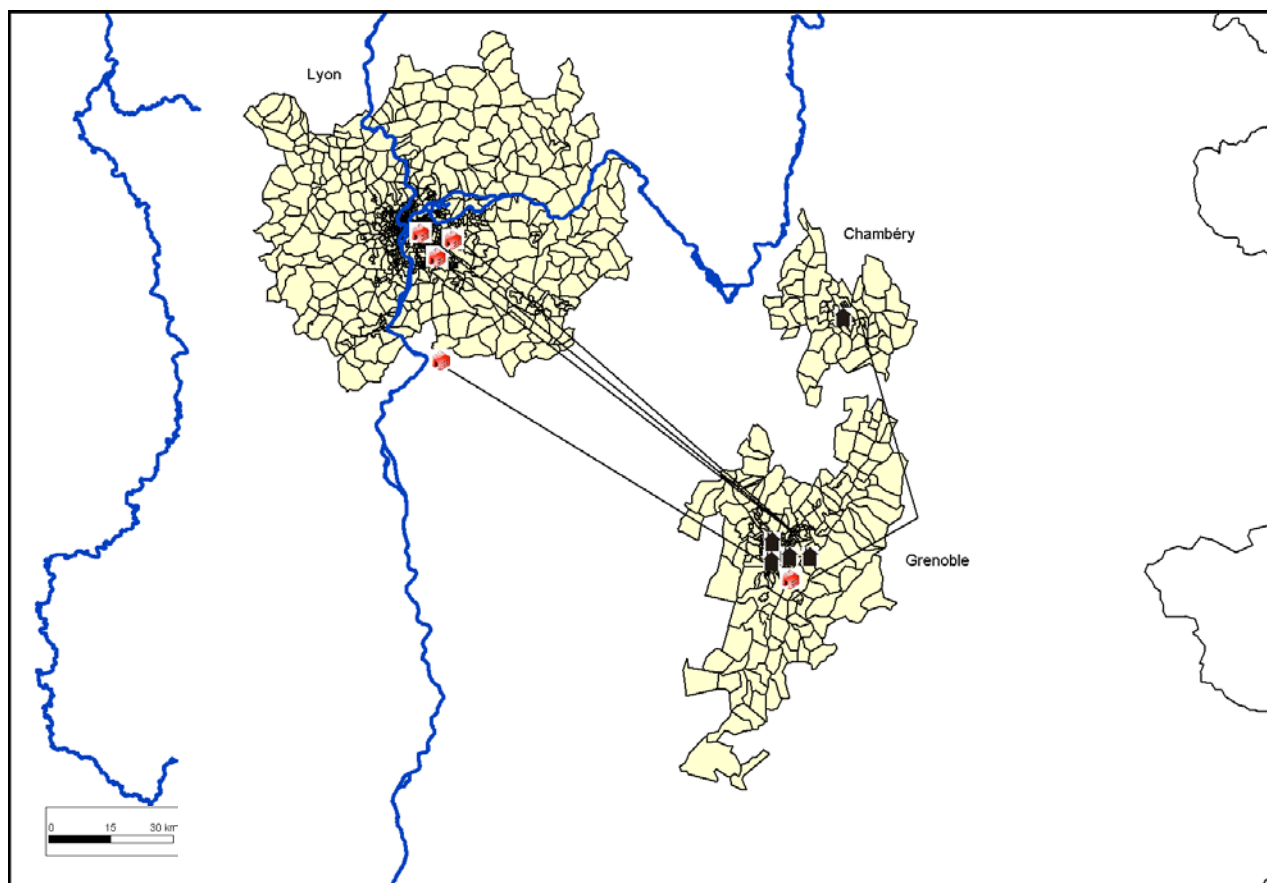


Figure 8- Localisation des interviewés « grands mobiles » rencontrés en Rhône-Alpes

⁷⁹ Cette nuance entre objectivité et subjectivité est principalement liée à la perception du temps du trajet. Au regard de nos entretiens avec les grands mobiles, la recherche d'un usage alternatif à l'autosolisme sur des trajets domicile-travail longs en distance vise justement à alléger le temps de trajet et la perception d'un temps vide et inutile.

⁸⁰ Nous reviendrons sur la perception du temps de trajet en Partie 4, Chapitre 9, Section 1- De la réappropriation du temps de trajet.

B- Les grands mobiles : stratégies visant à alléger le poids des trajets quotidiens

Plusieurs des interviewés rencontrés nous ont décrit des trajets domicile-travail distants de plusieurs dizaines de kilomètres, occasionnant alors des trajets de plus de 100 minutes par jour. Cette population, que nous appelons grands mobiles, nous a néanmoins fait part de diverses stratégies visant à alléger ces trajets, parmi lesquelles figure le choix d'un mode altermobile⁸¹.

B1- Stratégies visant à réduire la distance entre le domicile et le travail

Un premier type de stratégie vise à réduire de manière objective la distance du trajet en envisageant un **changement soit du lieu d'habitation, soit du lieu de travail**. Ainsi, lorsque Sophie fut nommée professeur dans un collège de Vienne (38), elle s'est posée la question de prendre un logement sur place, mais l'a rapidement abandonnée :

« Donc là, depuis septembre, je suis à Vienne donc j'habite toujours ici (...). Et en fait, ça avait été déjà tellement pénible d'être à Paris la semaine et Guillaume ici tout seul que vraiment, j'avais pas envie de recommencer ça, je me suis dit que j'allais essayer de faire les trajets et puis, de toute manière, je m'étais dit que j'allais trouver une solution ! » (Sophie, 26 ans, Grenoble)

La diminution objective de la distance entre le lieu de travail et le domicile peut également passer par le rapprochement du lieu de travail. Par exemple, Esther, maître de conférence à l'université de Lyon mais résidant à Grenoble, avait demandé une mutation pour Grenoble qu'elle n'a malheureusement pas obtenue :

« J'ai postulé sur Grenoble. J'ai demandé 3 ans après, quand mon mari est parti en 1991, j'ai demandé une mutation sur Grenoble, pour les enfants, que je n'ai pas obtenue. » (Esther, 56 ans, Grenoble)

Néanmoins, ces tentatives peuvent ne pas aboutir (cas de la mutation d'Esther) ou ne pas être acceptables (c'est le cas de Sophie). Dans ce cas, les individus se trouvent contraints à réaliser les trajets quotidiens, mais ils vont alors chercher à en diminuer le nombre.

B2- Stratégies visant à réduire le nombre de trajets

Si la distance à parcourir est inévitable, les grands mobiles cherchent à limiter le nombre de trajets. Ils mettent, par exemple, en place des **stratégies d'hébergement** à proximité de leur lieu de travail, où ils peuvent rester de manière plus ou moins régulière :

« Quand j'étais seul ou que je n'avais pas envie de rentrer à Grenoble, j'avais encore la possibilité de rester à Lyon. (...) Quand j'ai commencé à travailler à Lyon, je

⁸¹ D'autres travaux s'intéressent à cette population réalisant des temps de trajet relativement longs, notamment autour de la problématique de l'articulation des sphères professionnelles et familiales (Beauvais Consultants et alii, 2007 ; Klein, Ortar, 2008).

continuais à rester le soir à Lyon, même plusieurs fois. J'ai de la famille à Lyon. » (Mohamed, 35 ans, Grenoble)

« Je loge là-bas [à Lyon] quelques jours... A un moment, j'allais à l'hôtel, maintenant, j'ai pris une piaule, comme ça, ça me permet certains soirs de travailler plus tard, d'aller très tôt au travail le matin (...). Sur place, la chambre est tout près de mon travail, environ 3km mais j'y vais quand même en voiture. Parce que déjà, quand je reste là-bas, je travaille tard ! (...) Mon bureau est en banlieue et je loge dans une maison de particulier et je laisse la voiture dans leur jardin. » (Didier, 51 ans, Grenoble)

L'organisation du travail peut également faire l'objet de stratégies visant à limiter les déplacements. Ainsi, l'entreprise de Didier lui permet de **télé-travailler** de temps à autre, c'est-à-dire de travailler depuis son domicile. De la même manière, certains salariés résidant à longue distance de leur lieu de travail répartissent leur travail sur 4 jours de la semaine pour pouvoir profiter de leur famille durant le week-end. Néanmoins, une telle organisation professionnelle suppose une certaine **flexibilité des horaires de travail**.

B3- Stratégies visant à occuper le temps de déplacement

Un troisième type de stratégie a pu être mis en évidence. Cette dernière relève davantage d'un **allègement subjectif du trajet**, au sens où elle va modifier la perception du temps de trajet. Elle passe notamment par une diversification des modes de déplacement utilisés. Cette diversification va également dans le sens d'une **préférence pour des modes qui laissent la possibilité de réaliser d'autres activités** pendant le temps de trajet. C'est par exemple le cas du train, qui permet au voyageur de continuer à travailler, de lire ou encore de se reposer. On observe également des stratégies de maximisation de l'utilité des trajets en voiture lorsque ces derniers ne peuvent être réalisés autrement. Ainsi, Sophie n'a pas trouvé de covoitureur sur son trajet Grenoble-Vienne ; elle réalise donc les trajets seule mais en profite pour écouter de la musique et réfléchir. Elle évoque même la possibilité de prendre des notes pendant son trajet. De même, Didier qui est contraint de se déplacer en voiture car il a une voiture de fonction :

« Je téléphone en voiture avec un appareil mains libres, je prends des notes aussi sur un bloc qui est accroché sur mon volant... » (Didier, 51 ans, Grenoble)

Chacune de ces activités constitue une stratégie de réappropriation du temps de déplacement. La question de la réappropriation du temps de déplacement sera analysée de manière davantage approfondie en partie 4, chapitre 9.

B4- Stratégies d'acceptation du temps de trajet

Enfin, des **stratégies d'acceptation du temps de trajet** semblent également mises en œuvre par les grands mobiles. Ces stratégies visent à réduire la dissonance cognitive dans

laquelle se trouvent ces individus dans la mesure où leurs pratiques se trouvent en dissonance avec la norme d'usage voire leurs propres manières de penser. En effet, dépenser un tel temps sur le trajet domicile-travail pouvait leur sembler impensable ou inutile, avant qu'eux-mêmes ne soient confrontés à cette situation. De plus l'entourage peut être porteur de la même représentation du temps de trajet domicile-travail. L'individu se retrouve donc en dissonance, ses pratiques de déplacements se retrouvant en non-conformité avec ses manières de penser.

Face à une dissonance, trois attitudes sont possibles : « C'est là la leçon principale de Festinger, devant une dissonance, on peut soit changer ses valeurs, soit les situations, soit les comportements » (Friedberg, 1993 : 49). L'hypermobilité peut ainsi être vécue comme une dissonance cognitive ; nous avons pu relever, dans certains discours, des stratégies de minimisation de cette dernière, notamment au travers du **changement des manières de penser**. Afin d'accepter son propre temps de déplacement quotidien, Didier compare son temps de trajet aux temps de trajets franciliens :

« J'ai une heure de trajet. Alors, pour la province, c'est long, mais pour un parisien, c'est pas beaucoup ! Et c'est surtout hyper confortable ! Parce que c'est dans ma voiture, bien chauffé, de porte à porte, avec la musique et puis c'est une durée, sauf exception, qui est prédictible ! C'est-à-dire que je sais que ça va durer une heure plus ou moins cinq minutes... » (Didier, 51 ans, Grenoble)

Cette comparaison vise à limiter le caractère exceptionnel de sa situation en province afin de la normaliser, cette normalisation la rendant alors plus acceptable.

Plusieurs stratégies sont donc mises au point par les grands mobiles dans l'objectif d'alléger leur perception du temps de trajet. Loin d'être exclusives l'une de l'autre, **elles se combinent et se complètent pour faciliter la gestion des déplacements ainsi que leur perception**. L'hypermobilité sur le trajet domicile-travail semble donc être profitable aux usages altermobiles, notamment parce qu'ils permettent une réappropriation du temps de trajet⁸². De ce fait, on observe un déplacement de la simple fonction de déplacement vers d'autres fonctions, telles que le travail ou la sociabilité. La diversité des modes de déplacements utilisés, ainsi que la réappropriation du temps de trajet constituent donc des stratégies mises en place par les grands mobiles en vue de **limiter la pénibilité vécue** de leurs temps de déplacements quotidiens.

⁸² Cette réappropriation semble être commune à l'ensemble des altermobilités. Nous y reviendrons en Partie 4, Chapitre 9.

3- Avantages et exigences professionnelles : des impératifs qui jouent dans le sens de l'usage d'un véhicule individuel

L'éloignement entre le domicile et le lieu de travail joue en faveur d'une diversification des modes de déplacement, donc d'un usage plus ou moins régulier de modes alternatifs. En revanche, d'autres impératifs professionnels semblent plutôt favoriser l'usage d'un véhicule motorisé individuel. Tel est, par exemple, le cas des avantages professionnels offerts aux salariés en matière de déplacements, car ils concernent principalement la voiture. Nous avons précédemment évoqué la possession par Didier d'un **véhicule de fonction**. Comme le souligne cet enquêté, le fait de posséder une voiture de fonction implique son usage quotidien au travail :

« Et là, c'était quand même embêtant de venir à moto, parce que voiture de fonction, ça voulait quand même dire qu'il fallait qu'elle soit à l'usine quand je travaillais parce qu'elle pouvait être utilisée par des collègues ! Donc j'ai perdu un peu un degré de liberté, là ! » (Didier, 51 ans, Grenoble)

La possession d'une voiture de fonction limite voire empêche le recours à d'autres modes de déplacement sur le trajet domicile-travail. Deux autres avantages professionnels peuvent également être cités comme facilitateurs d'une mobilité en voiture individuelle. Il s'agit, tout d'abord, du fait de **bénéficier d'une place de parking** sur son lieu de travail, comme l'a relevé V. Kaufmann dans une précédente étude : « la disposition d'un stationnement réservé au lieu de travail est par exemple un privilège souvent réservé aux cadres et qui incite fortement à utiliser l'automobile » (Kaufmann V. et alii, 1995 : 5).

L'influence de la possession d'une place de parking se valide même lorsque le lieu de travail est en hyper-centre urbain et qu'il se trouve bien desservi par les transports en commun, comme c'est le cas dans Paris :

« Quand j'ai eu mon bureau boulevard Massena, parce que j'ai eu une place de parking, j'ai utilisé ma voiture. (...) Cette condition plaide vraiment beaucoup pour que vous preniez un véhicule individuel. » (Laurence, 50 ans, région parisienne)

Ainsi, M-H. Massot et J-P. Orfeuill montrent dans un rapport d'étude que les personnes utilisent deux fois moins les transports en commun sur le trajet domicile-travail lorsqu'ils disposent d'une place de parking sur leur lieu de travail (Massot, Orfeuill, 1991).

Enfin, le **remboursement** (total ou partiel) **des kilomètres** effectués dans le cadre des déplacements professionnels et/ou domicile-travail favorise également l'usage d'un véhicule individuel. En effet, ce remboursement constitue un complément de salaire non négligeable pour certains salariés ; c'était par exemple le cas dans la société ADP au moment de la naissance d'une réflexion sur l'organisation d'un covoiturage. La personne en charge de l'étude prospective de ce projet s'était heurtée à cette limite car il était plus intéressant financièrement pour les employés d'ADP de recevoir leurs remboursements individuellement

que de covoiturer. Ainsi, le remboursement des frais kilométriques constitue non seulement un facilitateur de l'usage automobile mais également un frein à la mise en place de solutions alternatives, telles que le covoiturage.

Si les avantages professionnels peuvent jouer en faveur de l'usage individuel de la voiture, tels peuvent l'être aussi certaines exigences professionnelles. Ainsi, lorsque le travail demande **des déplacements en région** fréquents, ces derniers s'effectuent le plus souvent en véhicule individuel. C'est le cas de Simon qui est resté plusieurs années attaché-foncier et dont le travail consistait essentiellement à visiter des terrains en vue de les faire construire :

« Là, avec le métier que je faisais, j'étais obligé d'avoir une voiture, je pouvais pas me déplacer autrement. (...) J'étais obligé par mon boulot de travailler à des heures où y'a pas de transports en commun. [Quand j'étais] à Lyon, c'est pareil, quand je travaillais dans des endroits comme Vénissieux ou Nyons, j'aurais eu pour une heure de trajet pour rentrer donc c'était quand même un peu difficile ! Je circulais surtout en voiture... » (Simon, 53 ans, Grenoble)

Enfin, le **transport de matériel** constitue également une contrainte qui engage à se déplacer en véhicule individuel. Par exemple pour Patrice, lorsqu'il travaillait pour une société informatique :

« De toutes façons, mon métier faisait que j'étais souvent en voiture pour mes déplacements parce qu'en train, c'est pas toujours faisable !! Y'avait ce côté-là... (...) Les contraintes professionnelles font que j'avais des choses à transporter et quand je partais en déplacement, il fallait la veille que je sois à la boîte avec la voiture ! Donc comme je n'avais pas toujours une voiture de société, même rarement ! Tout ça faisait que ça ne facilitait pas le train... » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

Tous ces éléments nous amènent à deux conclusions. Tout d'abord, les exigences professionnelles que peuvent être les déplacements ou le transport d'éléments lourds ou volumineux engagent à utiliser un véhicule individuel motorisé. Ensuite, les avantages fournis par les entreprises en matière de mobilité tendent également à favoriser l'usage automobile, que ce soit au travers de l'octroi d'une place de parking, du remboursement des frais kilométriques ou encore de l'attribution d'une voiture de fonction. En ce sens, nous voyons d'ores et déjà bien ici les spécificités que recouvre le trajet domicile-travail. Ainsi, pour ce motif de déplacement, le choix du mode se trouve être lié à la nature du travail et aux conditions d'exercice de ce dernier.

3- La question des horaires : entre flexibilité et gestion du temps professionnel

La question des horaires se pose de manière particulièrement forte pour les trajets domicile-travail. Il s'agit non seulement des horaires de travail (qui peuvent être imposés par l'employeur ou flexibles) mais aussi des horaires imposés par les autres activités de la vie quotidienne, notamment les obligations familiales. Dans tous les cas, ils s'avèrent structurants du trajet et en constituent l'un des principaux impératifs.

L'usage d'un **véhicule individuel**, tel que la voiture particulière, sur le trajet domicile-travail permet une **grande flexibilité au déplacement**. La liberté de partir au moment qui semble le plus opportun est fréquemment évoquée lorsque l'on interroge les automobilistes. En ce sens, l'usage de certains modes alternatifs réduit cette flexibilité. Ainsi, l'usager du train a-t-il les horaires de départ à respecter ; le covoitureur se doit de respecter également les horaires fixés avec son ou ses équipiers. Cette moindre flexibilité occasionnée par l'usage de modes alternatifs à la voiture peut alors être, *a priori*, interprétée comme une contrainte. Elle constitue d'ailleurs un frein au changement d'habitudes de mobilité (Rocci, 2007).

En effet, certains enquêtés ont évoqué au cours du récit de vie des périodes spécifiques durant lesquelles l'usage d'une altermobilité leur était devenu difficile voire impossible du fait d'impératifs horaires. Ainsi, l'usage des transports en commun pour se rendre au travail suppose bien évidemment une offre cadencée qui coïncide avec les horaires de travail de l'individu concerné. De même l'organisation d'un covoiturage implique une correspondance des horaires tant professionnels que des exigences personnelles entre les équipiers :

« Mes horaires étaient contraignants parce qu'en fait, j'ai un petit garçon donc je pars tôt le matin et je pars tôt le soir, donc en fait, je peux pas me permettre de venir avec quelqu'un et d'être obligé de partir tard aussi. Il fallait rencontrer toutes ces conditions [pour pouvoir covoiturer]. » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

La coïncidence des horaires apparaît même le frein majeur à l'organisation d'un covoiturage. Ainsi, **choisir un mode altermobile suppose une perte de flexibilité au niveau des horaires de déplacement** et par-là même une perte d'autonomie.

Néanmoins, cette diminution de la flexibilité des horaires professionnels n'a pas toujours été considérée par les altermobilités négativement. L'impératif horaire peut devenir ressource pour certains, dans la mesure où elle permet une autorégulation des horaires professionnels. Ainsi, pour Catherine :

« Il y a un autre élément qui a joué dans la prise du train, c'est que ça m'a permis de réguler mes horaires. Parce qu'à un moment donné, j'ai fait des journées où le soir je

restais jusqu'à 19-20h... Quand vous venez en voiture vous vous dites : "bon j'ai cinq minutes je finis ça" et de fil en aiguille...C'était mon problème personnel. Et en fait je me suis dit : "tu vas prendre le train" et le train, c'est telle heure. Alors j'ai beaucoup de latitudes et de possibilités, on est très bien desservi. Maintenant je suis au bureau, je travaille, je regarde ma montre et s'il est l'heure de partir, je pose le stylo et je m'en vais. Ça m'a permis de réguler mes horaires. Ça m'a considérablement aidée. (...) Donc c'est plutôt des éléments de cet aspect qui m'ont incité à prendre le train. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

L'horaire de déplacement se trouve alors fixé de manière extérieure ; il apparaît non négociable pour l'individu qui doit alors s'organiser de façon à le respecter. La contrainte d'un horaire de départ imposé de l'extérieur permet à l'individu de limiter sa présence sur le lieu de travail et de bien délimiter dans la journée les plages horaires dédiées au travail et celles dédiées à la vie familiale, domestique et aux loisirs :

« Pour moi, le plus difficile, c'est de ne pas avoir le choix de rester ici plus tard si nécessaire. Je dois partir exactement à 6h00 ! C'est pas facile... Bernard [mon covoitureur] est plus organisé, plus strict sur l'heure, plus organisé que moi ! Alors, il arrive à mon bureau et je prends 5 minutes de plus, c'est pas bon ! Donc il y a un peu de stress ! Il faut que tout le monde parte en même temps, c'est le stress ! Avec le planning... (...) Mais aussi, c'est bien pour être à l'heure à la maison tous les soirs ! (...) C'est bien, je crois, de définir les heures de la journée, parce qu'avant, je travaillais trop peut-être ici... Pour moi, c'est bien de finir chaque soir à 18h, d'arriver à la maison avec la famille et si nécessaire, je peux travailler plus tard, le soir, à la maison. » (Deborah, 45 ans, Toulouse)

Même si l'horaire de départ ainsi fixé occasionne du stress, notamment en terme de gestion du planning, Deborah ne manque pas de souligner les avantages qu'elle trouve à rentrer chez elle à heure fixe et à profiter de sa famille en soirée. Peut-être convient-il de noter ici que cette problématique de **régulation des horaires professionnels a été principalement relevée chez les femmes** de notre échantillon ; nous retrouvons alors ici l'idée, étayées par de nombreuses recherches, selon laquelle les femmes actives restent aujourd'hui encore davantage soumise au chevauchement des sphères professionnelles et privées car davantage en charge des activités domestiques (Singly, 2007). Cette inégale répartition des tâches se trouve **davantage encore marquée dans les couples ayant des enfants** (Barrère-Maurisson, 2004)

Si les horaires de départ le soir sont particulièrement concernés, l'usage d'un mode alternatif à la voiture peut amener l'individu à revisiter entièrement ses plages horaires de travail. C'est par exemple le cas de Brigitte qui a modifié l'ensemble de ses horaires de travail afin de profiter de l'usage du bus proposé par son administration :

« J'ai calculé, en fait, mes horaires en fonction de mon horaire de départ. Parce que le soir, j'ai des bus toutes les demi-heures donc si j'en rate un, pour moi, c'est un souci ! Il faut que je l'ai, ce bus ! Donc j'ai calculé en fonction de ça, je suis remontée et je me suis rendue compte que je pouvais commencer à 8h45. Je prends un peu d'avance le matin pour être sûre de partir à l'heure le soir ! » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

Mais, cette réorganisation des horaires n'a été possible que dans la mesure où ses horaires n'étaient pas imposés. Il semble, en effet, que **l'usage d'un mode alternatif soit permis par des horaires de travail flexibles**. Cette caractéristique explique peut-être la forte proportion de cadres dans notre échantillon d'utilisateurs.

Un autre exemple du lien entre usage altermobilité et horaires de travail flexibles nous est fourni par Françoise, médecin spécialiste. Usagère du train (TER), elle souligne la plus grande facilité qu'elle a d'organiser ses déplacements en train étant donné qu'elle est seule maîtresse de l'organisation de ses horaires de travail :

« Moi, c'est pareil, je fais les horaires que je veux ! Là, par exemple, hier soir, j'ai dû prendre une patiente en urgence et j'ai fini presque une heure plus tard mais c'est pas grave, j'ai un train ! Et même s'il est là qu'un quart d'heure après, j'ai des choses à faire : le courrier... » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

De même, le matin, les utilisateurs des transports en commun décrivent fréquemment des temps morts entre leur horaire d'arrivée et l'heure auquel ils commencent à travailler :

« Mais si le train me dépose un quart d'heure plus tôt, ça me dérange pas ! Je vais réutiliser ce temps-là ! Ça va être aller faire une course, passer à la pharmacie, passer à la banque... C'est du temps que je réutilise alors que je sais que si je prenais ma voiture, j'arriverais pile poil à l'heure ! Pour moi, prendre la voiture, c'est se donner le maximum de confort donc arriver juste au dernier moment au boulot, juste avant le ding dong ! J'ai plus de tolérance avec les transports en commun parce que c'est pas moi qui gère le temps ! Et s'il faut arriver un quart d'heure avant, eh bien, tant pis ! Je ré-exploite ce temps-là et j'ai pas tant le sentiment de perdre mon temps ! » (Claire, 31 ans, Lyon)

Pour Claire comme pour Françoise, ce temps intermédiaire apparaît comme un temps à combler et elles se réapproprient ce temps de diverses manières : continuer ou commencer plus tôt à travailler, faire des courses, etc. Néanmoins, le temps de battement entre l'arrivée du train ou du bus et le début du travail n'est donc pas toujours perçu positivement. C'est notamment le cas lorsque les horaires de travail ne sont pas flexibles :

« Après, y'a aussi le boulot qu'on fait, parce que des fois, on n'a pas le choix ! Quand je prenais la voiture, c'est vrai que je pouvais pas prendre le train ! Quand vous arrivez à 8h tous les jours alors que vous êtes censé commencer à 8h30, bon ! C'est une demi-heure que je récupérais pas après ! C'est pas comme si j'avais pu organiser mes emplois du temps en me disant j'arrive plus tôt et je repars plus tôt ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

La perception des temps morts semble également varier en fonction du quartier où se trouve le lieu de travail. Ainsi, l'entreprise de Claire se trouve dans un quartier du centre-ville de Lyon ce qui lui permet d'avoir accès à plusieurs services : tabac, poste, etc. La présence de ces commerces permet alors de combler le temps d'attente, ce qui n'était pas le cas pour Patrice. Si l'exemple de Patrice montre encore le **rôle de la flexibilité des horaires** sur le choix d'un mode altermobilité tel que les transports collectifs, il illustre également le rôle de l'offre en transports en commun, ici le cadencement des trains. Car, c'est bien l'offre qui

conditionne en grande partie les usages des transports en commun et la coïncidence des horaires.

Ainsi, les **horaires s'avèrent structurants des choix de déplacements**. L'usage d'un mode altermobile tel que le train ou le covoiturage oblige l'individu à fixer des horaires de retour⁸³ ; si cela peut constituer une contrainte pour certains, d'autres y trouvent un moyen de réguler leurs horaires de travail. Inversement, **des horaires de travail flexibles apparaissent comme un facilitateur de l'usage d'un mode alternatif**. De même, l'usage du mode alternatif semble favorisé par une réappropriation individuelle des éventuels temps morts occasionnés par l'usage des transports en commun⁸⁴. Il était principalement question ici des horaires de travail, mais les activités hors-travail s'avèrent également importantes car elles contribuent également à structurer les emplois du temps des individus. Ainsi, les trajets domicile-travail ne constituent pas toujours un déplacement unique et linéaire : certaines activités peuvent être effectuées en chaîne de ce trajet, modifiant alors les impératifs du trajet.

⁸³ Pour certains covoitureurs, la question des horaires peut entraîner des frustrations lorsque ces derniers ne sont justement pas fixés ou non respectés.

⁸⁴ La perception du temps comme utile ou inutile et son rôle dans le choix d'un mode de déplacement se retrouve également dans le temps de déplacement. Il semblerait que les altermobiliistes perçoivent leur temps de déplacement comme utile tandis qu'ils avaient l'impression de perdre leur temps en voiture individuelle. Nous reviendrons sur cet élément au Chapitre 9.

4- Le chaînage des activités

Comme la question des horaires le laisse supposer, le trajet domicile-travail est non seulement soumis aux impératifs d'horaires professionnels mais aussi personnels et familiaux. En effet, le trajet domicile-travail se trouve être à la jonction entre les sphères professionnelles et personnelles : il fait, en quelque sorte, l'intermédiaire entre les deux. Or, ce dernier n'est pas nécessairement direct entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Bien souvent, ce déplacement englobe différents trajets intermédiaires qui s'enchaînent : dépose des enfants le matin, récupération des enfants le soir, courses, etc. C'est ce que l'on appelle le chaînage des activités.

Cet **enchaînement d'activités contraint** bien souvent **les horaires de départ mais aussi les itinéraires de déplacements**. Ainsi, Joachim doit-il reprendre son fils le soir à la crèche relativement tôt. Il passe alors le chercher directement en rentrant de son travail, ce qui contraint fortement non seulement ses horaires mais aussi son itinéraire puisqu'il prend systématiquement l'autoroute. Son covoitureur a donc dû s'adapter à ses horaires et à son itinéraire.

De manière générale, la présence de jeunes enfants dans un ménage « fait peser des contraintes très complexes et impératives sur les activités et les structures de déplacement de tous les autres membres du ménage » (Goodwin, 1985 : 66). Elle impose notamment le respect des horaires de retour le soir, à la maison en cas de garde à domicile, ou à l'école pour la sortie des classes :

« Et ensuite, j'ai trouvé un travail à Labège, de l'autre côté. J'y suis allé un peu en vélo et beaucoup en voiture, finalement ! Parce que mes filles étaient à l'école à côté, je terminais à 5h et elles étaient encore petites ! Je terminais à 5h et elles aussi donc je voulais rentrer au plus vite donc j'ai surtout pris la voiture à cause de ça. » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

L'enchaînement des activités peut également concerner les courses réalisées le soir en sortant du travail ou encore une activité de loisirs. Il influence le choix du mode et favorise l'usage de la voiture individuelle : « la **complexification des chaînes de déplacement (...)** **n'est pas favorable aux transports collectifs**, dont la performance est moins uniforme dans le temps et l'espace que celle de la voiture. » (Bonnell et alii, 2003 : 33). **Le chaînage des activités ne semble pas favorable aux transports en commun, mais il ne l'est pas non plus pour l'usage du vélo ou du covoiturage**. En effet, la réalisation de courses, notamment alimentaires, impose un transport de marchandises difficilement réalisable à vélo ; de même il apparaît difficilement concevable de demander à son équipier de covoiturage de faire un détour pour aller chercher les enfants à l'école ou faire des courses.

L'ensemble des modes altermobiles utilisés sur le trajet domicile-travail se trouve donc contraint par l'enchaînement d'activités, qui occasionnent des ajouts de trajets au déplacement domicile-travail.

Divers impératifs pèsent donc sur le trajet domicile-travail ; certains se posent pour tous les motifs de déplacement, mais d'autres sont propres au trajet domicile-travail. Ainsi, la **distance** influence le choix du mode de déplacement, quel que soit le motif, mais ne le détermine pas pour autant. La distance est également corrélée au **temps de déplacement**. Le temps de déplacement est une caractéristique constante qui influence le choix modal pour n'importe lequel des motifs de déplacements, mais elle revêt une importance toute particulière dans le cas du déplacement domicile-travail. En effet, les grands mobiles, qui effectuent des distances de plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre à leur travail, cherchent à diversifier les modes de déplacement et tendent alors à privilégier des modes altermobiles. Ainsi, **une grande distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail tend à favoriser des usages altermobiles**.

En revanche, certains avantages professionnels tels que la **voiture de fonction ou le bénéfice d'une place de parking sur le lieu de travail encouragent l'usage de la voiture individuelle**. Il en est de même de certains impératifs professionnels que peuvent être les **déplacements ou la nécessité de transporter du matériel**. Le trajet domicile-travail se trouve être à l'intermédiaire entre les sphères professionnelles et familiales donc doublement soumis aux impératifs de l'une et de l'autre, comme le montre le chaînage des activités. Néanmoins, ces impératifs ne constituent pas toujours des inconvénients pour l'individu ; elles peuvent dans certains cas devenir ressources. C'est par exemple le cas pour la **fixité des horaires** que requiert l'usage de certains transports en commun tels le train, qui, loin de constituer un handicap pour certains usagers, leur permet au contraire de **réguler leur présence professionnelle**. Mais, de manière générale, l'analyse du lien entre horaires professionnels et altermobilités montre que **les usages altermobiles sont favorisés par la flexibilité des horaires de travail**. Une telle flexibilité permet de s'adapter plus facilement aux horaires d'arrivée et de départ d'un covoitureur ou encore de partir juste au moment du passage du train ou du bus. La flexibilité des horaires professionnels apparaît alors comme l'un des grands enjeux de l'usage de modes de déplacements altermobiles.

L'ensemble de ces impératifs construit alors un **système** dans lequel se trouve enserré le choix du mode de déplacement sur le trajet domicile-travail. La dimension systémique du

choix du mode qui apparaît ici implique un lien nécessaire entre chaque élément. Ainsi, toute modification de l'un des impératifs peut entraîner des répercussions sur l'ensemble du système et donc sur le choix du mode. Néanmoins, c'est davantage la stabilité qui préside au système dans l'organisation de la vie quotidienne, car, en l'absence de profonde modification, le système n'est pas amené à changer et les pratiques se routinisent.

CHAPITRE 7- LA QUESTION DU CHANGEMENT DE PRATIQUES AU CŒUR D'UNE PROBLEMATIQUE DE TRANSFORMATION DES ROUTINES

Les pratiques de déplacements sur le trajet domicile-travail se trouvent être au **cœur d'un système de contraintes**, impliquant notamment la gestion des activités professionnelles et familiales. Ce trajet, et plus largement la mobilité quotidienne, se trouve inséré dans la vie quotidienne des individus. En ce sens, les déplacements quotidiens, dans la répétition des jours, se construisent en **habitudes puis en routines**, devenant alors de plus en plus **difficiles à modifier** (section 1). La bonne volonté et les intentions des acteurs ne suffisent alors pas toujours à remettre en cause les routines ainsi établies (section 2). Face à la pérennité et à la reproduction d'un système de contraintes stable, particulièrement dans le cas des automobilistes exclusifs, quels sont les éléments qui amènent les individus à questionner les routines au point de les remettre en cause et de les modifier ? Certains **contextes biographiques** nous sont apparus comme particulièrement favorables au changement d'habitudes, certains d'entre eux s'avérant très **imprévisibles** et d'autres beaucoup moins (section 3).

1- Les habitudes comme facteur d'inertie

« Chaque matin elle recommence, la danse des gestes fondateurs, poussant des millions de personnes à enchaîner des mouvements dont ils n'ont guère conscience des raisons. Gestes si profondément inscrits dans les corps que l'homme ordinaire ne les pense presque plus. Ils lui apparaissent au mieux comme anodins, insignifiants. » (Kaufmann J-C., 1997 : 11). A l'instar des gestes ménagers ici décrits par J-C. Kaufmann, les déplacements quotidiens s'inscrivent également dans la danse des gestes fondateurs, répétitifs et inscrits tant dans l'enchaînement des pratiques quotidiennes que dans le corps qui les réalise. Les déplacements quotidiens, notamment pour se rendre au travail, constituent alors des habitudes quotidiennes, des **routines dans lesquelles le changement s'insinue difficilement**. Comme le souligne J-C. Kaufmann au sujet des pratiques ménagères, ces dernières se trouvent être peu questionnées et réalisées sous l'impulsion d'une « injonction » fortement enracinée : « il faut le faire » (Kaufmann J-C., 1997 : 119). Les actes quotidiens ici décrits par le sociologue relèvent alors bien moins d'un acte souverain et réfléchi de

l'individu que d'une « évidence intériorisée » (Kaufmann J-C., 1997 : 124). De la même manière, l'individu qui doit se rendre au travail, obéit à une injonction : il faut aller travailler. De la même manière, il prend sa voiture pour s'y rendre comme s'il s'agissait d'une évidence⁸⁵. Or, **la force des routines et de l'évidence qui les accompagne s'enracine justement dans le fait qu'elles ne sont plus questionnées par l'individu.**

Comme le souligne M. Flamm dans la description théorique des cadres d'analyse de son travail de doctorat (Flamm, 2004a : 21-26), les routines constituent un « mécanisme stabilisateur de la vie quotidienne ». Répétées quotidiennement, elles permettent effectivement une certaine **stabilité et pérennité aux comportements quotidiens**. De plus, les routines simplifient la vie des individus puisque ces derniers effectuent leurs déplacements sans réfléchir à la manière dont ils vont s'y prendre. **Les routines limitent alors la charge mentale**⁸⁶ associée aux déplacements. Ainsi, les routines se trouvent être des éléments stabilisateurs, permettant alors la réalisation de comportements à moindre coût cognitif pour les individus. En ce sens, et pour prolonger la réflexion de M. Flamm, nous considérons les routines nécessaires à la vie sociale et nécessairement constitutives de cette dernière. De la même manière que nous ne pourrions pas vivre si nous devions à chaque instant penser à respirer, la plupart de nos activités quotidiennes seraient plus difficiles à réaliser si nous devions sans cesse réfléchir à la manière de les mener.

D'autres auteurs, spécialistes de la sociologie des déplacements, ont également mis en avant le rôle des routines. Ainsi, dans le langage utilisé par V. Kaufmann, le poids des routines semble plutôt s'exprimer dans la « rationalité par rapport aux habitudes » (Kaufmann V., 2000 : 81). Cet auteur, dans la tradition wébérienne, cherche à expliquer, grâce aux différents types de rationalité, pourquoi et comment l'usage de l'automobile se trouve favorisé et le report modal difficile. Parmi les quatre rationalités mises en évidence, la rationalité par rapport aux habitudes renvoie aux comportements traditionnels. Selon V. Kaufmann, « l'automatisme des habitudes est un confort » ; en ce sens, cette rationalité tend à limiter les changements de pratiques modales. Reprenant alors Goodwin (1985), il rappelle alors que **l'habitude est « un facteur induisant une forte inertie dans les pratiques modales »** (Kaufmann V., 2000 : 85). Ainsi, les habitudes, les routines quotidiennes en matière de déplacement tendent à favoriser une certaine stabilité des comportements et donc à induire une résistance au changement et à l'innovation de pratiques. Au chapitre 4, nous avons mis en évidence l'idée que, contrairement aux autres

⁸⁵ L'idée d'un déplacement automobile comme évidence a d'ailleurs été mise en lumière dans la partie précédente.

⁸⁶ Le terme de charge mentale renvoie à l'effort cognitif requis par tout comportement quotidien, notamment de déplacement. L'effort cognitif est d'autant plus important que le comportement est nouveau. Les habitudes permettent donc d'économiser cet effort.

modes de déplacement, l'usage de la voiture procède d'un apprentissage normé et normalisé qui favorise sa suprématie. L'usage automobile ainsi appris a donc d'autant plus de chances de devenir habitude et routine de déplacement. De ce fait, l'automobile devient à l'échelle de la société une pratique dominante et à l'échelle de l'individu une pratique difficile à modifier du fait des routines installées.

De plus, à une échelle davantage micro-individuelle, il s'avère que **les routines se trouvent également incorporées** au sens propre du terme. Tel est le concept que développe J-P. Warnier et le groupe de réflexion MàP (Matière à Penser). Au travers de plusieurs publications individuelles et/ou collectives, ces auteurs montrent comment certains actes de la vie quotidienne se trouvent routinisés au point d'être incorporés, c'est-à-dire **inscrits dans les schèmes comportementaux de notre corps**⁸⁷. Warnier parle, du reste, à ce propos d'un « pilotage automatique » (Warnier 2006). L'un des meilleurs exemples de cette routinisation des gestes, de la conduite d'actions motrices sans retour réflexif, nous est justement fourni par la conduite. C'est d'ailleurs l'exemple qui amorce la démonstration de J-P. Warnier, dans son ouvrage « Construire la culture matérielle, l'homme qui pensait avec les doigts » (1999) : le conducteur expérimenté n'a presque plus à réfléchir lorsqu'il conduit grâce aux « stéréotypes moteurs » qui se construisent avec l'habitude (Warnier, 1999 : 9-10). L'apprentissage de la conduite, normé et normalisé, apparaît alors encore davantage comme un moment privilégié d'incorporation des routines de déplacements automobiles.

Nos enquêtés eux-mêmes ont évoqué cette idée d'un comportement automatique qui les pousseraient à l'usage de l'automobile. Beaucoup ont utilisé, à ce propos, le terme de **réflexe** : ainsi, pour Nicole, la voiture n'est pas un réflexe en région parisienne ; pour Muriel, la voiture est un réflexe lorsque l'on souhaite aller rapidement quelque part ; ou encore Alain nous dit-il que lui-même avait le « réflexe de la voiture » pour se déplacer « au plus simple ». Le terme de réflexe se trouve ici utilisé très justement par les enquêtés, qui mettent en avant **l'idée d'automatisme et de non-conscientisation de l'action** que plusieurs auteurs relèvent au sujet des routines.

Ainsi, que ce soit dans la succession des pratiques quotidiennes ou dans l'incorporation physique qui nous lie aux objets, les routines apparaissent fortement structurantes des comportements de mobilité quotidiens, et, notamment des comportements automobilistes. Une telle force des habitudes met alors en lumière toute la difficulté d'aller contre l'évidence-même qu'elles représentent, afin de les modifier. Ainsi, le **changement des habitudes de déplacement sur le trajet domicile-travail se heurte principalement à la question de la**

⁸⁷ Pour plus d'informations sur cette théorie sociologique, voir les principales publications du MàP : Warnier (dir.), 1994 ; Rosselin, 1998 ; Bayart, Warnier (dir.), 2004 ou plus récemment Roustan, 2007.

remise en cause des routines. Face à l'injonction de changement portée par les grands enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle, quels sont les mécanismes susceptibles de déclencher un report modal, de l'automobile vers d'autres formes de mobilité alternatives ? La communication en faveur d'une prise de conscience environnementale apparaît être une piste explorée par différents acteurs. C'est pourquoi nous avons cherché à analyser le rôle éventuel de cette prise de conscience dans la transformation des pratiques, observable dans les trajectoires biographiques des altermobilités.

2- La question de la réflexivité sur les pratiques de déplacements : prise de conscience écologique et changement de pratiques

Face aux grands enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle tels que le changement climatique, de nombreux acteurs cherchent à développer la conscience environnementale du grand public. Ainsi en France, des collectivités locales, dans la perspective d'un développement durable, s'attachent à créer une conscience « éco-citoyenne »⁸⁸ ; de grandes associations de défense de l'environnement, telles que WWF, reprennent également cet objectif ou encore l'ADEME qui mène, en ce sens, des « actions d'éducation à l'environnement »⁸⁹. Un lien implicite est ainsi créé par ces acteurs, entre le développement de la conscience environnementale des citoyens et leurs comportements quotidiens. Néanmoins, ce lien ne semble pas aller de soi et mérite d'être questionné notamment en regard du rôle qu'ont pu prendre les valeurs environnementales dans les processus de changements d'habitudes modales. Trois types d'attitudes ont ainsi pu être repérées.

A- L'expression des valeurs environnementales dans le militantisme et l'engagement

Tout d'abord, pour certains altermobilités, **le changement d'habitudes modales s'inscrit dans un engagement citoyen et écologique** qui prend, notamment, la forme d'un engagement associatif⁹⁰. Les interviews des altermobilités exprimant des convictions environnementales fortes montrent effectivement des engagements personnels dans des actions militantes, principalement associatives, que ces dernières soient directement reliées au changement d'habitudes modales (comme nous le verrons ci-après) ou non. Ainsi, l'adoption de pratiques altermobiles va de pair, pour certains, avec un mode de vie spécifique. Par exemple, pour Bernard, le choix de combiner le train et le vélo pour aller travailler va de pair avec un choix résidentiel en village. Le choix de leur maison a été en partie lié à la présence d'une gare à proximité de leur habitation, limitant alors leur dépendance automobile :

« Le côté environnemental pour ne pas dire écolo nous branchait bien. C'est-à-dire qu'à compter de cette période-là, j'ai commencé à travailler plus tôt le matin et à prendre le train... (...) Je parlais tout à l'heure d'intérêt environnemental, écolo, mais je

⁸⁸ C'est par exemple le cas du conseil général de l'Essonne : http://www.essonne.fr/developpement_durable/lagenda_21_departemental/developper_une_conscience_eco_citoyenne/, site consulté le 20/11/2007.

⁸⁹ www.ademe.fr/midi-pyrenees, site consulté le 20/11/2007.

⁹⁰ Voir également en Partie 3, Chapitre 8- L'itinéraire du changement.

pense que y'a quand même ce souci-là en arrière plan, pas d'aller toujours au plus simple, au plus rapide, au plus performant (...) Ce qui est sûr, c'est que j'ai conscience que prendre la voiture sur un trajet de deux ou trois km, c'est polluant ! Donc j'ai cette sensibilité... » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

Si Bernard met en avant sa conscience de la pollution, ses valeurs environnementales s'incarnent également dans d'autres activités, telle que sa participation active à une association de cycliste. Un **faisceau de pratiques militantes et engagées** entoure donc, chez certains altermobilités, les choix de déplacements opérés. Ces pratiques militantes laissent à penser que les valeurs environnementales ainsi mises en avant par ces altermobilités ne se limitent pas à une simple justification de leurs pratiques.

B- L'absence de motivations environnementales dans le changement de pratiques

A l'inverse, d'autres altermobilités ont affirmé **l'absence de considération environnementale dans leurs choix de déplacements**. Ainsi, Alain invoque davantage la **dimension pratique** dans son choix de se déplacer à vélo pour se rendre au travail :

« [Est-ce que c'est un choix environnemental ?] Non, moi, je crois que c'est vraiment le côté pratique ! Vu la distance par rapport au travail, ça m'a paru être la meilleure solution. » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Plus nettement encore, Catherine nie toute influence qu'aurait pu avoir cette motivation dans son choix de prendre le train pour se rendre au travail :

« J'ai pas de citoyenneté par rapport à cette question. Souvent c'est un aspect que j'aborde pas. Moi j'ai toujours habité à la campagne, à part quelques moments dans ma vie, donc j'étais proche de la nature j'avais un grand-père agriculteur en plus donc... J'ai un cadre de vie qui est très agréable et très confortable, loin du bruit et de la pollution parce que j'habite un village où il n'y a que des maisons individuelles, y' pas d'immeubles... (...) Donc je n'ai pas des attitudes citoyennes par rapport à la vie écologique. Je ne me sens pas impliquée... » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Ainsi, dans certains changements de pratiques, la conscience environnementale n'intervient ni dans le processus ni même comme une justification *a posteriori*. Elle s'avère être consciemment écartée par les individus des éléments déterminants de leur changement d'habitudes modales. Les valeurs écologiques apparaissent alors, de manière peut-être surprenante ou contre-intuitive, non nécessaires au changement de comportements de mobilité.

C- Les valeurs environnementales comme justifications de la pratique

Enfin, une troisième attitude a pu être repérée. Elle semble être la plus importante dans nos entretiens et corroborée par les grandes enquêtes quantitatives portant sur les opinions et pratiques environnementales. Dans cette troisième attitude, **les valeurs écologiques apparaissent plutôt comme des justifications des pratiques a posteriori du changement** que comme des éléments déclencheurs de ce dernier.

En effet, l'environnement se trouve invoqué par certains altermobilités comme un élément ayant participé à l'adoption de pratiques altermobiles. Néanmoins, il n'apparaît pas nécessairement dans les déclencheurs du changement. Certains interviewés en étaient d'ailleurs conscients :

« Ça fait partie de mes motivations. Je pense que mon épouse et moi avons quand même une sensibilité particulière à l'environnement, la protection de l'environnement. J'ai le sentiment que c'est quelque chose qui nous préoccupe beaucoup plus que d'autres personnes et donc c'est vrai que ça participe de ce sentiment-là. Ça va pas jusqu'à aller à pied ! Dans certains cas, vous pourriez me dire que je pourrais y aller à pied ou prendre le bus... J'ai conscience, je sais de façon intellectuelle que prendre le bus est quand même un moyen plus écologique que prendre ma voiture pour aller au cinéma ! Eh ben, je ne vais pas jusque là ! Ma conscience a des limites... C'est pas ma motivation première pour prendre mon vélo... » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

Le lien entre la conscience intellectuelle des dégâts environnementaux occasionnés par l'usage de la voiture et les pratiques de déplacements se trouve ici questionné par l'enquêteur lui-même, notamment au travers de l'expression « ma conscience a ses limites ». Autrement dit, la mise en pratique des convictions environnementales ne semble avoir lieu que dans la mesure où ces dernières rentrent en consonance avec la praticité du mode de déplacement. Cet élément montre bien la dimension de justification que recouvrent les valeurs environnementales. A l'instar de Marcel, Laura met en avant l'importance de l'environnement dans son choix de covoiturer. Mais, au fil de l'entretien, ce sont davantage les **dimensions économiques** (partage du coût du déplacement) **et pratiques** (trouver une place de parking) qui semblent guider son choix modal.

Ainsi, les déclencheurs du changement de pratiques modales sur le trajet domicile-travail renvoient davantage aux contraintes, comme nous le verrons dans la description des processus (partie itinéraire du changement). Au final, l'environnement fonctionne comme un avantage supplémentaire au changement de pratiques que l'on pourrait ainsi résumer : « et en plus, c'est bon pour l'environnement ! ». Ce « supplément d'âme » attribué à la pratique apparaît, par exemple, dans le discours de Patrice avec la répétition de l'usage du terme *aussi* :

*« Bon, y'a **aussi un peu** mettre en accord mes actes avec ce que je pense au niveau de l'environnement... (...) Y'a **aussi** le côté environnement, je me dis que c'est peut-être pas mal de prendre le train, plutôt que la voiture ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)*

La sauvegarde de l'environnement constitue alors une conséquence inattendue (unexpected) et positive du changement de pratiques modales.

Cette troisième attitude qui consiste à utiliser les valeurs environnementales pour justifier le changement d'habitudes, **semble être la plus importante**. Bien que nous ne puissions l'affirmer en regard de notre corpus d'entretiens pour des raisons méthodologiques, ces résultats renvoient aux tendances mises en lumière par les grandes enquêtes sur l'environnement. Ces enquêtes soulignent la présence d'un quasi-consensus de la population en faveur de l'environnement au niveau des opinions et valeurs, mais un faible pourcentage des individus qui s'engagent dans des pratiques quotidiennes respectueuses de l'environnement (Bozonnet, 2006). Ainsi, **si les valeurs existent bel et bien et semblent intégrées aux manières de penser des individus, elles entrent pourtant peu en jeu dans les pratiques**. Ce constat amène alors à repenser la place des valeurs dans le processus de changement dont il est ici question.

Face au système de contraintes et aux routines décrites précédemment, le rôle des valeurs apparaît relativement faible dans le processus de changement. L'intégration de valeurs pro-environnementales et **le développement d'une conscience écologique ne semblent pas suffisantes pour déclencher un processus de changement** amenant à l'adoption de pratiques modales altermobiles, **excepté dans le cas des militants**. Cette analyse ne signifie pas que le développement d'une conscience écologique soit inutile, ni que les changements de comportements ne peuvent être impulsés par des mesures politiques. En effet, il est plutôt intéressant de constater que les valeurs ne jouent que dans la mesure où elles entraînent des engagements militants et citoyens en faveur de l'environnement, car les citoyens ne sont pas tous militants et ne peuvent pas tous le devenir. De plus, si le développement des valeurs environnementales semble peu jouer comme déclencheur, ces dernières jouent un rôle non négligeable dans la justification des nouvelles pratiques qui se rapportent alors, d'un point de vue social, à des valeurs acceptées de tous. De ce point de vue, elles favorisent la pérennisation des nouvelles pratiques⁹¹.

Enfin, si les changements modaux ne sont pas tous impulsés par une modification des valeurs individuelles, l'analyse des processus en eux-mêmes risque de s'avérer riche d'enseignements quant aux éléments qui interviennent dans le déclenchement du

⁹¹ Nous reviendrons ci-dessous sur la question de la durabilité des nouvelles pratiques ainsi adoptées, au Chapitre 9- L'altermobilité comme pratique durable.

processus, puis dans le passage vers d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle. **La décision de changer de mode se révèle en tant que processus**, « comme un flux » durant lequel un état stabilisé se substitue à un autre après une période de « flou » (Desjeux, 2004 : 27-32). C'est donc sous la forme d'un **itinéraire** (Desjeux, 2004) que nous analyserons les processus de changement. Cette méthode permet d'en décrire chacune des étapes, d'en dégager les caractéristiques et les déterminants. Avant de passer à la description proprement dite des trois types de processus de changement identifiés, il convient de faire un détour par les contextes spécifiques dans lesquels s'insèrent ces changements de pratiques. En effet, si le système de contraintes déterminant le choix du mode de déplacement sur le trajet domicile-travail se trouve être stable, le changement apparaît difficile. Le changement d'habitudes modales apparaît dans des contextes de changement qui amènent à la recomposition des habitudes.

3- La remise en cause des routines : des contextes propices au changement

La prise de conscience environnementale apparaît ainsi bien souvent insuffisante, à elle seule, pour déclencher un changement de pratiques. Elle se heurte notamment à la force d'inertie des routines. En l'absence d'une remise en cause de ces routines, les habitudes sont peu susceptibles de se modifier. Les récits biographiques des altermobilités laissent apparaître que les changements d'habitudes modales s'insèrent dans les périodes de transition biographiques ou des contextes de remise en cause. Chacun de ces contextes possède une part d'imprévisibilité, au sens que donne M. Grossetti à ce terme (Grossetti, 2004 ; Grossetti, 2006).

A- De la prise en compte de l'imprévisibilité dans la recomposition des routines

L'imprévisibilité, comme élément amenant à la recomposition des routines, apparaît chez différents auteurs. Elle apparaît, par exemple, dans le débat opposant B. Lahire à P. Bourdieu dans *L'homme Pluriel*. Dans cet ouvrage, B. Lahire cite notamment les *Méditations Pascaliennes* (1997), dans lesquelles P. Bourdieu souligne le poids de l'habitus (c'est-à-dire des routines incorporées). Ce dernier tend à se reproduire sans cesse ; mais là où P. Bourdieu avançait l'idée que l'habitus mettait les individus à l'abri des crises, B. Lahire opère une distinction entre les « désirs des acteurs » et les « situations réelles », replongeant alors dans la situation présente et sa nécessaire imprévisibilité. Ainsi, selon Lahire, même si les acteurs ne souhaitent pas voir arriver des situations de crises susceptibles de remettre en cause leurs routines, ces dernières restent tout de même susceptibles d'arriver, les « crises polymorphes [faisant] le quotidien des acteurs » (Lahire, 1998 : 56). Sa critique de P. Bourdieu continue au travers de la définition que chacun attribue aux crises : là où Bourdieu n'évoquait que des grands bouleversements tels que le déplacement dans l'espace social, Lahire met en avant l'existence de crises beaucoup plus quotidiennes et personnelles que peuvent être des changements familiaux (naissance d'un enfant, divorce), des changements amicaux ou encore professionnels (Lahire, 1998 : 56).

L'apport de B. Lahire dans ce débat nous apparaît alors triple. Tout d'abord, d'un point de vue méthodologique, cette discussion met en exergue le rôle des échelles d'observation et des différentes facettes de la réalité qu'elles nous permettent de voir (Desjeux, 2004). Ainsi, de notre point de vue, la focale très macrosociale qui préside aux analyses bourdieusiennes,

amène nécessairement des analyses très déterministes du changement social. Cette perspective l'empêche alors de voir, donc de rendre compte, des crises décrites par B. Lahire qui s'avèrent davantage visibles à l'échelle microsociale qui est la nôtre. Deuxièmement, cet auteur pointe à juste titre le rôle des périodes de crises et de transition dans la recomposition des routines quotidiennes. Troisièmement, il amorce l'idée d'une dimension imprévisible qui serait à l'origine de ces crises, même si elle ne s'avère pas davantage explicitée.

A son tour, H. S. Becker raconte dans *Les ficelles du métier*, par quel hasard, il a été amené à rencontrer sa femme Dianne, et du même coup, à s'intéresser « au rôle du hasard et des coïncidences dans la vie sociale » (Becker, 2002 : 66). Ainsi parle-t-il de **« contingences » entre des évènements**, la succession de cette contingence d'évènements amenant à un résultat peu prévisible. Néanmoins, ce résultat ne serait pas arrivé sans la succession des évènements qui l'ont précédé. H. S. Becker donne alors pour exemple le travail d'une de ses étudiantes sur le divorce : si les couples qui divorcent passent bien tous par le même processus, tous les couples passant par ce processus ne divorcent pas nécessairement. Ainsi, il n'y a pas de déterminisme dans les étapes du processus repéré. **Cette analyse de la contingence met alors en lumière le rôle du hasard ou des coïncidences dans l'apparition d'un événement.**

Or, le hasard semble être un élément peu interrogé par les sociologues. Comme le montre M. Grossetti dans sa *Sociologie de l'imprévisible* (2004), le rôle du hasard ou des coïncidences dans l'explication sociologique a été pendant bien longtemps inexploré, volontairement écarté des modèles d'analyse car trop anecdotique ou bien écrasé par des visions déterministes (Grossetti, 2004 : 26-36). Cet auteur travaille à **réintroduire le hasard dans les analyses sociologiques, notamment au travers du concept d'imprévisibilité**. Il explicite l'imprévisibilité en décrivant les quatre formes qu'elle peut prendre, selon « la plus ou moins grande prévisibilité du moment de leur survenue et celle des issues possibles » (Grossetti, 2006 : 16). Ces quatre formes ont d'ailleurs pu être retrouvées dans notre propre terrain, chacune d'entre elles amenant des contextes propices au changement de pratiques grâce à la remise en cause des routines.

De la même manière que le poids des routines est apparu sous le terme de réflexes dans le discours des enquêtés, **la dimension imprévisible qui préside en partie aux remises en cause des routines a été évoquée dans plusieurs entretiens au travers du « hasard »**. Le hasard est souvent évoqué par les interviewés comme une variable explicative de leur changement de pratiques, quand bien même ce dernier s'insère dans des

contraintes bien spécifiques⁹². C'est ainsi que Alain ou Muriel invoquent le hasard pour expliquer leur passage d'un usage individuel de la voiture au covoiturage. La récurrence du terme de hasard lui-même dans les entretiens nous engage alors d'autant plus à pousser l'investigation sociologique dans les méandres de l'imprévisibilité.

B- Des ruptures biographiques

Une première forme d'imprévisibilité, la plus imprévisible peut-être selon l'échelle établie par M. Grossetti, renvoie aux **événements non prévisibles dans le temps et dont les conséquences ne sont pas non plus prévisibles** : « la situation échappe à toute programmation et les conséquences se révèlent aussi inattendues pour tout le monde » (Grossetti, 2006 : 18). Cet auteur le nomme « **modèle de la crise** ».

L'exemple le plus frappant nous est ainsi fourni lors de l'entretien avec Jeannine. On observe, en effet, dans sa biographie, une forte rupture au moment du **décès** de son premier mari :

« J'ai eu mon deuxième enfant quand mon mari est décédé. C'est-à-dire que je me suis retrouvée veuve enceinte. Donc là, ça a été la vie très dure. Il est mort en novembre 84 et mon fils est né en 85. (...) Il est mort d'un accident de voiture. Un accident du travail. A St Jean Les Deux Jumeaux, y'a eu un très grave accident, y'a eu les hélicoptères, y'a eu 6 morts ce jour-là, ça a été une catastrophe ! Et lui était garé sur un parking. C'est un camion qui est venu s'écraser sur la voiture... donc là, après, la vie a été changée complètement. » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

L'avènement de ce décès constitue bien alors un élément totalement imprévisible dans la vie de cette enquêtée et les conséquences en seront en grande partie irréversibles. Suite à cet événement tragique, Jeannine décide de « tout recommencer à zéro » : elle part s'installer dans une autre région et change de travail. Avant l'accident de son mari, Jeannine nourrissait une véritable passion pour les voitures et se déplaçait exclusivement en automobile. Mais, lorsque elle-même est victime d'un accident de la route, elle décide d'abandonner tout usage de ce mode :

« Au début, je venais en voiture (...) J'ai eu un accident de voiture, ma voiture était en épave donc j'ai dit : je ne rachète plus de voiture ! J'avais eu très peur... Donc après, je ne venais que en bus ! Les courses, les promenades, tout en bus !. » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

Depuis, Jeannine s'est remariée et a récemment acheté une voiture avec son nouveau mari. Pourtant, elle continue à se déplacer en bus, notamment pour se rendre au travail. Ainsi, on observe un changement irréversible d'habitudes modales, suite à la succession des deux accidents de voiture dont Jeannine a été victime. La forte rupture qui se lit dans la trajectoire biographique de Jeannine, entre la vie avec son mari et la vie après le décès de

⁹² Nous reviendrons sur le rôle des contraintes dans le processus de changement ci-dessous au Chapitre 8.

ce dernier, se traduit également dans la modification de ses habitudes de déplacements. Si elle vouait un véritable culte à l'automobile avant l'accident qui a coûté la vie à son premier mari, elle adopte à la suite de cet événement tragique de toutes autres habitudes de mobilité, quasiment en rejet de la voiture. Il s'agit alors ici d'un véritable changement de mode de vie.

Bien évidemment, ce cas constitue un cas extrême de changement occasionné par un événement extérieur et imprévisible. Dans la même lignée d'événements, il nous a été donné à voir des ruptures conjugales concomitantes ou précédant des changements d'habitudes modales. Ainsi, l'usage du train en substitution à celui de la voiture coïncide, dans la trajectoire de vie de Françoise, avec la séparation d'avec son mari :

« On avait deux voitures... Oui, il se déplaçait en voiture... Moi, j'avais envisagé d'avoir qu'une seule voiture, mais lui ne voulait pas ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

De même, Frédéric s'est mis à se déplacer à vélo après son **divorce** et surtout sa rencontre avec sa nouvelle petite amie, Céline – nous y reviendrons.

Si la trajectoire de vie de Jeannine se découpe bien entre deux usages modaux très différenciés suite au décès dans un accident de voiture de son mari, ce cas semble néanmoins assez exceptionnel de par sa brutalité. On observe plus largement, comme dans le cas de Françoise ou de Frédéric **une certaine coïncidence entre des moments de rupture** (ici, il s'agit spécifiquement de ruptures conjugales) **et des changements de mode de déplacement**. De telles coïncidences ne signifient pas pour autant un déterminisme : notre propos n'est pas d'avancer l'idée que le divorce de Frédéric, par exemple, l'ait directement amené à se déplacer à vélo. Le processus de décision s'avère beaucoup plus long et montre davantage d'éléments déclencheurs, comme nous le verrons ci-dessous. Mais, il n'en reste pas moins que les périodes de rupture ou de transition biographiques offrent une certaine opportunité à la recomposition des habitudes et, parmi elles, des habitudes modales.

Ainsi, certains reports modaux s'insinuent dans des périodes de rupture biographiques fortement imprévisibles. Si le décès d'un proche ou un divorce peuvent avoir ainsi des répercussions sur les pratiques de déplacements, ils semblent engendrer plus largement des **ruptures de routines voire de complètes recompositions du mode de vie**. Ainsi si Bromberger souligne que certaines **passions ordinaires** sont héritées, d'autres naissent d'« un drame qui scande une étape majeure de la vie personnelle » (Bromberger : 36). Plus proche de notre problématique autour de la mobilité, certains Nord-Américains décident de **changer de vie et de partir vivre sur les routes** à la suite d'une annonce de maladie ou du

décès d'un proche : « Un grand nombre de full-time RVers⁹³ a également pris cette décision de vivre dans un RV à la suite d'un décès d'un parent, d'un frère, d'une sœur, voire même d'un enfant. Souvent ce parent, ce frère ou cette sœur sont décédés relativement jeunes. Le full-time RVer justifie alors son choix de mode de vie en avançant le fait qu'il ne veut pas attendre la retraite, comme l'a fait ce parent défunt, avant de profiter de la vie. » (Forget, 2008 : 221).

Les ruptures biographiques imprévisibles tendent alors à créer un contexte favorable, un moment propice à la recomposition des habitudes, dont les pratiques de déplacements domicile-travail font partie. Néanmoins, comme nous l'avons montré dans le premier chapitre, ce trajet se trouve enserré dans un système de contraintes bien spécifiques. A ce titre, certains changements affectant directement ce système de contraintes occasionnent également des ruptures dans les routines et permettent leur recomposition.

C- Des changements remettant en cause l'équilibre du système de contraintes

Le trajet domicile-travail se trouve être au cœur d'un **système de contraintes** mettant en jeu le lieu d'habitation, le lieu de travail, la distance entre ces deux lieux, les contraintes horaires tant professionnelles que familiales et les éventuels avantages professionnels accordés aux salariés en matière de déplacements. **Lorsque ce système est fixe, les routines de déplacements tendent à être stables et à se reproduire. Mais, lorsque ces contraintes viennent à se modifier, elles peuvent occasionner des changements de pratiques modales.** Deux modifications seront principalement explorées ici : d'une part, le **déménagement**, qu'il prenne la forme d'un changement de lieu d'habitation ou du lieu de travail et, d'autre part, la **diminution des contraintes familiales** liées notamment à l'avancée en âge des enfants et à leur autonomisation. Ici encore, l'influence de ces modifications sur le report modal ne doit pas être perçue comme un déterminisme ; toute modification du système de contraintes n'entraîne pas nécessairement un changement d'habitudes et, si tel est le cas, ce dernier ne se fait pas nécessairement en faveur de l'altérmobilité. Mais il n'en reste pas moins que ce sont dans ces modifications que s'insinuent des transformations durables des routines de déplacements.

⁹³ Les full-time RVers sont les noms attribués à ces américains qui décident de vivre « on the road ». Les initiales RV signifient véhicule récréatif (caravanes, campings-cars).

C1- Les déménagements

Dans la perspective d'évènements amenant au changement d'habitudes modales, les déménagements nous sont apparus particulièrement intéressants. En effet, le changement de lieu de travail comme le changement de lieu d'habitation semblent être des déclencheurs possibles au changement de routines modales. En tant que déterminants du trajet domicile-travail (ne serait-ce que parce qu'ils en déterminent la distance), une modification de l'un ou de l'autre de ces lieux engendre une transformation du système de contraintes, susceptible d'induire à son tour un changement de mode de déplacement. Ici, si nous nous référons à la typologie établie par M. Grossetti, **l'imprévisibilité semble être davantage planifiée**. Il s'agit alors de ce que cet auteur appelle le « **modèle du carrefour** » : le déménagement familial ou le changement de lieu de travail sont planifiés, mais les conséquences de ces changements restent imprévisibles (Grossetti, 2006 : 16).

Ainsi, dans plusieurs trajectoires biographiques, les changements de pratiques coïncident avec des déménagements. C'est par exemple le cas de Nicole qui, après avoir passé une longue période de sa vie en région parisienne, est venue s'installer en région toulousaine :

« C'est arrivé aussi avec le moment où je suis venue en province parce que quand on est parisienne, on n'a pas besoin de covoiturage ! Y'a des transports en commun dans tous les sens, quand on veut aller quelque part, on y va, on prend le train ! On prend pas sa voiture, c'est tellement compliqué, c'est pas un réflexe parce que c'est pas une nécessité ! » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

Dans cet extrait d'entretiens, Nicole souligne le rôle des contraintes d'offre de déplacement qui diffèrent fortement entre la région parisienne et la région toulousaine. Le changement d'offre de transports est bien à prendre en compte, dans la modification qu'il occasionne du système de contraintes du trajet domicile-travail.

De même, Laura a commencé à covoiturer lorsqu'elle a changé d'emploi :

« J'étais hôtesse d'accueil, je travaillais dans un commerce. J'ai changé parce que je voulais un mi-temps, j'en avais marre de travailler toute la journée et puis en ville, en plus, je partais le matin jusqu'au soir... Et il y a dix ans, j'ai eu l'opportunité de rentrer ici à mi-temps, en week-end, j'ai commencé le week-end. Donc je faisais que vingt heures, en même temps, je pouvais me permettre de garder mes enfants, de m'occuper de mes enfants... » (Laura, 44 ans, Toulouse)

Bien évidemment, chacun de ces changements d'emploi implique des changements de contrainte d'ores et déjà perceptibles dans les verbatim présentés ici ; nous y reviendrons ci-après. L'idée est de montrer ici que **ces changements occasionnent non seulement une modification du système de contraintes mais aussi créent les conditions favorables à un changement de pratiques**.

Enfin, Bernard, aujourd'hui usager du train+vélo, décrit sa période de changement de pratiques modales comme une « **période charnière** » durant laquelle se recomposait à la

fois sa vie familiale (déménagement, arrivée du premier enfant) et sa vie professionnelle (changement d'emploi) :

« 1999, c'était une période charnière, puisque Annabelle, ma fille aînée, est arrivée à ce moment-là ! Donc au moment où ma femme a changé de travail, nous avons déménagé et elle est arrivée dans les cartons du déménagement ! Au milieu ! Donc là, on a déménagé pour raisons professionnelles, ma femme étant affectée sur Chambéry et donc moi, ça changeait rien... Si, ça changeait que j'ai encore fait un an dans la nouvelle société et j'ai changé de travail en juillet 2000 ! Et donc là, depuis, on est affecté de façon ferme tous les deux sur Chambéry ! Je n'ai plus de déplacements à faire sur Grenoble, les chantiers dans la banlieue lyonnaise, à Thonon, c'est fini ! Je suis sur Chambéry. Donc en 99, on a déménagé et on s'est installé à St Pierre d'Albigny. » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

L'exemple de Bernard nous ramène à la forme idéale-typique de la crise, telle qu'elle est décrite par M. Grossetti (2006). En effet, on observe dans cet exemple un « **recouvrement** » **des contextes soumis à l'imprévisibilité** (Grossetti, 2006 : 18) : ce sont à la fois la sphère familiale et la sphère professionnelle qui s'avèrent instables au même moment. De plus, cette instabilité semble se combiner avec le passage d'une étape à l'autre du cycle de vie, celle de l'installation familiale. La dimension de **transition dans le cycle de vie** constitue également pour M. Grossetti une autre forme d'imprévisibilité, distincte du modèle de la crise. Ainsi, la typologie établie par cet auteur doit bien être utilisée comme un cadre d'analyse, chacune des formes ainsi décrites pouvant se combiner dans les cas concrets du terrain. D'autant que le terme de « crise » nous a semblé relativement peu adapté pour décrire la situation de Bernard. En effet, ce terme implique une nuance négative dans la description de la situation ; or, l'interviewé n'a pas exprimé une telle perception négative de sa situation en la décrivant. Le terme de crise apparaît alors peut-être un peu trop normatif pour décrire la diversité des situations de transition et d'imprévisibilité, quand bien même ces dernières combinerait plusieurs contextes d'instabilité.

Ainsi, les déménagements interviennent directement sur la définition du trajet domicile-travail. Néanmoins, au-delà de cette dimension, et à la manière des périodes de ruptures précédemment décrites, ils tendent à créer des périodes de flottements où les routines, d'ores et déjà mises à mal par ces changements, se trouvent plus facilement questionnées et remises en cause : elles peuvent alors se modifier.

C2- La diminution des charges familiales

Le changement du système de contraintes peut également être occasionné par une diminution des contraintes familiales, notamment pour les femmes. En effet, la présence d'enfants, surtout lorsque ceux-ci sont jeunes, impose aux parents des horaires de retour relativement stricts le soir. Par exemple, quand les enfants avancent en âge, la présence d'une baby-sitter n'est plus nécessaire après l'école. Les parents – et notamment, les mères

– peuvent alors consacrer plus de temps à leur trajet du soir. Ainsi, Muriel souligne l'importance de son retour ponctuel à 17h le soir ; par chance, sa covoitureuse s'était adaptée à ses horaires :

« Elle terminait plus tard, elle, parce que moi, je partais vers 5h, c'est vrai que je préférais arriver assez tôt et partir assez tôt pour être avec mes filles et elle partait plutôt vers 6h et à la fin de la semaine, elle m'a dit : "Eh ben, si tu veux, on continue !" . Elle trouvait ça sympa ! Mais je lui ai dit : "Moi, les horaires ne me conviennent pas trop parce que je préfère arriver vers 5h !" et elle m'a dit : "C'est pas grave ! Je m'adapte à tes horaires !" Elle faisait ces horaires-là parce qu'elle avait l'habitude mais elle m'a dit : "je peux très bien décaler, pour rentrer à 5h !" Et finalement, on a fait ça pendant trois ans ! » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

Ce covoiturage a pris fin avec la mutation de cette collègue. Mais, entre-temps, les filles de Muriel ont grandi et l'entrée au collège de la dernière a été l'occasion pour Muriel d'adopter le vélo pour se rendre au travail :

« Donc j'ai commencé en septembre 2002, donc ça fait deux ans et demi ! A cette rentrée, y'en avait une qui était en sixième et l'autre en quatrième ! Oui ! Le fait qu'elles soient au collège, j'étais moins tenue par le temps le soir (...). » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

De la même manière, le trajet du matin implique parfois un enchaînement de la dépose des enfants avec le trajet vers le lieu de travail. L'autonomisation progressive des enfants permet alors de lever certains impératifs. Ainsi, une fois que sa fille est entrée en sixième, Alain a considéré qu'elle était suffisamment grande pour se déplacer à vélo :

« Alors, je venais en voiture parce que je déposais mes enfants à l'école en passant, ils sont dans une école à peu près dans le quartier où j'habite mais pas sur une ligne de transports en commun donc j'étais obligé de les déposer en voiture et de venir après ici. Quand ils se sont mis à grandir, c'est-à-dire que ma fille aînée soit en sixième, je sais pas comment ça s'est fait, un jour, on a décidé de prendre des vélos !! Alors, je ne sais plus ce qui a fait qu'on est passé au vélo. Je sais pas si c'est pas le fait que Sophie avait fait un concours de dessins et elle avait gagné un vélo. A Décathlon, ils avaient lancé un concours de dessins et c'est peut-être ça qui a décidé le passage au vélo. Donc elle a gagné ce vélo et on s'est dit : "Tiens, on va aller tous ensemble en vélo ! Moi, je vous laisserais à l'école et je continuerais vers le centre-ville en vélo !" Du coup, son frère qui a deux ans d'écart avec elle, on lui a trouvé un vélo ! Moi, j'en ai trouvé aussi un à cette époque. » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Ce changement d'habitudes modales s'inscrit tout à fait dans une démarche d'autonomisation de déplacements des enfants :

« C'est aussi une autre chose... On l'a fait avec les enfants parce que moi, ça me permettait de les accompagner à l'école mais ils pouvaient revenir tout seuls ! Donc ça leur a donné une autonomie qu'ils n'avaient pas avec la voiture ! Parce que quand on emmenait les enfants en voiture, je les emmenais moi le matin et à midi et ma femme était obligée de les récupérer en fin de matinée et vers 4/5h donc c'était un peu compliqué pour eux, ils avaient pas forcément les mêmes horaires de cours donc c'est une recherche d'autonomie qui a poussé aussi à prendre les vélos ! Parce que ça permettait à tout le monde d'être autonome, moi de venir en vélo jusqu'ici et eux de rentrer seuls... » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Ainsi, **l'adoption d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail semble être facilitée lorsque les enfants gagnent en autonomie de déplacement** car, ce gain

d'autonomie amène une diminution des contraintes qui pèsent sur le trajet domicile-travail des parents. De la même manière, pour Christelle ou Gontran, l'avancée en âge de leurs enfants et leur départ de la maison les ont amenés à recomposer non seulement leurs habitudes de déplacements mais aussi leur lieu d'habitation. Ici, les transitions décrites s'apparentent aux transitions des parcours de vie (Grossetti, 2006 : 17). Ce constat nous amène alors à questionner, dans la perspective adoptée dans la partie précédente, le passage à l'altermobilité comme une nouvelle étape dans le cycle de vie.

D- L'altermobilité : une nouvelle étape dans le cycle de vie ?

Comme le souligne M. Grossetti, des situations imprévisibles peuvent émerger dans les moments de transition du cycle de vie (Grossetti, 2006 : 17). Ce constat a été également établi, en lien avec les changements de modes de déplacements, il y a déjà plusieurs années, dans une étude menée par l'IRT sur le changement de modes de déplacements à Rennes : « Celle-ci [l'enquête qualitative] montre notamment que les changements dans l'usage des modes de transports se font principalement **à l'occasion de moments privilégiés dans le cycle de vie scolaire, professionnel ou familial**. Certains de ces moments ont été identifiés, ainsi que les changements qui leur étaient associés. » (IRT, 1978 :1).

Dans notre propre corpus de récits de vie, l'altermobilité nous a néanmoins semblé apparaître à un moment bien précis du cycle de vie, **quand les enfants commencent à prendre leur propre autonomie de déplacement, voire quand ils quittent la maison** ou que le conjoint part en retraite. Ce constat nous a alors amené à poser l'hypothèse d'un changement d'habitudes de mobilité qui apparaîtrait comme le marqueur d'une nouvelle étape dans le cycle de vie. De la même manière dont nous avons évoqué le passage du permis de conduire comme un marqueur possible de l'entrée dans l'âge adulte, **l'altermobilité peut-elle se considérer comme le marqueur de l'amorce du vieillissement ?**

Cette question apparaît d'autant plus légitime que nous avons pu faire le constat, au cours de notre enquête, que ce changement d'habitudes de mobilité s'accompagnait parfois d'un changement de localisation résidentielle caractérisé par un départ du périurbain au profit d'un retour dans l'hyper-centre urbain :

« Puis on est revenu dans le centre de Nîmes. Maintenant, on a un appartement avenue Carnot, voilà... (...) En fait, on s'est mis dans Nîmes pour ne plus avoir à faire de voiture. C'est-à-dire que le problème du village, c'est que les gamins veulent faire des activités donc on passe son temps à les amener à une activité puis à une autre ! Alors quand ils sont petits, ça se justifie... Pour la dernière, elle a 16 ans, donc elle devait avoir 12 ans [quand on a déménagé], parce qu'on estime qu'à 12 ans, les

gamins peuvent se débrouiller tout seuls ! Donc en particulier, s'ils veulent pratiquer une activité, eh ben, à Nîmes, y'a tout ce qu'il faut ! Ils se déplacent à pied ou en bus mais ils ne nous enquiennent pas qu'il faut les emmener en bagnole ! Donc voilà le raisonnement ! Les gamins en bas âge, maison, parce qu'on peut les mettre dans le jardin quand ils nous cassent les oreilles et puis ça leur plaît ! Et puis quand ils deviennent ados, le jardin, ils s'en foutent ! Donc ça devient une corvée pour les parents, nous, on a toujours été en appart' donc retour en appart' et là, vous avez les magasins si vous voulez faire du shopping, vous faites ce que vous voulez !! Enfin, moi, j'y serais allé mais plus tard ! Parce qu'on n'avait pas fini de payer la maison, enfin, c'était tout un bazar ! On avait encore trois ou quatre ans à rembourser, je crois donc après, effectivement, oui... Mais je sais pas pourquoi, là, d'un coup, elle [ma femme] a dit : "Il faut le faire !" Mais je pense que si, elle en avait marre des transports. Elle s'est plus rendue compte que les gamins grandissaient, donc que ça devenait invivable parce que faire des activités à gauche et à droite, c'est bien ! Mais c'est elle qui les emmenait... Pas moi ! Moi, la semaine je faisais mon boulot, elle, elle travaillait à mi-temps ! En gros, le mercredi après-midi, on monte dans la voiture : je t'emmène là, ensuite, je repasse te prendre, machin ! Et elle passait son après-midi à ça ! Et nos anciens voisins, c'est ce qu'ils font ! Et ils n'en ont que deux !! » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

Le choix de Gontran et de sa femme semble ainsi avoir été motivé par la volonté de limiter les trajets d'accompagnement des enfants à leurs diverses activités. Nous retrouvons ici la volonté d'autonomisation des déplacements des enfants. Si le changement de résidence a été influencé par les transports, il a, en retour, modifié certaines habitudes de déplacements de la famille. Comme le souligne Gontran, la possession et l'usage quotidien de la voiture en habitant en hyper-centre est rapidement devenu problématique, ce qui l'a alors engagé à adopter le vélo pour son trajet domicile-travail :

« Je me suis retrouvé avec la bagnole, habitant en centre-ville dans un appartement où y'avait pas de parking ! C'est-à-dire que quand j'ai acheté l'appart', il n'y avait pas de parking donc pour ma voiture principale, j'ai été obligé de louer un parking à côté et pour mon autre voiture, qui me coûtait pas rien, mais négligeable par rapport au coût d'une voiture que j'aurais acheté moi-même ! (...) Seulement, on paye pas l'essence [sur la voiture de fonction] puisqu'on fait des notes de frais et le parking, par contre, je le payais ! Puisque c'était le soir, j'avais pris un abonnement au parking des Arènes... Je la mettais [la voiture] au parking tous les soirs de 18h à... Et le week-end... Et donc tous les matins, je prenais ma voiture au parking des Arènes et je partais au travail. Sauf que la circulation à Nîmes, c'est l'enfer ! 25 minutes, 30 minutes, 45 minutes !! Donc au bout d'un an, j'ai dit à mon associé : "écoute ! La bagnole, tu me la supprimes ! J'en ai plus besoin, j'en veux plus ! Je vais m'acheter un vélo et j'irais à vélo !" » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

De la même manière, Christelle et son mari ont décidé en 2004 de vendre leur maison de Castanet, en périurbain toulousain, pour s'installer dans un appartement au centre-ville de Toulouse. Ce déménagement a été principalement déclenché par le départ du domicile familial de leur deuxième enfant et de l'entrée au lycée du troisième. Néanmoins, pour Christelle comme pour Gontran, le rôle du temps de déplacement a également joué dans la prise de décision :

« C'est vrai que dans le déménagement, y'avait pleins de raisons ! Mon mari avait des trajets de dingue en voiture, parce que y'avait pas trop d'autres possibilités. C'est vrai qu'à un moment, il était malade et quand il a repris, ça semblait un peu délirant qu'il se

remette à faire les trajets ! Y'avait ça, y'avait le fait que nos enfants étaient tous un peu dans des périodes charnières... » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Enfin, nous retrouvons dans ce changement l'idée développée plus haut d'une **période charnière, propice à la recomposition des habitudes** (dont les habitudes modales) et du recouvrement des sphères d'instabilités. Ce changement résidentiel a ainsi occasionné une recomposition complète des habitudes de déplacements de Christelle, même si le choix de localisation reste, à ses yeux, temporaire :

« Donc on est venu ici, mais on sait que c'est une parenthèse : on est locataire ici ! Donc on sait très bien que quand le dernier aura le bac, on partira plus pour repartir à la campagne mais pas pour faire non plus des trucs délirants de transports !! Voilà, c'est un moment un peu particulier de la vie où en particulier moi, je me déplace à pied, à vélo et en transports en commun. » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Ainsi, la **recomposition des habitudes de déplacements**, notamment sur le trajet domicile-travail peut être **associé à un changement résidentiel**, à un moment de passage et de recomposition d'habitudes que constituent le **départ des enfants de la maison familiale**, l'avancée en âge voire le **passage à la retraite** de l'individu ou de son conjoint. Le changement des habitudes de déplacements associé à ce passage de la vie fait bien évidemment intervenir un certain nombre de contraintes que les extraits d'entretien ci-dessus mettent en lumière : **autonomisation des enfants, rejet de trajets automobiles chargés et longs** pour se rendre sur le lieu de travail⁹⁴, voire **contraintes financières**. Brigitte a ainsi reconsidéré l'usage coûteux de deux voitures :

« C'est vrai que je ne l'ai pas faite [la démarche de venir en bus] avant cette année parce que mon mari était hospitalier aussi et on venait chaque fois qu'on le pouvait à deux dans la voiture ! Mais là, il est à la retraite et moi, je prends le bus... Quand on venait tous les deux, on s'arrangeait pour que ça coïncide mais il avait des gardes, donc c'était pas toujours simple !! Il est à la retraite depuis septembre... (...) Et puis, c'est plus le côté financier qui nous a fait réfléchir ! Parce que comme mon mari partait à la retraite, et qu'on gagnait pas, par conséquent, la même somme à la fin du mois, on s'était franchement posé la question comment on pouvait gérer notre problème en faisant des économies ? Parce qu'il n'était pas question de continuer à utiliser deux voitures comme on le faisait, c'était... on pouvait pas ! Il faut être raisonnable ! Dès fois, il faut se poser les bonnes questions, c'est pas la peine de dépenser quand on peut faire autrement... » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

Même si d'autres éléments jouent dans la prise de décision de Brigitte de venir en bus travailler à l'hôpital plutôt qu'en voiture, la contrainte financière associée au départ en retraite de son mari est à prendre en considération. De plus, ce changement de pratiques modales se trouve ici encore coïncider avec un moment de passage fort dans les trajectoires biographiques qu'est le départ en retraite. Ainsi, même si nous ne pouvons établir de causalité directe et automatique entre le départ des enfants du domicile ou le départ en retraite du conjoint, dans la modification des habitudes de déplacements, force est de

⁹⁴ Voir également au Chapitre 8, Section 1- 1- La création d'une prédisposition au changement.

constater une certaine **coïncidence entre ces évènements**. Ces deux moments de passage, associés à des contraintes davantage matérielles telles que la congestion urbaine rencontrée sur le trajet ou le besoin de faire des économies, offrent les **conditions propices à une recomposition des habitudes de déplacements et des choix modaux**. Nous retrouvons alors ici l'idée forte avancée par M. Grossetti sur le rôle des périodes de transition et des imprévisibilités dans la transformation des routines quotidiennes.

Les pratiques modales sur le trajet domicile-travail constituent, à l'instar de la plupart des autres pratiques quotidiennes, des **routines fortement ancrées** dans le quotidien des individus. Elles amènent alors à la réalisation quasi-automatique d'activités successives ; à une échelle encore plus micro-individuelle, elles se trouvent être inscrites dans nos gestes à la manière de réflexes-moteurs qui vont même jusqu'à incorporer la dynamique des objets sur lesquelles elles s'appuient pour agir (Warnier, 1999). C'est dire la **force de ces routines qui construisent notre vie quotidienne** et la plupart de nos activités sans que nous n'ayons plus à les questionner ni même à y penser. Répétitives et non-conscientes, les routines apparaissent alors comme un **facteur d'inertie qui limite fortement le changement et l'innovation**.

Face à une telle inertie des habitudes, le **rôle de la prise de conscience environnementale apparaît relativement limitée**. Cette dernière constitue néanmoins le fer de lance des campagnes de communication visant au changement des pratiques quotidiennes. Pourtant, la prise de conscience environnementale apparaît à la fois ni nécessaire ni suffisante pour susciter un report modal, notamment parce qu'elle ne possède aucune action sur les contraintes enserrant le choix du mode. Ainsi, notre analyse qualitative montre bien que les formes de changements modaux s'avèrent beaucoup plus diversifiées que ne le laisserait supposer le lien implicite entre valeurs environnementales et pratiques établi par les campagnes de communication. De plus, si notre population est bien composée de personnes ayant adopté des pratiques de déplacements alternatives à la voiture, elles ne s'avèrent pas pour autant nécessairement synonymes de pratiques plus respectueuses de l'environnement. En effet, **pour les enquêtés ayant nié le rôle des valeurs environnementales dans le changement modal, elles ne peuvent être interprétées comme des pratiques écologiques**.

Si la conscience environnementale ne joue pas comme **déclencheur du changement modal**, ces déclencheurs sont davantage à rechercher du côté des **trajectoires biographiques et des ruptures et bifurcations** dont elles font l'objet. Les périodes d'instabilité et d'imprévisibilité nous sont effectivement apparues comme particulièrement

propices à la recomposition des routines, qu'il s'agisse d'une rupture irréversible de la trajectoire biographique (décès d'un proche, rupture conjugale...) ou bien de transition davantage prévisible dans le temps tel le passage à la retraite.

Ainsi, le changement d'habitudes modales apparaît alors être au cœur d'une **dialectique entre d'une part, les réflexes (ou routines) et d'autre part, le hasard (ou l'imprévisibilité)**, comme l'ont à juste titre souligné plusieurs interviewés. Néanmoins, la description de ces contextes propices au changement ne renseigne pas précisément sur les conditions du changement lui-même. C'est pourquoi, afin de rendre compte de manière concrète, des processus de changements modaux, nous avons choisi de les décrire sous la forme d'un itinéraire (Desjeux, 2004).

CHAPITRE 8- L'ITINERAIRE DU CHANGEMENT

Si les moments d'imprévisibilités apparaissent bien comme des moments propices à la recomposition des routines, leur évocation telle que nous l'avons précédemment donnée, renseigne peu sur les **mécanismes qui président au changement**. Ainsi, en suivant notre fil directeur du hasard, nous avons cherché à rendre compte de l'enchaînement des événements successifs qui amènent au changement. Entendu qu'à l'échelle microsociale, la décision s'appréhende comme un processus (Desjeux, 2004 : 27), les **différentes étapes du processus de changement** ont ainsi été isolées dans les parcours de vie.

La description d'un changement sous la forme d'un itinéraire amène à considérer les acteurs sociaux dans leur environnement social. En effet, si le terme de « choix » évoque plutôt une décision individuelle et volontaire, l'analyse sociologique rend compte de l'ensemble des choix de la vie quotidienne comme des choix sous contraintes. A ce titre, la question du choix modal en constitue un très bon exemple. En effet, il apparaît rapidement que le **choix modal se trouve fortement contraint par l'offre**. Ainsi, dans une enquête comparant diverses formes d'urbanisation dans quatre agglomérations françaises, J-M. Guidez, C. Jemelin et V. Kaufmann (2001) montrent que les idéaux de localisation résidentielle et de modes de déplacements ne sont pas uniquement tournés vers le périurbain et l'automobile. Néanmoins, les aspirations différentielles des habitants restent fortement contraintes par l'offre : « Si toute la population n'aspire pas à l'usage de l'automobile et à l'habitat périurbain, un jeu de contraintes lié à la dynamique urbaine pousse les personnes porteuses d'autres désirs vers le modèle dominant. (...). Les modèles alternatifs au modèle dominant sont aliénés par des contraintes contextuelles et d'accès. » (Bassand et alii, 2001 : 98). Plusieurs de nos interviewés se sont fait l'écho de cette analyse en exprimant notamment leur envie de pouvoir se déplacer sans la voiture :

« Mais, je vous avoue que si y'avait des transports en commun plus adéquats, on prendrait même pas la voiture ! On prendrait la voiture que pour aller à Hauterive, on prendrait le train et c'est tout ! Parce que, au point de vue fatigue et sécurité, on serait vachement gagnant ! (...) On a essayé, ça concorde pas avec nos horaires et y'en a pas assez pour rentrer... C'est ça le problème... » (Monique, 55 ans, Toulouse)

Ces contraintes d'offre existent également dans le cas du covoiturage, où la non-coïncidence des horaires entre les covoitureurs s'avère être un motif de non-usage :

« Je pense que globalement, on avait les mêmes horaires mais à une demi-heure près le matin et le soir parce qu'il amenait ses enfants au collège, moi, de temps en temps, j'emmenais les petits à l'école primaire, y'a des fois où on passait acheter du pain, enfin ! Chacun avait ses raisons, une vraie bonne raison, je veux dire ! De pas le faire... Des fois, y'en avait un qui avait plus ou moins de boulot, donc il aurait fallu que l'autre accepte de rester plus tard, l'autre qui disait à 6h : "non, moi j'en ai assez fait, je

rentre !” Donc, je dirais pour des histoires de un quart d’heure ou de une demi-heure que ça se jouait... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Ainsi, comme le montrent ces exemples et les résultats de l’enquête présentée précédemment, **il ne suffit pas d’avoir envie de se déplacer autrement qu’en voiture individuelle pour pouvoir le faire**. Néanmoins le rejet de l’automobilité ou l’envie d’une autre mobilité constituent des prédispositions favorables au changement modal (section 1). Ces prédispositions nécessitent néanmoins de se combiner avec un élément déclencheur afin de véritablement devenir action (section 2). Nous retrouvons alors ici le schéma d’analyse proposé par P.B. Goodwin (1985) pour expliquer la rupture des habitudes. Cette dernière est principalement provoquée par « deux caractéristiques, qui se trouvent presque toujours associées » (Goodwin, 1985 : 71). Il s’agit d’une part d’un « événement particulier, brutal ou inattendu » (ce que nous appelons **élément déclencheur**) et d’autre part, d’une « lente érosion de l’attractivité de l’habitude » (Goodwin, 1985 : 71) ou **prédisposition**. Au final, **trois grands types de processus de changements** ont pu être identifiés, selon que ces derniers sont motivés par l’engagement, la contrainte ou l’opportunité (section 3).

1- La création d’une prédisposition au changement

La **prédisposition à changer d’habitudes de déplacement** est un élément pris en compte dans les analyses de choix modal depuis déjà plusieurs années. Ainsi, P.B. Goodwin la décrit comme une « érosion » dans l’usage, liée au « coût des déplacements ou [au revenu] » (Goodwin, 1985 : 71). Si cet élément est bien apparu dans notre corpus de données comme une prédisposition au changement, il n’est pas pour autant l’unique élément amenant à la reconsidération des habitudes modales.

En effet, les prédispositions repérées peuvent être de plusieurs sortes. Certaines se construisent dans l’usage même de la voiture et affectent alors les perceptions que peuvent avoir les individus de ce mode ; c’est ici que nous retrouvons l’idée d’érosion. Ainsi, certains interviewés nous ont fait part de la perception contraignante qu’a progressivement pris l’usage de la voiture sur leur trajet domicile-travail. Cette perception contraignante peut être liée à une prise de conscience du coût financier que représente l’usage de la voiture, aux problèmes de congestion et de stationnement ou encore à l’inutilité perçue de trajets automobiles solitaires relativement longs (partie 1). Dans d’autres cas, les prédispositions peuvent être liées à une réflexivité relative aux comportements de mobilité de l’individu, et notamment à leur mise en perspective avec des valeurs environnementales portées par le milieu social ou professionnel dans lequel il évolue (partie 2). Enfin, les prédispositions au

changement peuvent également être liées à l'envie de se déplacer autrement voire à l'envie de profiter du trajet domicile-travail pour faire du sport (partie 3).

A- L'érosion de/dans l'usage automobile

L'une des contraintes progressivement perçues à l'usage de la voiture individuelle peut être la **contrainte financière**. En effet, même si l'élasticité prix de l'usage de l'automobile semble relativement faible (comme l'élasticité prix de l'énergie, en général), le coût des déplacements transparaît à notre échelle micro-individuelle. Les altermobilités interrogés appartiennent majoritairement à la classe moyenne et ne montrent de ce fait pas de fortes contraintes financières ; la contrainte financière ne disparaît pas pour autant des déterminants de leurs choix. Elle apparaît notamment lorsque la situation financière du ménage change. Ainsi, lorsque le mari de Brigitte a pris sa retraite, le couple s'est interrogé sur le coût de ses choix de modes de déplacements :

« C'est ça qui m'a décidé. La première chose qui m'a fait regarder de plus près, c'était ça ! C'était l'argument économique... » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

De la même manière, Patrice s'est tourné vers un déplacement en train entre Chambéry et Grenoble pour limiter l'usure de sa voiture vieillissante et éviter ainsi de la changer :

« J'ai dit que l'une des principales motivations que j'avais, c'était l'usure de la voiture, c'est peut-être aussi le coût ! Parce qu'en train, même si je peux pas avoir de réduction comme les salariés, je suis à 50 %, ça me paraît coûter moins cher que si je prenais la voiture ! Surtout que si j'avais pris la voiture à fond, j'aurais eu des pannes ! Donc y'a le côté financier. (...) Là, la voiture est en fin de vie ! Donc c'est vrai que ça joue ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

Son usage du train s'est, du reste, accentué depuis qu'il a repris des études :

« Et puis là, j'ai repris la direction de Grenoble depuis septembre, donc pour les études que je poursuis actuellement ! Donc là, c'est un changement d'orientation complet ! C'est que je prends à 5 % la voiture ! J'ai pris la voiture deux fois depuis septembre ! Parce que je rentrais tard ou que je rentrais pas mais ça a dû arriver deux ou trois fois, maximum ! » (Patrice, 41 ans, Chambéry)

Le fait d'avoir repris des études implique pour Patrice une diminution de ses ressources financières. De plus, dans ce cas précis, les contraintes horaires s'avèrent moins importantes que lorsqu'il travaillait. Enfin, nous pouvons poser l'hypothèse d'une plus grande facilité à utiliser un mode alternatif, tel que le train, du fait d'avoir changé de statut. Le retour à un statut étudiant favorise peut-être une plus grande acceptation personnelle et sociale d'usages alternatifs à la voiture. Enfin, la motivation financière dans le changement de modes de déplacement apparaît plus généralement chez les grands mobiles décrits précédemment, catégorie à laquelle appartient Patrice. En effet, la plupart d'entre eux cherchaient à partager leurs trajets ou à varier les modes de déplacement (alterner le train et la voiture, par exemple) pour des raisons de coût des trajets.

Ainsi, le coût d'usage de la voiture constitue un élément important dans les processus de changement de pratiques modales. La prise de conscience du coût du déplacement automobile, notamment lorsqu'il est effectué seul, contribue à amener l'individu à questionner ses choix de déplacements et à construire une perception plus négative de l'usage automobile.

D'autres éléments amènent également à un rejet progressif du déplacement automobile. Ils sont principalement liés aux **nuisances de la congestion**, que ce soit sur la route ou pour le stationnement :

« Petit à petit, quand même, la circulation s'est intensifiée entre Voiron et Grenoble. Donc au début je mettais 20 minutes... Et puis moi je me souviens, quand les enfants étaient petits, donc quand ma fille était en nourrice et tout, je devais déjà bien mettre trois-quarts d'heures et puis on est arrivé à une heure voir une heure et quart et puis l'étape d'après ça a été qu'il y a eu des créneaux horaires auxquels il fallait même plus partir. Alors, j'ai gardé la voiture quand même très tard. Là je viens en train depuis, je vais dire, trois ou quatre ans. C'est à dire que j'ai attendu que mes enfants, donc j'ai une fille et un garçon... J'ai attendu que mon fils, qui était le dernier, soit en capacité de rester seul à la maison sans faire de bêtise, disons que je pouvais lui laisser un laps de temps à la maison en attendant mon retour parce que j'étais tributaire d'un train. Parce que la difficulté c'était le matin pour venir travailler en voiture. Le soir c'est plus avantageux que le train parce qu'on met quand même, quoi que ça a encore évolué, mais dans tous les cas on mettait moins longtemps. Donc on s'était organisé dans notre vie : mon mari déposait les enfants à l'école, c'était lui qui s'en occupait, donc moi je pouvais partir assez tôt au travail, éviter le gros de la circulation. Donc j'arrivais plus souvent à 7h30 au travail qu'à 8 heures. Et de ce fait, le soir je pouvais repartir assez tôt, en tout cas plus tôt que si j'étais arrivée à 8 heures. Je mettais 20 minutes à 30 minutes pour rentrer donc ça allait, ça me permettait de récupérer mes enfants assez tôt et qu'ils enchaînent pas trop parce qu'ils avaient garderie le matin, école, et puis garderie le soir... Ça leur faisait des grandes journées. Voilà. On était dans ce fonctionnement là. J'ai pris mon véhicule. Et puis après quand Quentin a été autonome à l'école, c'est à dire qu'il y est allé à pied... Il pouvait rester à la maison 20 minutes-30 minutes à m'attendre (...). De toute façon j'en pouvais plus de prendre ma voiture, c'était vraiment l'horreur ! Ça me fatiguait, je m'énervais parce que quand on passait une heure et quart le matin dans la voiture, des bouchons à l'entrée de la ville, moi j'arrivais, j'étais déjà hyper-stressée au travail. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

Cet extrait montre bien la **construction progressive d'une perception négative** dans l'usage même de l'automobile. L'enquêtée rend également très bien compte des conséquences non seulement sur le temps de trajet – son trajet est passé de 20 minutes à près d'une heure en quelques années – mais aussi sur le stress occasionné par la conduite dans de telles conditions. Pour Catherine, le passage de la voiture au train a été occasionné par ce rejet du stress du trajet. Ce type de ressentis très négatifs venus progressivement a été principalement repéré à Grenoble et dans la région ; ce constat semble correspondre à la situation de forte congestion décrite dans cette ville. De plus, les autorités locales mènent depuis plusieurs années une politique visant à contraindre l'usage de la voiture tout en investissant beaucoup dans les alternatives (tramway, vélostation, etc.). Cette politique joue

certainement un rôle dans les changements de comportements ici observés, bien que ce rôle soit difficile à évaluer au travers des seuls entretiens qualitatifs.

Pour d'autre, le ressenti négatif est davantage lié aux problèmes de stationnement qu'aux embouteillages rencontrés sur la route :

« Moi, c'est plus le fait de ne pas pouvoir me garer qui m'énerve, c'est pas tellement l'engorgement ! » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

Enfin, un ressenti négatif du trajet automobile a pu également être repéré lorsque ce dernier s'avère **relativement long**. Un effet de seuil semble se faire jour ici, bien que nous n'ayons pas suffisamment d'entretiens ciblés sur le temps de trajet pour pouvoir le quantifier. Ainsi, lorsque Nicole est venue s'installer en région toulousaine, son travail se trouvait à une cinquantaine de kilomètres de Toulouse ; elle faisait donc le trajet seule en voiture. Mais ce dernier lui a rapidement « pesé », elle le percevait comme un **temps inutile**, l'amenant alors à s'intéresser au covoiturage organisé sur son lieu de travail.

Les altermobilités se trouvent ici en porte-à-faux avec la tendance générale décrite par G. Dupuy à propos des automobilistes, pour lesquels « le temps passé au volant [n'est] pas considéré comme « perdu », [il apparaît] même souvent comme « gagné » » (Dupuy, 1995b : 38). En effet, les altermobilités dont il est ici question nous ont décrit un temps de déplacement automobile vide et inutile lorsqu'il est solitaire. Et cette perception semble s'inverser complètement dans l'usage d'un mode alternatif, diverses occupations venant remplir le temps de trajet⁹⁵.

Ainsi, les perceptions négatives sont liées à la solitude des trajets, aux trajets longs, embouteillés ou encore des problèmes de stationnement. Elles sont parfois tellement importantes qu'elles déclenchent à elles seules la recherche active d'une alternative : c'est par exemple le cas de Catherine⁹⁶. Dans tous les cas, elles amènent à créer un rejet de l'usage automobile sur les trajets concernés et constituent alors une **prédisposition à la rencontre avec une alternative**.

B- L'envie d'un autre mode

Si l'usage automobile quotidien tend à créer, chez certains, un rejet de l'automobile, les dispositions peuvent également créer une envie de se déplacer autrement. C'est par exemple le cas de Muriel qui souhaitait reprendre une activité sportive :

« Et c'était en septembre que j'ai repris la voiture et en septembre, il faisait super beau ! J'avais qu'une envie, c'était rentrer à vélo ! Mais le problème, c'était le matin : je

⁹⁵ Nous renvoyons le lecteur Chapitre 9, Section 1- De la réappropriation du temps de trajet.

⁹⁶ Voir également ci-après, Section 3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources.

trouvais ça trop dur d'aller bosser à vélo ! J'ai essayé une fois ou deux, je l'ai fait une fois ou deux par semaine au mois de septembre... » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

Ainsi, c'est bien l'envie de rentrer à vélo qui **crée une disposition favorable** à l'abandon de la voiture sur le trajet domicile-travail. Muriel transforme alors cette envie en action concrète, au moins de manière occasionnelle :

« Ça s'est fait en un mois ! Donc ça a été assez rapide, finalement ! Au mois de septembre, là, et l'envie de revenir au vélo, c'était quelque chose qui me... Il fallait que je revienne à vélo ! Mais je ne savais pas comment faire pour y aller ! C'était ça le problème ! Et je me sentais pas de faire le trajet le matin, prendre une heure le matin pour y aller à vélo ! Et en fait, j'ai quand même testé un jour et j'ai fait un aller-retour ! Et le lendemain, j'ai repris la voiture tellement j'étais crevée !! En ayant fait un aller-retour ! Pourtant, j'avais déjà un peu repris le vélo, l'année précédente, j'avais repris le vélo et physiquement, ça allait mieux ! Et c'est ça aussi qui m'a aidé à reprendre le vélo... » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

Seule, l'envie de se rendre au travail autrement qu'en voiture n'a pas suffi à modifier durablement les habitudes de déplacements de Muriel. La réalisation concrète de cette envie, sa mise en action véritable, n'a été possible que dans la mesure où une offre de train lui permettait de venir en train le matin au travail avec son vélo, afin qu'elle puisse rentrer à vélo⁹⁷. Ici, si l'envie de prendre le vélo joue bien le rôle d'une prédisposition au changement modal, la prise de connaissance d'une desserte en train a, quant à elle, servi de déclencheur au changement.

C- L'apparition d'une réflexivité sur les pratiques de déplacements

Les prédispositions peuvent également être liées à **l'apparition d'une réflexivité sur les pratiques de déplacements**. C'est par exemple ici que nous pouvons retrouver le rôle des campagnes de sensibilisation à l'environnement. Néanmoins, dans notre terrain, nous avons principalement rencontré l'influence des valeurs environnementales sur la réflexivité des habitudes modales lorsque celles-ci sont **diffusées au sein d'un réseau social** restreint auquel appartient l'individu, par exemple l'environnement professionnel.

La diffusion de telles valeurs dans le milieu professionnel peut parfois amener à une conversion des perceptions modales de l'individu. Ainsi, Léa travaille comme secrétaire dans un bureau d'études spécialisé dans l'environnement. Son usage du vélo était principalement lié à un usage scolaire, notamment pour aller au collège et sans alternative possible. Sa perception du mode était alors relativement négative. Néanmoins, son appartenance à un environnement professionnel « écolo » a modifié la perception qu'elle avait du vélo :

« Parce qu'on a commencé, à T., c'est un bureau d'études qui est dans le développement durable concernant la gestion des déchets... Donc, ils avaient déjà cet

⁹⁷ Voir également section 3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources.

état d'esprit de développement durable, transports durables, et puis finalement, déjà quand ils étaient à la Ravoire, je baignais dans cet esprit-là et donc à La Motte, ils ont commencé à faire un PDE un petit peu et là, on en avait parlé des déplacements en vélo. Et ils me disaient : "tiens, tu habites à La Motte, tu pourrais venir en vélo !!" Et je me disais : "ah ben ouais, il faut que je récupère un vélo, que je fasse quelque chose !" Donc je faisais le déplacement de temps en temps à vélo. Mais de temps en temps. Parce que je rentrais déjeuner chez moi, donc ça me faisait faire le trajet 4 fois par jour ! » (Léa, 38 ans, Chambéry)

La présence de valeurs favorables à d'autres modalités de déplacement que l'autosolime amène ainsi les individus non seulement à construire l'envie de se déplacer autrement, mais aussi à transformer les perceptions construites durant les apprentissages de l'enfance. L'exemple de Léa montre bien la manière dont les valeurs sont susceptibles de se modifier, en fonction des environnements dans lesquels évolue l'individu. Ainsi, les valeurs construites dans l'enfance ne sont ni figées, ni définitives mais toujours susceptibles d'évoluer en faveur d'une autre mobilité. Néanmoins, à elles seules, la conversion des valeurs ne nous a pas semblé suffisante à la mise en action de nouvelles habitudes modales. De la même manière que les contraintes d'usage de la voiture ou l'envie de se déplacer autrement, la prise de conscience de l'impact de l'usage automobile au quotidien et l'intégration de valeurs environnementales qui valorisent d'autres usages ne suffisent pas à déclencher le passage à l'action. Ils possèdent un rôle de prédisposition au changement mais le passage à l'action nécessite un élément déclencheur.

2- Des éléments déclencheurs du passage à l'action

Plusieurs types de déclencheurs d'un changement d'habitudes modales ont pu être repérés dans les trajectoires de vie. Tout d'abord, le déclencheur d'un changement d'habitudes peut être un **élément extérieur** qui vient perturber les routines incorporées. Ainsi, J-P. Warnier avance l'idée que l'incorporation de certaines pratiques peut être questionnée chez l'adulte : « Chez l'adulte, c'est plus compliqué. Je peux enfourcher mon vélo par automatisme pour aller au travail. Mais le jour où j'ai de la fièvre, je raisonne, je pèse le pour et le contre, renonce au vélo au bénéfice du métro. L'action de l'adulte combine la réflexion et les automatismes de l'action motrice. Réfléchir à tous ses gestes serait épuisants. Ne pas réfléchir du tout conduirait à l'échec. » (Warnier, 1999 : 104). Ainsi, il semblerait que les routines soient questionnées à partir du moment où un élément imprévisible et contraignant vient les perturber (partie 1). Néanmoins, lorsque les individus sont disposés à changer de mode, le déclencheur peut être la demande d'un proche (partie 2). Parfois, la seule rencontre avec une alternative suffit même à déclencher le changement (partie 3).

A- La survenue d'une contrainte perturbant les routines

Les routines incorporées sont amenées à être modifiées lorsqu'un élément extérieur vient les perturber. Nous retrouvons ici l'idée de l'imprévisibilité qui prévaut dans les situations de changements. Les éléments perturbateurs qui contraignent brutalement les routines peuvent être classés en trois grands types.

Tout d'abord, il peut s'agir d'une **incapacité du véhicule** – voiture en panne ou accidentée par exemple – qui oblige à trouver une solution alternative :

« Ma voiture était tombée en panne relativement près de l'autoroute que je connais bien... A la sortie, et comme j'avais quelque chose le soir à Grenoble, et je n'avais pas le temps de retourner au centre-ville de Lyon pour prendre le train, je suis partie en stop ! Et j'ai été prise très vite, par deux femmes ! [Rires] Enfin, deux voitures différentes. Une qui m'a laissée au péage et l'autre qui m'a emmenée à Grenoble. Et justement, pour éviter ça, j'ai contacté Stopplus. » (Esther, 56 ans, Grenoble)

Comme le montre l'extrait d'entretien avec Esther, la panne peut apparaître de manière tellement brutale qu'elle empêche de faire le trajet aller ou retour initialement prévu en voiture et qu'elle oblige ainsi à trouver une solution alternative au pied levé. L'évidence de la routine est alors remise en cause par la panne de voiture :

« Au départ, j'y allais en voiture parce que je ne voyais pas d'autres solutions ! Et puis donc un jour, je tombe en panne. C'était en 2000 ou 2001. C'était quand même une

très grosse panne, c'est-à-dire que la pompe à eau tombe en panne donc le moteur a chauffé et il n'était plus refroidi ! Et puis, j'étais sur l'autoroute et l'accélérateur ne répondait plus, là je me suis garée et là-dedans, ça fumait dans tous les sens et le moteur avait fondu petit à petit ! Donc j'ai pas eu de voiture pendant trois mois, il fallait que je me batte avec le garage parce qu'en fait, c'était un vice caché, enfin ! C'était terrible ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

La contrainte brutale peut également concerner une **incapacité du conducteur** qui n'est alors plus capable de conduire. Par exemple, lorsque ce dernier a le bras cassé :

« En fait, je suis en train d'y repenser, le premier covoiturage que j'ai fait, c'est quand j'étais contraint et forcé, c'était quand je m'étais cassé le bras, il y a quelques années donc je ne pouvais pas conduire donc j'avais trouvé un collègue et je lui avais demandé s'il pouvait passer me prendre ! Donc il passait me prendre et je me suis adapté à ses horaires... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

L'incapacité du conducteur peut également résulter d'une crainte à conduire suite à un événement traumatisant. Il peut par exemple s'agir d'un accident ou d'un malaise. Ainsi, Esther s'est déplacée en train pendant 6 mois entre Grenoble et Lyon car elle craignait de reprendre la voiture suite à un malaise survenu en conduisant.

Enfin, un troisième type de contrainte provient de la **gestion familiale de l'usage de la voiture**, lorsque le ménage ne possède qu'un seul véhicule. Nous retrouvons dans cette contrainte l'importance de la « disponibilité réelle d'une voiture » dans le choix modal (Goodwin, 1985 : 67) :

« Je n'avais pas besoin d'une voiture à Créteil, puisque y'avait le métro, on était également très près du métro, le métro arrive jusqu'à Créteil. Donc j'avais pas besoin d'une voiture, c'est pour ça que j'ai pris le vélo... Elle en avait d'autant plus besoin à Nîmes qu'elle, elle travaille pas du tout dans le même quartier que là où nous habitons et en plus, elle travaille à la Tour Magne, à côté de la Tour Magne, c'est-à-dire dans un lieu très pentu et je fais beaucoup d'efforts pour la convaincre d'y aller en vélo mais je sais bien que c'est pas l'idéal pour monter une côte qui doit faire une pente de je-ne-sais-pas-combien tous les matins. » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

De la même manière, Muriel a commencé un covoiturage – qui dura finalement trois ans – durant les vacances de Noël car son mari avait besoin de la voiture avec les enfants. Ce troisième type de contraintes, lié à la gestion familiale de l'usage de la voiture, peut en outre se combiner avec une contrainte d'incapacité du véhicule. Il en est ainsi lorsque l'un des deux véhicules de la famille est en panne :

« A un moment, on n'avait plus qu'une voiture puisque l'autre était accidentée donc y'avait des jours où je pouvais la prendre et des fois, Régine en avait besoin donc il fallait que je trouve quelqu'un... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

L'apparition de ces trois types de contraintes s'avère être relativement imprévisible dans le temps, surtout pour celles relatives à l'incapacité d'usage de la voiture et à l'incapacité du conducteur. Créant alors une rupture dans les routines établies, elles obligent l'automobiliste à une remise en question de ces choix de déplacement.

B- La demande d'un proche

Dans certains cas, le changement peut être impulsé par la demande d'un proche, ami, conjoint ou collègue. Nous avons précédemment montré la coïncidence entre le changement de pratiques modales de Frédéric et son divorce. En réalité, le déclencheur de son changement vient directement de sa rencontre avec sa **nouvelle amie** qui lui a suggéré de venir travailler à vélo. Le passage à l'action est alors motivé par l'envie de faire plaisir à l'autre :

« Après, en 99, je suis venu sur Chambéry et j'ai continué à faire les navettes en voiture. Y'a que 7 km et c'est Céline en deux ans qui m'a remis sur le vélo utilitaire pour venir au boulot ! J'étais un peu réticent au début, mais pour lui faire plaisir... Voilà ! Qu'est-ce qu'on ne ferait pas ? Alors on début, je ne le faisais que quand il faisait beau et puis, petit à petit, j'ai commencé à la faire quand il pleuvait un petit peu et puis sous la neige, et sous la pluie battante et puis, tout le temps, petit à petit ! Donc, ça, c'était y'a deux ans et demi, à peu près... » (Frédéric, 46 ans, Chambéry)

Le proche qui demande ou suggère le changement peut également être **un collègue**. Dans le cas de Léa, c'est sa supérieure hiérarchique qui lui avait demandé de tester un nouveau dispositif, la Vélostation de Chambéry, au moment de son ouverture :

« Ensuite, fin 2000, j'ai changé de travail et je suis venue travailler chez A., mais entre-temps, on avait déménagé à la Tresserve donc je faisais les trajets en voiture. Et alors, j'ai commencé le vélo en mai 2002. La Vélostation venait de se créer et à l'époque, ma chef, c'était une femme très sympathique et très intéressée par ces questions-là. Et elle m'avait demandé de voir si c'était possible et si c'était pratique d'utiliser la Vélostation. C'est pas venu comme ça, c'est elle qui m'a demandé de le faire. Alors moi, j'étais contente de pouvoir faire quelque chose pour ma société. Donc la première fois, je l'ai fait pour l'entreprise. D'ailleurs, c'était sympa parce que les collègues m'avaient encouragée : quand j'étais arrivée ici à vélo, ils attendaient tous aux fenêtres pour m'encourager ! » (Léa, 38 ans, Chambéry)

Du fait de la relation interpersonnelle entre les individus, le changement de pratiques peut également être interprété selon la logique du don : « il faut penser le don, non pas comme une série d'actes unilatéraux et discontinus, mais comme relation. » (Godbout, Caillé, 1992 : 14) car il appelle nécessairement un contre-don. Si le don est relation, alors inversement, toute relation sociale oblige en retour, particulièrement quand elle est proche. Ainsi demandé par un proche, le changement d'habitudes de déplacement devient une obligation, sinon elle risque de rompre la relation entre les individus. De plus, le passage à l'action se trouve dans ce cas précis motivé par l'envie de faire plaisir à l'autre, de lui offrir quelque chose, comme le montrent les extraits ci-dessus. Ainsi, le processus de changement peut ainsi être déclenché par une demande d'un proche, obligeant alors l'individu à honorer la demande, au risque sinon de voir la relation sociale entre eux en pâtir.

C- La rencontre avec un mode alternatif

Enfin, un troisième type d'élément tend à déclencher le passage d'un mode à un autre : il s'agit de la rencontre avec l'alternative. Cette rencontre peut être issue d'une **recherche active** ou bien **intervenir de manière opportuniste** pour se greffer sur une disposition préexistante⁹⁸. C'est dans cette seconde perspective que peuvent s'analyser les changements de pratiques observés dans le cadre d'un PDE (Plan de Déplacements Entreprise) à Grenoble : la communication faite autour de la mise en place de cette initiative s'est alors greffée sur le ressenti négatif des trajets automobiles que pouvaient avoir Brigitte ou Sylvie et les a alors amenées à modifier leurs habitudes.

Néanmoins, il convient de préciser que l'influence de la communication autour du projet semble avoir eu davantage de poids sur les **personnes proches du projet** et de sa responsable. C'est par exemple le cas de Brigitte, qui, ayant participé à la communication, s'est suffisamment penchée sur le projet pour en déduire les avantages économiques qu'il comportait :

« Alors, il faut dire qu'à la communication, c'est moi qui m'occupe du Plan de Déplacements de l'hôpital, donc j'étais en relation avec Mme M [la responsable du projet PDE]. Et puis, de fil en aiguille, en faisant nos comptes, on s'est rendu compte que ça valait vraiment la peine de faire un petit effort !! Par rapport au côté économique, ah oui ! Y'a pas photo !! » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

Le fait d'avoir participé à son élaboration entraîne un grand « **degré implication** » de Brigitte dans le projet de PDE (Lewin, 2002 : 506). Le fait d'être impliqué dans le projet et d'avoir participé à la décision du groupe engage moralement l'individu au regard du groupe ou des personnes avec lesquelles il a été amené à décider. Nous rejoignons ici ce qu'il est désormais convenu d'appeler les « théories de l'engagement ». Portées aujourd'hui par des chercheurs en psychologie sociale tels que R-V. Joule ou J-L. Beauvois, elles prennent racine dans la redécouverte de recherches menées dans les années 1940 (Joule, Beauvois, 1987 ; 1998). Il s'agit notamment des expériences menées par Lewin (Lewin, 2002, [1947], pp. 498-519) dans plusieurs groupes de femmes en vue de modifier les habitudes alimentaires. Ces études montrent que les changements alimentaires furent davantage suivis dans les groupes ayant décidé collectivement d'un changement d'habitude que dans ceux à qui furent seulement exposées les raisons de la demande de changement (Lewin, 2002 : 506). L'efficacité du message se trouve **renforcé par la présence d'une interaction** en face à face entre des individus **en petits groupes** et d'un engagement public à changer (Lewin, 2002 : 507). Mais, il n'en reste pas moins que c'est la mise en place d'une offre qui

⁹⁸ Voir également section 3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources.

déclenche le changement de pratiques. De la même manière, c'est l'ouverture de la Vélostation de Grenoble qui a véritablement déclenché le changement d'habitudes modales de Francis, qui est ainsi passé de la voiture à un usage du train + vélo.

Dans d'autres cas, même si l'offre alternative ne constitue pas véritablement un déclencheur, elle **contribue fortement à faciliter le changement de pratiques** ; c'est par exemple le cas pour la présence de pistes cyclables sur un trajet à vélo :

« Alors, c'est vrai que je me rappelle plus vraiment les conditions mais je crois que c'est ça ! Sophie a dû avoir son vélo, du coup, elle a eu envie et on a dû s'organiser ! Alors, on a la chance d'avoir une maison qui est sur une piste cyclable et cette piste cyclable va jusqu'à l'école ! Donc le deuxième devait être en dernière année de primaire et le dernier deux ans derrière, donc c'était hyper sécurisé ! On avait, je crois, trois ou quatre carrefours à feux à passer mais c'était hyper sécurisé ! » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Dans le cas du covoiturage, c'est bien souvent la rencontre entre les équipiers qui amènent à la décision de covoiturer. Ainsi, que ce soit la rencontre des équipiers de covoiturage ou bien la rencontre avec une offre de mobilité, un certain nombre de déclencheurs de changement d'habitudes relèvent d'une **rencontre avec un mode alternatif**.

Ainsi, le processus de décision amenant au changement d'habitudes modales se décrit bien souvent en deux temps ; un élément déclencheur se greffe sur une disposition préexistante qui a déjà amené l'individu à se questionner sur la modification de ses habitudes de déplacements quotidiennes. Ce processus de rencontre entre une disposition au changement et un élément déclencheur s'insère dans des contextes de vie favorables au changement et à la recomposition des habitudes modales, tels que le changement d'étapes dans le cycle de vie ou la rupture biographique. Au final, les changements modaux peuvent se décrire en termes de contrainte ou d'opportunité. Mais, un troisième type de changement existe : un changement engagé qui fait intervenir un processus de réduction de la dissonance cognitive.

D- Un processus de réduction de la dissonance cognitive

Pour certains altermobilités, le changement de pratiques modales doit être mis en perspective avec leurs **engagements militants, notamment environnementaux**. En effet, s'engager dans une association ou créer sa propre association constitue un engagement moral important, mais aussi social car il vise la réalisation d'une cause que le militant pense juste. Dans le cas des pratiques modales, certains engagements, notamment en faveur de l'environnement ou d'un urbanisme moins routier, ont **poussé les individus à adapter leurs propres manières de se déplacer**. Ces changements peuvent alors se décrire en termes

de processus de réduction de la dissonance cognitive. La théorie de la dissonance cognitive élaborée par Festinger suppose que les êtres humains ont **besoin d'une cohérence cognitive**. Lorsque au minimum deux éléments cognitifs – ou notions, définis au sens large comme « toute connaissance, opinion, croyance relatives au milieu, à soi-même ou à sa propre conduite » (Festinger, 1957 : 3) – sont pertinents entre eux (c'est-à-dire qu'ils ont un lien), ils « se trouvent nécessairement soit dans une relation de consonance, soit dans une relation de dissonance » (Poitou, 1974 : 10). Lorsqu'ils sont consonants, cela signifie que « l'un des deux implique psychologiquement l'autre » (Poitou, 1974 : 10) c'est-à-dire qu'ils sont cohérents entre eux, non pas d'un point de vue purement logique, mais pour l'individu. A l'inverse, ils seront jugés dissonants. Or, cet état de fait se révèle pénible psychologiquement pour l'individu : comme le souligne J-P. Poitou dans son analyse sur la dissonance cognitive, « l'hypothèse fondamentale de Festinger est que **la dissonance cognitive constitue un état pénible pour l'être humain**, chez qui il existe un besoin de maintenir la plus grande consonance cognitive. » (Poitou, 1974 : 11). Ainsi, **l'individu confronté à une dissonance cognitive va tenter de la réduire afin de limiter la tension psychologique** que cette dissonance entraîne : il s'agit alors du processus de réduction de la dissonance cognitive.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, il existe trois manières de réduire une dissonance, soit en changeant les valeurs, soit les situations, soit les comportements. La modalité de réduction de la dissonance la plus difficile à mettre en œuvre reste le **changement de comportements**, notamment lorsque ces derniers relèvent de l'habitude et de la routine. Or, c'est précisément cette modalité de réduction de la dissonance que nous avons pu observer chez certains altermobilités militants. Tel est par exemple le cas de Jean-Charles, qui est passé de la voiture au vélo suite à son engagement dans l'association s'opposant au projet de l'autoroute sur les berges de la Garonne (Toulouse) :

« On est venu ici (à Toulouse) en 74 et c'est là qu'est sorti le projet d'autoroute, et dès que j'ai eu vent de ça, eh ben, j'ai commencé ma vie militante en 74 ! J'avais fini mes études, j'avais un boulot qui était un bon boulot, qui était fixe ! J'avais le temps de... plutôt que d'aller soutenir l'équipe de foot, je me suis penché sur la vie associative ! (...) Parce que le projet d'autoroute est sorti en juin 74, donc 74-75 tout ça, je militais là-bas de l'autre côté contre le projet d'autoroute, j'étais assez tranquille parce que je parlais le plus souvent en bus au boulot mais, mes copains, parce qu'on nous accusait d'être passéiste, de s'opposer au progrès, de ne pas avoir de solution, il fallait bien les faire passer quelque part les voitures ! Donc autour d'une table, en réunion, on réfléchissait à ce que l'on voulait, à la place et l'une des choses que l'on voulait, c'était le tramway et non pas un métro, bien entendu ! Parce que le tramway, ça fait un réseau. On a été battu là-dessus mais on a aussi pensé que le vélo, c'était tout bête mais c'était une solution ! » (Jean-Charles, 62 ans, Toulouse)

Si Jean-Charles utilisait d'ores et déjà à cette époque-là les transports en commun pour se rendre au travail, il était également automobiliste. Cette pratique apparaissait alors,

surtout aux yeux des détracteurs de son mouvement, contradictoire avec l'engagement contre le projet d'autoroute sur les Berges de la Garonne. Les jeunes militants se trouvaient alors dans une situation de dissonance cognitive, au sens défini ci-dessus. Si nous comprenons désormais, grâce à l'analyse présentée ci-dessus, le besoin ressenti par Jean-Charles de réduire cette dissonance, comment expliquer que cette réduction soit passée par un changement de son comportement ?

Le besoin de réduction de la dissonance cognitive est d'autant plus pressant chez l'individu que sa dissonance est importante. La grandeur de la dissonance se trouve en partie liée à l'importance subjective qu'accorde l'individu aux notions cognitives discordantes (Poitou, 1974 : 12). Or, dans le cas d'un engagement militant, l'importance qu'accordent les individus au décalage ressenti entre leur engagement et leurs pratiques quotidiennes se trouve très forte. Elle est très forte car l'engagement suppose l'implication de plusieurs personnes, qui deviennent autant **d'observateurs de la dissonance**. En renvoyant la perception de cette dissonance à l'individu qui la porte, **ils la rendent davantage encore intolérable** pour l'individu. De plus, l'exposition sociale de la dissonance constitue un risque pour la légitimité de tout le projet associatif ou militant. Ainsi, la résistance à la dissonance se trouve très faible, entraînant une plus forte mobilisation de ressources dans la réduction de cette dissonance. Les individus sont alors capables de mobiliser davantage d'énergie dans le processus de réduction de leur dissonance cognitive, en allant, par exemple, jusqu'à transformer les habitudes incohérentes avec leur manière de penser.

Au final, les processus de changement rencontrés peuvent être regroupés en trois grands types selon l'élément déterminant qui les conduit et les oriente. Ainsi, un certain nombre de changement peut être analysé sous l'angle de l'**engagement**. Deux formes d'engagements sont en jeu ici. Le premier relève d'un engagement moral autant que social, il s'agit de l'engagement militant notamment dans des initiatives pro-environnementales ; le second relève davantage d'un engagement affectif et interpersonnel. Il s'agit par exemple des altermobilités qui adaptent leurs pratiques quotidiennes de déplacement sur conseil ou demande d'un de leurs proches, conjoint, parent ou collègue.

Un second type de processus de décision semble être initié par **la contrainte**. Le terme de contrainte recouvre alors deux dimensions distinctes : dans certains cas, il s'agit d'une contrainte brutale qui oblige à trouver une solution de déplacement alternative à la routine automobile pour aller travailler. Dans d'autres cas, cette contrainte est davantage progressive et construit peu à peu des représentations et opinions défavorables à l'usage individuel de la voiture ou à l'inverse une attirance pour un mode alternatif, tel le vélo.

Enfin, le troisième type de processus se décrit en termes **d'opportunité**. L'automobiliste est amené à modifier ses habitudes de mobilité suite à la rencontre avec une alternative. Néanmoins, l'opportunité peut constituer un élément additionnel à la contrainte dans le changement ; elle ne constitue ainsi pas toujours à elle seule le motif du changement. De plus, ce troisième type de processus pointe néanmoins le rôle déterminant de l'offre alternative dans le changement d'habitudes ainsi que de sa prise de connaissance.

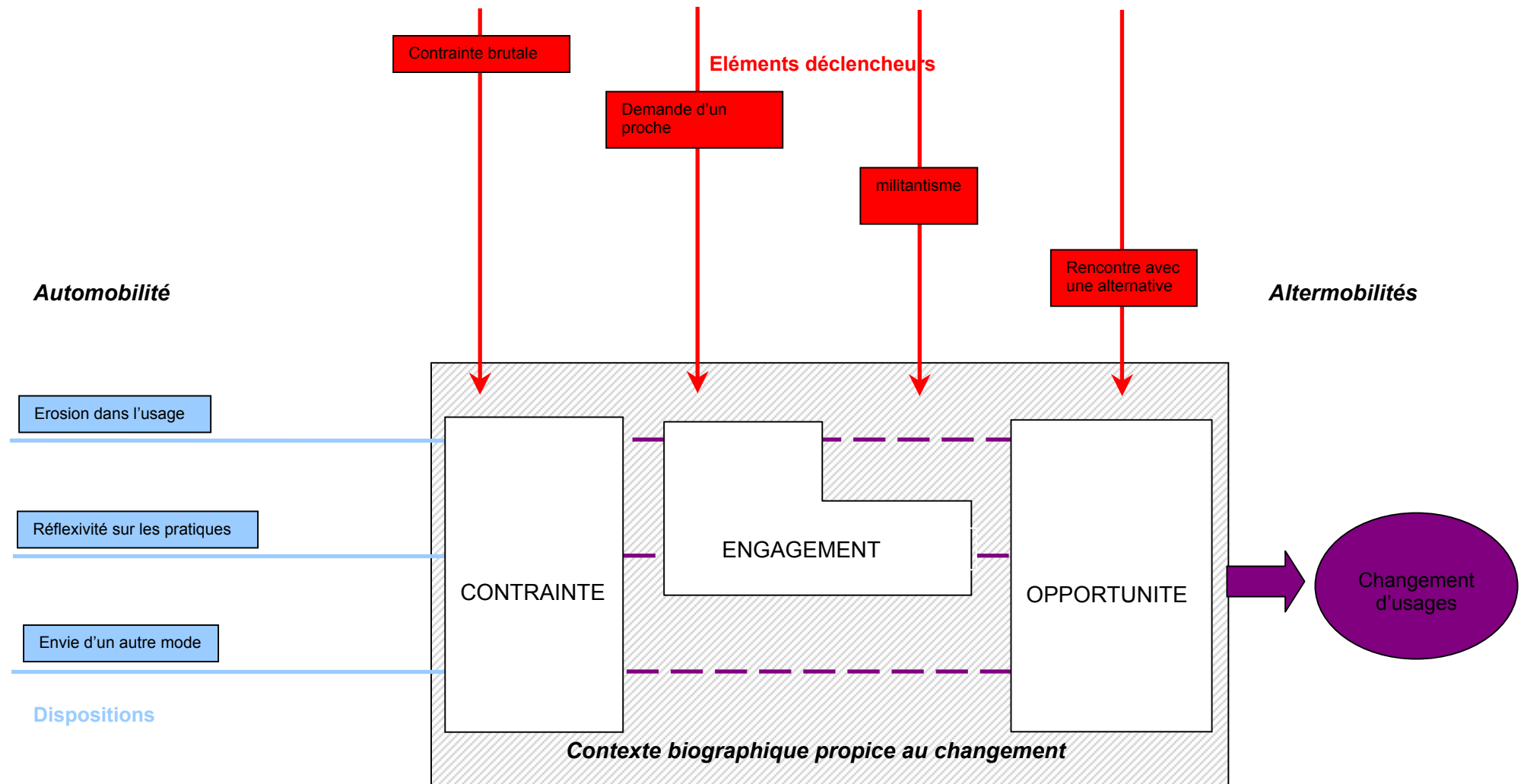


Figure 9- Schéma récapitulatif des processus amenant au changement d'habitudes modales sur le trajet domicile-travail.

3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources

Trois types de processus de changement peuvent ainsi être repérés, selon qu'ils obéissent à une logique de contrainte, d'engagement ou d'opportunité. Cependant, quelle que soit la forme du processus de changement, ce dernier ne peut être entièrement achevé sans le remplacement de l'automobile par un autre mode de déplacement. Or, comme nous l'avons souligné en introduction de cette partie, l'offre en déplacement constitue une contrainte forte qui pèse sur les changements d'habitudes. La recherche d'un mode alternatif ne va donc pas de soi et mobilise de manière plus ou moins active les candidats au changement. Ces derniers mettent en œuvre un certain nombre de ressources, mnésiques, cognitives et sociales, dans cette quête.

A- Entre recherche active et passive d'un nouveau mode de déplacement

La recherche d'un mode de remplacement a tantôt été décrite comme **volontaire et active**, tantôt comme davantage **passive et opportuniste**. Les différents types de processus de changement n'amènent pas indifféremment l'une ou l'autre des modalités de recherche du mode de remplacement. Ainsi, on observe des recherches actives principalement dans le cas des changements sous la contrainte ou engagés. En effet, soit l'individu se trouve dans une disposition volontaire à changer, soit il se trouve dans l'obligation de changer. Ainsi, certains enquêtés ont mis en avant la dimension volontariste de leur recherche d'un mode alternatif :

« Enfin, j'ai été informé mais je cherchais aussi à m'informer ! J'attendais pas que l'info tombe du ciel... » (Francis, 54 ans, Grenoble)

« Je suis allée à la gare de Voiron, j'ai regardé quels étaient les horaires le matin, le soir. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

A l'inverse, dans les processus de changement décrits comme opportunistes, c'est la rencontre avec l'alternative qui constitue le déclencheur du changement. La recherche d'une alternative se décrit donc de manière beaucoup plus passive ; elle donne l'impression que le mode alternatif est venu aux individus plutôt que l'inverse. Les changements modaux liés aux PDE entrent parfaitement bien dans ce cas de figure. Ainsi, Didier a commencé à s'intéresser au covoiturage lorsque cette pratique a fait l'objet d'une communication dans son entreprise :

« J'ai eu ma première voiture de fonction quand j'étais à Grenoble et c'est là que j'ai commencé le covoiturage... Mais c'est pas parce que j'ai eu la chance d'avoir une

voiture payée par quelqu'un d'autre mais c'est parce qu'à ce moment-là, dans mon entreprise, y'a eu ce système, cette carte des résidents dans l'agglomération qui souhaitaient, enfin, qui étaient volontaires pour faire du covoiturage ! C'est une proposition de l'entreprise ! Comme la vaste majorité des collaborateurs n'avaient pas de voiture de fonction, ça c'est fait entre collègues qui n'avaient pas de voiture de fonction et qui avaient une motivation économique ! Et donc, ils disaient : "on partage la route, on partage le volant ! Et ça nous fait faire des économies !" Et moi, j'ai rencontré des gens qui avaient envie d'être emmené, de faire du covoiturage, à partager leur voiture ! Je suis allé voir sur la carte, j'ai vu que y'avait des gens qui habitaient ma commune et qui étaient intéressés pour faire du covoiturage ! Et je leur ai dit : "non seulement, moi, je veux bien faire du covoiturage ! Mais en plus, comme c'est une voiture d'entreprise, c'est gratos !" ». (Didier, 51 ans, Grenoble)

Ainsi, de l'information modale se trouve dispensée dans les entreprises, notamment grâce aux Plans de Mobilités. Mais plus largement encore, le rôle de l'information est nécessaire pour amener les usagers à connaître les nouvelles offres de transports.

Que l'information soit dispensée au sein d'une entreprise ou plus largement dans l'espace urbain, il nous a semblé qu'elle avait d'autant plus d'influence sur les comportements lorsqu'elle est diffusée de manière restreinte, dans des petits groupes. C'est par exemple le cas quand les individus sont partie prenante, professionnellement, des projets :

« Justement, en ayant des contacts avec Mme M., je savais sur quels projets elle était engagée. (...) Alors, il faut dire qu'à la communication, c'est moi qui m'occupe du Plan de Déplacements de l'hôpital, donc j'étais en relation avec Mme M. » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

« Je l'ai su [l'ouverture de la Vélostation] parce que dans nos services, dans le service dans lequel je travaillais, on était à côté du service Déplacements. Donc je connaissais le chef de service, qui a été mon chef de service pendant quelques temps et qui m'en a parlé, les collègues aussi m'en avaient parlé... Donc j'étais intéressé, c'est sûr ! » (Francis, 54 ans, Grenoble)

Ainsi, l'information semble dispensée à un public d'initiés, qui prennent alors l'allure de pionniers. Puis elle se propage progressivement à d'autres cercles sociaux. Ainsi, la recherche du mode alternatif peut se faire de manière plus ou moins volontaire par l'individu, se décrivant tantôt comme une démarche active, tantôt comme une rencontre opportuniste. Néanmoins, dans tous les cas, la recherche du mode mobilise diverses ressources.

B- La mobilisation de ressources dans la recherche du mode alternatif

La recherche d'un mode alternatif mobilise diverses ressources de nature différentes : ressources mnémoniques d'abord, puisque les individus puisent dans leur mémoire modale. Ressources cognitives ensuite, car ils vont mobiliser l'ensemble des connaissances dont ils disposent sur les autres modes de déplacements. Ressources sociales enfin : afin de compléter leurs ressources personnelles, les individus prennent conseil auprès de leurs proches.

B1- Les expérimentations passées comme ressources

Au terme du chapitre 5, nous avons évoqué, au fil des expériences de déplacement, la constitution d'une mémoire modale. C'est ici, au cœur du processus de changement que se retrouve le rôle de la mémoire modale. En effet, nous avons pu observer comment **les expériences modales passées refont surface lorsqu'il s'agit de trouver une alternative à la voiture** et ce, que ce soit pour l'adoption du vélo, des transports en commun ou du covoiturage.

Certains altermobilités ayant choisi le vélo comme mode de déplacement sur le trajet domicile-travail utilisaient ce mode par ailleurs. C'est par exemple le cas pour des personnes qui transfèrent un usage sportif du vélo vers un usage utilitaire :

« Après, en 99, je suis venu sur Chambéry et j'ai continué à faire les navettes en voiture. Y'a que 7 km et c'est Caroline en deux ans qui m'a remis sur le vélo utilitaire pour venir au boulot ! » (Frédéric, 46 ans, Chambéry)

L'usage du vélo sur le trajet domicile-travail compense et comble alors le besoin de faire du sport le week-end.

Concernant l'usage des transports en commun, force est de constater que l'adoption de ce mode en substitution à l'automobile sur le trajet domicile-travail est principalement le fait des enquêtés ayant vécu leur enfance ou leur jeunesse dans des lieux propices à ces usages. Ainsi, on retrouve une forte proportion d'interviewés ayant passé leur enfance ou leur jeunesse en région parisienne. C'est par exemple le cas de Simon, parisien jusqu'à l'âge de 20 ans, qui privilégie l'usage des transports en commun au détriment de la voiture depuis qu'il habite en province, chaque fois que cela est possible :

« C'est souvent que j'ai pris le train à la place de la voiture pour faire Valence-Lyon ! C'est pas mal de pouvoir se poser dans un train, de lire le Monde, de regarder par la fenêtre... Quand vous sortez d'une réunion, avoir le stress des embouteillages, la fatigue de la conduite, parce qu'il fait mauvais temps... Alors qu'on peut monter dans un train, s'acheter un journal, bouquiner et même dormir ! C'est quand même beaucoup plus agréable ! » (Simon, 53 ans, Grenoble)

De même aujourd'hui, il utilise les parking-relais et effectue un trajet multimodal pour se rendre à son travail au centre-ville de Grenoble, alors qu'il habite en périphérie. Cette relation entre le lieu d'habitation de l'enfance et les pratiques de déplacements adultes laissent alors à penser qu'il y aurait une sorte de socialisation à l'usage des transports en commun qui se jouerait dans les premières années de la vie pour les Parisiens et franciliens. De manière générale, nous avons remarqué qu'une grande proportion des altermobilités rencontrés était des personnes ayant passé leur enfance ou leur jeunesse à Paris ou en région parisienne. Même si la méthodologie qualitative ici choisie ne nous permet pas d'avancer une corrélation nécessaire entre ces deux éléments, nous pouvons néanmoins poser l'hypothèse d'une plus grande tendance à la multimodalité, donc à des usages

altermobiles chez ces personnes. Plus habitués que les provinciaux à utiliser les transports en commun, ces modes de déplacements (bus, métro, voire train) semblent alors faire davantage partie de leurs possibles en matière de choix de déplacements. On observe également une plus grande réflexivité de ces personnes sur leurs usages modaux.

Enfin, l'adoption du covoiturage en remplacement de l'autosolisme sur le trajet domicile-travail semble, elle aussi, favorisée par l'expérimentation passée de cette pratique, que ce soit sous la forme de l'autostop ou d'un covoiturage véritablement planifié. C'est le cas d'Esther ici. Grande utilisatrice de l'autostop durant sa jeunesse, elle nous a fait part de différentes périodes de sa vie durant lesquelles elle avait partagé son trajet avec des amies ou des collègues de son université. Elle possède donc une certaine habitude des déplacements collectifs en voiture. De ce fait, elle se lance, le jour de sa panne de voiture, à la recherche d'une voiture qui accepte de la prendre en stop afin de rentrer chez elle. Puis, dans un second temps, elle s'oriente vers le covoiturage en attendant la réparation de sa propre voiture⁹⁹.

Ainsi, que ce soit dans l'usage du vélo, des transports en commun ou du covoiturage, nous observons à l'analyse des entretiens un **lien entre les expérimentations passées et le choix du mode effectué au moment du changement**. Néanmoins, la relation entre les expériences passées et le choix du mode alternatif ne s'avère pas pensée comme telle par les individus ; au contraire, il semblerait qu'elle se passe de manière relativement inconsciente. Ce lien nous amène alors à penser que la **mémoire modale** des individus se trouve **mobilisée dans la recherche d'un mode alternatif, particulièrement lorsque ce dernier doit se faire de manière contrainte et urgente**. Le processus de changement apparaît alors comme une « **articulation entre le passé et le présent** » (Lahire, 1998 : 55) : si la situation présente, le contexte impose une remise en cause des routines, le passé intervient comme un substrat de connaissances, comme une capitalisation de répertoires d'action au travers de ce que nous avons appelé la « mémoire modale ».

Ce lien avec la mémoire modale met alors en avant toute l'importance d'une maximisation des expériences en matière de déplacement, particulièrement pendant la jeunesse. Telle est la conclusion à laquelle aboutit également M. Flamm dans sa recherche, insistant sur l'expérience comme moyen pour développer des compétences de déplacement et donc pour diversifier les usages modaux (Flamm , 2006 : 33).

⁹⁹ L'exemple d'Esther ne permet pas une vision exhaustive des manières de devenir covoitureur. D'autres processus sont également à l'œuvre dans l'adoption de cette pratique. Ils seront décrits de manière plus détaillée en Partie 4, Chapitre 11.

B2- La mobilisation de ressources cognitives conscientisées

En dehors de ces ressources mnémoniques, les individus mobilisent également leurs propres ressources cognitives de manière consciente. Ces ressources sont issues de leurs expériences antérieures mais aussi des expériences de leurs proches. Elles se trouvent particulièrement mobilisées lorsque la recherche du mode est urgente et impérative. Ainsi, Esther s'est-elle directement tournée vers l'autostop et le covoiturage après sa panne de voiture car elle savait que les horaires des trains entre Grenoble et Lyon n'étaient pas compatibles avec les impératifs de son déplacement :

*« Ce jour-là, j'ai pas pensé au train parce que c'était pas faisable ! Je connaissais les horaires de train et de toutes façons, je n'avais plus de train pour Grenoble ! Et après, sachant que le train met 2h30, il fallait que je trouve très vite une autre solution ! Parce qu'ajouter 2h30 aller plus 2h30 le retour à une journée de travail, ça fait énorme ! »
(Esther, 56 ans, Grenoble)*

Nous retrouvons encore ici le rôle des expérimentations passées dans le choix du mode de substitution. De la même manière, Catherine s'est intéressée au train car elle savait, de par les expériences de sa sœur, qu'un train desservait Grenoble depuis Voiron.

Ainsi, que ce soit de manière consciente ou non, les expériences passées constituent une ressource cognitive de poids dans la recherche d'un mode de substitution à la voiture, particulièrement en cas d'urgence et de contrainte. De plus, si les ressources cognitives mobilisées peuvent être celles de l'individu lui-même, elles font également appel à l'entourage de ce dernier.

B3- La mobilisation des réseaux amical, familial et professionnel dans la recherche du mode

Un troisième type de ressources a pu être repéré quant à la recherche du mode alternatif à la voiture. Il était d'ores et déjà annoncé ci-dessus : il s'agit des ressources sociales de l'individu. En effet, les proches peuvent compléter les connaissances modales de l'individu voire orienter son choix vers des modes de déplacement qu'il ne connaissait pas ou auxquels il n'avait pas pensé :

« Et donc c'est par les gamins que j'avais eu connaissance de Stopplus et à l'époque, ça ne s'appelait même pas Stopplus, ça s'appelait autrement ! » (Esther, 56 ans, Grenoble)

De même, suite à sa panne de voiture, Françoise s'est tournée vers le train sur les conseils d'une amie :

« Et puis, c'est une amie qui m'a dit : "mais, si tu prenais le train ?". J'ai été voir à la gare et puis finalement, c'est vachement possible puisque maintenant, je me déplace à 95 % comme ça ! Enfin, sur ce trajet-là... » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

Nous pouvons également rappeler ici le rôle de l'entourage professionnel dans la prise de connaissance de certaines dessertes de transports en commun, comme c'est le cas dans les PDE (voir ci-dessus). Ainsi, les réseaux amical, familial et professionnel constituent des ressources dans la recherche d'un mode alternatif à la voiture ; ils constituent en quelque sorte des passeurs de l'information, notamment lorsque les ressources personnelles de l'individu se trouvent limitées. Néanmoins, la prise de connaissance des alternatives nous amène ici encore à souligner le rôle de l'offre alternative de transport dans la recherche d'un mode alternatif. Leur rôle est d'autant plus important que leur existence constitue dans bien des cas le déclencheur du changement de pratiques.

C- L'expérimentation du mode alternatif

Une fois la recherche du mode alternatif ainsi décrit, du point de vue cognitif tout du moins, il reste à appréhender la manière dont se réalise véritablement le passage à l'action. En effet, la prise de connaissance du mode ne signifie pas qu'il va être nécessairement adopté ; il fait d'abord l'objet d'une expérimentation qui peut prendre deux formes. Tout d'abord, le nouveau mode va être testé par l'individu pendant une période de temps définie afin de juger s'il correspond aux impératifs et aux attentes. Ce test vise essentiellement à se rendre compte de la présence ou de l'absence des contraintes perçues *a priori* dans l'usage d'un mode altermobile pour se rendre au travail :

« Donc là je me suis dit : "je vais tester le train", pas convaincue que ça allait m'apporter un plus parce que je voyais surtout la contrainte des horaires et le fait de revenir à la notion de transports en commun, pas que ça ait une connotation négative pour moi, de circuler en voiture ou d'utiliser les transports en commun, mais plus sous l'aspect contrainte et j'appréhendais beaucoup ça. (...) J'ai commencé en disant : "bon je vais le prendre un mois et puis si ça me convient pas, je reprendrai la voiture". Et puis en fait j'en ai vu que des bénéfices, parce que j'ai très rapidement mesuré qu'en semaine si je faisais le bilan sur mon état de fatigue, j'étais beaucoup moins fatiguée quand je venais en train que quand je prenais la voiture parce que j'économisais le stress. » (Catherine, 48 ans, Grenoble)

La période de test peut également être plus courte :

« J'ai fait un essai d'une semaine parce que j'avais peur, je pensais que le car, ça roulerait pas vite ! C'est vrai que le train, ça va plus vite parce que y'a pas d'arrêt mais bon, au point de vue financier, c'est beaucoup plus cher ! » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

Cette période de test a également pu être repérée dans les covoiturages :

« Alors je me suis renseignée et j'ai essayé. Et alors là, j'ai été convaincue tout de suite ! Même s'il faut revenir sur Toulouse et si ça donne quelques petites contraintes horaires, c'est vraiment formidable à tous points de vue ! » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

Ainsi, **si le test est réussi, le nouveau mode est adopté**. Néanmoins, le test peut ne pas s'avérer concluant et donner ainsi lieu à une sorte de processus d'essais-erreurs dans la recherche d'un mode alternatif. La période d'expérimentation se décrit alors davantage

comme un **tâtonnement** avant que l'individu ne trouve le mode qui lui convient. Il en est ainsi de Muriel qui est arrivée progressivement à l'usage du vélo sur son trajet domicile-travail. Elle a tout d'abord eu l'opportunité d'expérimenter le covoiturage avec une collègue. Mais, ce covoiturage prit fin avec le départ de cette dernière ce qui obligea Muriel à revenir à un trajet autosoliste. Ce retour fut difficile, ce qui l'engagea à trouver une alternative. Le vélo seul lui semblait difficile sur son trajet, c'est pourquoi elle combina pendant une période le train et le vélo :

« C'était en septembre que j'ai repris la voiture et en septembre, il faisait super beau ! J'avais qu'une envie, c'était de rentrer à vélo ! Mais le problème, c'était le matin : je trouvais ça trop dur d'aller bosser à vélo ! Je l'ai fait une fois ou deux par semaine au mois de septembre et puis quelqu'un me disait que y'avait un train qui faisait de Labège Technopole mais il fallait faire 6 km à vélo, prendre le train et refaire 10 km à vélo ! Et puis j'étais pas sûre que les trains soient assez fréquents pour que ce soit pratique et pas me lever à des heures impossibles ! Donc j'ai traîné un petit peu avant d'y aller et finalement y'a un train à Labège Village, c'est une halte ! Donc ça fait que 4 km et à un horaire qui est quasiment l'heure où je pars ! Ce qui fait que j'ai commencé à prendre le train le matin, je mettais le vélo dans le train et je terminais en vélo sur quelques km et je rentrais à vélo le soir ! Et j'ai fait ça pendant tout l'hiver, le premier hiver ! Et ça, c'était 100 fois plus agréable que la voiture ! Donc le premier hiver, j'ai fait mixte, train et vélo, aller en train et le retour à vélo ! » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

Néanmoins, cette combinaison ne lui convenait pas complètement. Ayant pris davantage d'assurance sur le vélo et de souffle, elle décida d'abandonner le train au profit du vélo, modalité de déplacement qu'elle a conservé depuis :

« Un matin, au printemps, il faisait très beau donc je me suis dit : tiens, j'y vais à vélo ! Et depuis, je suis plus jamais remontée dans le train ! Tout l'été, tout l'automne, je faisais aller-retour à vélo ! Et maintenant, je continue comme ça, aller-retour à vélo sauf les matins où y'a de la pluie et du vent, je vais prendre le train et je rentre à vélo ! Et c'est bien !! J'ai plus du tout envie de reprendre la voiture !! » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

On observe le même type de tâtonnement chez Bernard qui commença à venir en covoiturage, avant de s'orienter vers un trajet combinant le train et le vélo en transportant le vélo dans le train. Il a ensuite, pendant un temps, fait le trajet entre la gare et son lieu de travail à pied. Enfin, après avoir pris connaissance de l'existence de la Vélostation à Chambéry, il a pris son vélo pour faire le trajet entre la gare et son lieu de travail à vélo :

« En septembre, c'est peut-être à force de passer devant la Vélostation, j'ai percuté ! (...) Et mon vélo, je l'ai emmené en train à la Vélostation. » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

Dans les deux cas de figure, il est intéressant de constater que la période de tâtonnement en vue de l'adoption d'un mode alternatif à la voiture est amorcée par une période de covoiturage. Il semblerait que le covoiturage amène un certain rejet de l'autosolisme, comme si un seuil était franchi et que l'individu ne pouvait pas revenir en arrière dans ses choix de mobilité :

*« Quand on a arrêté le covoiturage, là, j'ai trouvé ça très dur de reprendre la voiture ! Parce que ça bouchonnait ! C'est long ! Souvent, on s'ennuie ! Et puis c'est le côté stressant... A deux, ça va ! Mais de bouchonner... Quand on n'est pas tout seul, ça allait, mais toute seule, c'est surtout ça qui m'a perturbée !! Moi, ça me stresse ! »
(Muriel, 44 ans, Toulouse)*

Ainsi, le **covoiturage** pourrait être considéré comme un **tremplin vers d'autres formes de mobilité que l'automobile**, comme une sorte de mode de passage. Cependant, cette hypothèse nécessiterait d'être confirmée par une enquête quantitative.

Toujours est-il que, dans le processus qui amène à l'adoption durable d'un mode altermobile, l'une des étapes consiste à tester le nouveau mode dont on a pris connaissance. Deux perspectives sont alors possibles : soit le test est réussi d'emblée et le mode adopté ; soit, le test n'est pas complètement couronné de succès et la recherche d'un mode approprié se fait davantage sous la forme d'un tâtonnement. Néanmoins, une troisième conséquence possible du test doit être mentionnée : l'abandon du mode qui n'a pas réussi le test. Quoique nous n'ayons pas rencontré cette éventualité du fait des choix méthodologiques opérés, elle doit être évoquée comme une conséquence possible de la période de test. Une telle sanction du mode alternatif amènerait alors à son rejet et à un retour à l'autosolisme.

CONCLUSION DE LA PARTIE 3

L'analyse du changement de pratiques modales amène à s'interroger plus largement sur la problématique du changement d'habitudes. Lorsque des habitudes automobilistes sont prises, plus encore lorsqu'elles sont exclusives et fonctionnent comme une évidence, elles s'avèrent être très difficiles à faire changer. Qui plus est, le trajet domicile-travail sur lequel nous avons centré notre regard, possède des impératifs propres qui favorisent bien souvent l'usage automobile. Ainsi, l'usage automobile fonctionne souvent comme un « réflexe », rendant tout changement difficile.

Face à un tel enracinement des routines, les valeurs écologiques possèdent un rôle relativement faible dans le déclenchement de processus de changement. Pour la plupart des interviewés, les valeurs environnementales relèvent d'une référence valorisante à laquelle ils se réfèrent *a posteriori* de leur changement de pratiques. Si les valeurs n'expliquent pas complètement les changements de pratiques, certains contextes biographiques en revanche se trouvent être des moments favorables à la recomposition des habitudes en général et des habitudes modales en particulier. Ces contextes procèdent d'une imprévisibilité plus ou moins grande dans les trajectoires biographiques, rendue visible par notre choix méthodologique du récit de vie. Depuis la rupture biographique entièrement imprévisible jusqu'aux moments de passage liés au cycle de vie, les contextes de rupture et de changement facilitent la remise en question des routines modales car ils modifient l'équilibre du système de contraintes qui prévalait auparavant. Ils laissent alors la place à la possibilité d'une recomposition des habitudes et routines, sans toutefois que cette dernière ne soit ni systématique, ni mécanique.

Ces moments d'imprévisibilités renseignent sur les contextes favorables au changement, mais seule l'analyse des processus permet de mettre au jour les mécanismes qui amènent le changement. Celui-ci semble combiner, d'une part, la **naissance d'une prédisposition** au changement et, d'autre part, un **déclencheur du passage à l'action**. La prédisposition prend souvent la forme d'une « érosion » de l'usage automobile (Goodwin, 1985 : 71), en lien notamment avec les contraintes d'usage que représentent embouteillages et problèmes de stationnement. Quant aux déclencheurs, ils peuvent relever de la contrainte, de l'engagement auprès d'un proche ou auprès de la société, ou encore de la rencontre avec le mode alternatif. Trois grands types de processus peuvent être isolés en matière de changements modaux : **l'engagement**, la **contrainte** et **l'opportunité**. Cependant, quel que soit le type de processus qui préside au changement, la recherche d'un mode alternatif à

l'automobile implique la mobilisation de ressources mnésiques, cognitives et sociales. C'est d'ailleurs dans la recherche du mode alternatif que l'on retrouve l'importance de la *mémoire modale* mise à jour dans la partie précédente.

La compréhension des choix altermobiles opérés par nos enquêtés semblent ainsi osciller entre le **réflexe** et le **hasard**. Le réflexe relève de l'enracinement d'habitudes modales prises durant la jeunesse, qui joue tantôt en faveur d'**usages altermobiles**, tantôt en sa défaveur lorsque les usages automobilistes sont enracinés au point d'être exclusifs, automatiques et évidents. Le réflexe est également partie prenante de la mémoire modale, dont nous avons souligné le rôle au moment de trouver un mode alternatif : les expérimentations modales passées ressurgissent alors pour être réappropriées dans le présent. Le rôle du hasard est lui aussi à prendre en compte, dans la mesure où les contextes favorisant la recomposition des routines procèdent d'épisodes plus ou moins imprévisibles, que ce soit dans le fait-même qu'ils apparaissent que dans le moment de cette apparition. A la manière de M. Grossetti (2004 ; 2006), il s'agit alors de souligner le rôle de ces imprévisibilités dans les parcours de vie, dans la mesure où leur survenue amène à des changements plus ou moins irréversibles dans les trajectoires biographiques. De plus, considérer ces événements comme des événements imprévisibles ne signifie pas pour autant une incapacité à s'en servir, politiquement, pour amener les individus à modifier leurs comportements de mobilité. En effet, l'élucidation de ces contextes pourrait permettre d'offrir une information et des offres de déplacements ciblées aux personnes se trouvant à des périodes charnières de leurs trajectoires de vie.

L'analyse du changement nous a ainsi permis de comprendre les ressorts du passage entre des usages automobilistes et des **usages altermobiles**, au moins sur le trajet du domicile au travail. Si les contextes favorables à ce passage et ses déclencheurs ont pu être mis à jour, en étudiant les trajectoires de vie des altermobilités, les mécanismes du processus ne présument en rien des conditions de réappropriation durable des nouvelles pratiques. En reprenant alors notre problématique générale autour de l'innovation que constitueraient les altermobilités, leur réappropriation à l'échelle micro-individuelle interroge. Ces autres formes de mobilité sont-elles à même de remplacer les usages automobiles ? Pourraient-elles devenir les nouvelles normes de déplacements ?

Partie 4- Vers de nouvelles formes ou normes de mobilité ?

L'automobilité constitue aujourd'hui encore, en France, une norme indéniable en matière de mobilité quotidienne (Orfeuil, 2000a). Néanmoins, notre travail montre que d'autres comportements existent, certains même étant issus de changements radicaux. Ainsi, de la même manière que le covoiturage a pu être analysé, à l'échelle méso-sociale, comme une innovation au sens de N. Alter, les usages altermobiles à l'échelle micro-individuelle peuvent être appréhendés comme des usages innovants. Ce constat nous amène alors à réfléchir à la possible émergence de nouveaux comportements de mobilité, voire d'une possible inversion des normes car « le cas des processus créateurs fait apparaître une autre idée, absolument essentielle : l'innovation repose sur une inversion des normes. » (Alter, 2006 : 278).

Dans la perspective qui nous intéresse, une telle inversion des normes supposerait alors que l'automobilité fasse place aux altermobilités, c'est-à-dire à des comportements de mobilité davantage durables. Il s'agit alors ici de questionner ce possible retournement des normes de mobilité. Tout d'abord, supposer que les pratiques altermobiles se substituent aux pratiques automobilistes amène à s'interroger sur la durabilité des premières. En effet, pour qu'elles puissent concurrencer les usages automobiles, il faut que les pratiques altermobiles, notamment celles issues d'un changement, puissent prendre racine et se pérenniser (chapitre 9). Ensuite, envisager l'inversion des normes suppose également de s'interroger sur les liens qui unissent les pratiques altermobiles et automobilistes : se décrivent-elles en termes de substitution et remplacement, ou bien en termes de complémentarité ? L'altermobilité signifie-t-elle un renoncement à l'automobile, tant dans les usages que dans la possession de l'objet (chapitre 10) ? Enfin, nous illustrerons les conditions de durabilité des nouvelles pratiques, ainsi que leur lien avec l'automobilité grâce à l'exemple du covoiturage (chapitre 11).

CHAPITRE 9- L'ALTERMIBILITE COMME PRATIQUE DURABLE

Le fait que la période de changement donne lieu à de nouvelles habitudes ne va pas de soi. Surtout dans le cas du changement sous contrainte, les habitudes automobiles pourraient se reprendre une fois passé le temps de la contrainte. Cette éventualité existe certainement, mais elle n'est pas unique. En effet, pour les altermobilités rencontrés, la période d'expérimentation semble perdurer au point de se substituer au système automobiliste qui la précédait. L'instabilité devient alors progressivement stabilité, l'expérimentation donnant lieu à une routinisation.

La répétition quotidienne des gestes, au fil des jours, joue en faveur de l'inertie des habitudes. Tel est le mécanisme que nous avons décrit dans la partie précédente. De même que les routines automobiles limitent le changement en faveur d'un mode alternatif, de même l'enracinement d'habitudes altermobiles limite les possibilités de revenir à la voiture. C'est également cette force de l'inertie qui favorise la continuité de pratiques altermobiles exclusives décrites au chapitre 5. Ainsi, elle joue également en faveur de l'enracinement des pratiques altermobiles nouvellement adoptées : au fil des jours, les gestes se répètent, deviennent habitudes puis routines. Peu à peu, ils sont réalisés de manière mécanique, presque inconsciente, prenant alors l'allure d'une « évidence intériorisée » (Kaufmann J-C., 1997 : 124). Ainsi, au fil des jours, lorsque l'habitude prend le pas sur l'acte réfléchi, il devient de plus en plus difficile de rebrousser chemin, de revenir aux pratiques antérieures ou bien d'en adopter de nouvelles encore. Ainsi, de même que les routines automobiles enracinées créaient de l'inertie au changement, de même les routines altermobiles ainsi construites résistent au changement. Plus l'usage du nouveau mode est répété, plus il risque de l'être davantage encore du fait de l'habitude.

Il s'agit alors ici de mettre en évidence les leviers de cette routinisation : quels sont les éléments qui permettent la pérennité des (nouvelles) pratiques altermobiles ? Cette interrogation est d'autant plus légitime que nous avons souligné, dès l'introduction de ce travail, la norme automobiliste qui prévaut en France. Face à cette norme automobiliste, la pérennité des pratiques altermobiles passe notamment par une légitimation sociale, que certains vont chercher dans les milieux associatifs (section 2). Mais, avant d'examiner ces deux mécanismes de routinisation, nous verrons que la pérennité des pratiques altermobiles réside également fortement dans la perception – positive – des trajets et notamment du temps de trajet. Ils se trouvent alors réappropriés et utilisés au profit d'autres types d'activités que le déplacement lui-même (section 1).

1- De la réappropriation du temps de trajet

Afin de comprendre pourquoi les nouvelles pratiques s'avèrent aussi durables chez ces individus, il convient de s'intéresser à la manière dont est vécu le déplacement. Là où le déplacement autosoliste était vécu comme un temps perdu et inutile, les nouvelles modalités du trajet rendent ce dernier davantage réappropriable. Ainsi, les altermobilités déploient tout un éventail d'activités qui viennent combler le temps de trajet et le rendre utile à autre chose. C'est donc sur une perception du temps de trajet fondamentalement différente que se construit la durabilité des nouvelles pratiques. Mais ces dernières se trouvent aussi confortées par les justifications écologiques dont elles font l'objet et par le temps qui passe et qui, progressivement, les routinisent.

A- Une autre perception du temps de trajet : perdre son temps ou prendre son temps ?

Les nouveaux altermobilités gagnent-ils ou perdent-ils du temps grâce à leur nouveau mode de déplacement ? Il semblerait que la valeur du temps de trajet ne soit plus perçue à l'aune de la même mesure selon que l'on se déplace seul en voiture ou en covoiturage, en transports en commun ou à vélo. Cette perception différentielle du temps est notamment influencée par les activités déployées dans les modes altermobilités. Là où les anciens automobilistes avaient l'impression de perdre leur temps en voiture, ils ont alors le sentiment d'en gagner – ou du moins de prendre leur temps – en utilisant un mode altermobilité.

Le temps peut être évalué de deux manières différentes. Il peut, d'une part, être calculé à l'aide d'instruments de mesure (horloge, montre) mais il est aussi et surtout perçu par les acteurs sociaux. Car, comme le souligne B. Montulet, le temps, comme l'espace constituent nécessairement des constructions sociales et n'existent que dans leur perception par les acteurs sociaux (Montulet, 1998 : 16).

Pour nos interviewés ayant changé de mode de déplacement, l'adoption d'un mode altermobilité a pu avoir une incidence sur leur temps de trajet d'un point de vue comptable. Trois possibilités s'ouvrent alors ici. Le temps de trajet mesurable peut s'avérer plus court qu'en voiture ; c'est notamment le cas dans les processus de changement occasionnés par une lassitude automobile liée aux problèmes de congestion :

« Des fois, en voiture, je mettais une heure ! Parce que y'avait aussi que les embouteillages étaient devenus monstrueux en 10 ans ! Y'a 10 ans, on mettait moins de temps en voiture que maintenant ! Parce que là, c'est vrai qu'après s'être retrouvée dans des accidents et tout ! D'être coincé une heure sur la rocade sans bouger, on arrive au boulot en retard, il fallait trouver une autre solution !! » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Il peut également être équivalent : c'est par exemple le cas lors du passage d'un trajet automobiliste solitaire à un trajet covoituré. Enfin, il peut également s'avérer, d'un point de vue comptable et mesurable, plus long. C'est par exemple le cas pour Nicole qui doit faire un détour pour se rendre sur le parking de départ du covoiturage auquel elle participe ce qui allonge son temps de transport de plus d'un quart d'heure.

Néanmoins, dans tous les cas de figure, **le changement de mode a nécessairement une incidence sur la perception du temps de trajet**. Comme le souligne V. Kaufmann « la perception du temps traduit la manière dont il est vécu : on trouve le temps long lorsque l'on s'ennuie, on s'étonne de ne pas l'avoir vu passer lorsque l'activité est captivante. Le temps de la montre ne correspond pas à sa durée vécue par notre conscience » (Kaufmann V., 2002 : 133). Les approches classiques mettent en avant l'idée que la minimisation du temps de trajet serait l'un des principaux déterminants du choix modal. Pourtant notre enquête qualitative avance au contraire l'idée que certains individus ne cherchent pas nécessairement à gagner du temps dans leur déplacement mais à prendre leur temps. Ainsi, le temps de déplacement se trouve être mobilisé au profit d'une autre activité que le déplacement lui-même, annulant alors le sentiment d'une perte de temps.

B- Un trajet plein : les activités du déplacement

Dans l'usage de leur nouveau mode de déplacement, les altermobilités ayant changé de pratiques se retrouvent dégagés en totalité (dans les transports en commun, par exemple) ou en partie (en covoiturage, par exemple) de l'activité de conduite et de l'attention qu'elle requiert. Ils vont alors se réapproprier ce temps de trajet et le mettre à profit d'autres activités.

Dans son ouvrage sur les « provinciliens » (2001), Joël Meissonnier applique aux activités de sa population de voyageurs du quotidien entre Paris et Rouen le concept de « **travail en temps masqué** ». Issu de la logistique, ce concept évoque l'idée d'un travail réalisé pendant un temps de déplacement, permettant ainsi d'optimiser le temps du trajet. Ainsi, comme l'évoque cet auteur, les « provinciliens qui réussissent à travailler dans le train quittent leur bureau moins tard et réussissent à rejoindre leur domicile plus tôt, grâce à cette optimisation du temps de déplacement. » (Meissonnier, 2001 : 139).

Sans utiliser ce concept, M. Flamm décrit le même phénomène de **réappropriation du temps de déplacement**, au profit de diverses activités – et pas seulement le travail. Il organise ces activités selon les « logiques de signification » qu'elles prennent pour les individus (Flamm, 2004b : 87). Cinq logiques de significations sont ainsi mises à jour par ce chercheur, logiques que nous retrouvons dans notre propre travail.

Tout d'abord, une **logique de productivité**, qui se rapproche du concept de « travail en temps masqué ». Elle regroupe l'ensemble des activités visant à « exploiter le temps de déplacement » (Flamm, 2004b : 88) en lisant des documents de travail ou en discutant avec ses collègues, par exemple :

« En plus, comme l'un des deux, c'est un collègue, on continue la journée de boulot le soir ! C'est utile de continuer la journée de boulot dans la voiture ! Parce que ça fait un quart d'heure de plus de boulot dans la journée ! Et ça fait autant de moins à faire le lendemain ! Alors c'est utile parce qu'on n'a pas toujours l'occasion... Souvent, on se cause, on prend pas le temps de se parler, on parle entre deux portes mais là, on est un quart d'heure dans la voiture, coincés dans les bouchons et donc on a le temps de se parler ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

« Je relis un rapport que je corrige... Mais d'une manière générale, je fais toujours quelque chose sauf si j'ai la tête comme ça ! C'est du temps que j'utilise !! » (Claire, 31 ans, Grenoble)

La seconde **logique** est celle « **du relâchement et de la transition** » : elle consiste à profiter du temps de trajet pour « se reposer mentalement et physiquement » (Flamm, 2004b : 188). Ainsi, certains de nos interviewés nous ont décrit des moments de trajets dédiés au sommeil, au repos, à la relaxation, en bref, à l'inactivité :

« Alors suivant mon inspiration, je lis ou je dors ! Ça m'arrive même de faire de la sophrologie quand je suis dans mon bus, pour me décontracter ! comme je suis toute la journée sur l'ordinateur, j'ai les yeux qui me font mal, ou les cervicales qui sont tendues, je me décontracte totalement et je repars un peu plus tonifiée ! » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

« C'est vrai qu'on est tellement bien que des fois, on s'endort le soir quand on rentre ! » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

Ainsi, l'utilisation du temps de trajet le soir au profit d'une inactivité constitue quand même une réappropriation du temps de trajet. Nous nous éloignons ici des analyses de J. Meissonnier qui décrit ces activités de repos comme des « hypoactivités » (Meissonnier, 2001 : 149) et avance l'idée qu'elle crée le sentiment d'un temps vide ou inutile : « l'activité permet de gommer la contrainte de déplacement, l'inactivité la démultiplie » (Meissonnier, 2001 : 147). En effet, son constat doit être nuancé car tels ne sont pas les résultats de nos analyses. Les altermobilités qui utilisent leur temps de trajet pour se reposer ou dormir n'ont pas évoqué le sentiment de perdre leur temps, pour autant. Peut-être cette différence entre notre terrain et celui de J. Meissonnier tient-il au temps – de la montre, cette fois-ci – passé dans le train ? En effet, là où les « provinciliens » ont des temps de déplacements d'une heure environ (Meissonnier, 2001 : 13), nos propres enquêtés ont simplement fait état de trajets en train d'une dizaine ou d'une quinzaine de minutes. Cette différence de temps comptable passé dans le train peut constituer une hypothèse d'explication des résultats dissemblables que nous obtenons.

Une troisième logique est celle de **la sociabilité** : le temps de trajet prend son sens dans la relation qu'il permet avec d'autres (Flamm, 2004b : 88). Cette logique apparaît dans le

covoiturage, de manière très forte¹⁰⁰ mais aussi dans les transports en commun. Cette sociabilité peut se manifester de manière superficielle, dans de simples échanges de politesse avec les autres voyageurs :

« Et en plus, on peut rencontrer des gens... j'avais rencontré une dame, l'autre jour, une jeune fille, très sympa, on a discuté tout le long ! J'ai connu une jeune fille et on a sympathisé, je l'ai revue une ou deux fois mais autrement, le reste, c'est des banalités ! On se croise... » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

Mais elle peut également prendre la forme d'un échange familial rituel, comme pour Bernard qui prend le train du soir avec ses enfants :

« Le retour, c'est avec ma fille ! C'est 20 minutes de bonheur aussi ! Comme ma fille est scolarisée à Chambéry... Et quand je dis 20 minutes de bonheur, c'est parce que c'est 20 minutes où on est en face l'un de l'autre ou à côté, où on peut chahuter, goûter, parler de l'école, et discuter un peu... Elle est très ouverte donc elle va facilement discuter avec les gens ce qui met de l'ambiance dans le train ! C'est vraiment très très sympa... Son frangin prend la même voie parce qu'hier soir, je suis rentré avec eux dans le train et ils ont mis une ambiance dans le compartiment qui était très sympa ! » (Bernard, 40 ans, Chambéry)

La quatrième logique est celle de l'**évasion** qui « prévaut lorsqu'une personne profite d'un déplacement pour s'extraire momentanément de contextes sociaux perçus comme particulièrement contraignants, généralement dans le but de se consacrer à une activité librement choisie. » (Flamm, 2004b : 89). Tel est par exemple le cas des voyageurs qui profitent de leur temps de trajet pour apprendre une langue étrangère ou encore des cyclistes qui mobilisent leur temps de trajet pour garder une activité physique :

« Donc pour aller au bureau, je prenais le vélo, puisque j'avais un vélo et je faisais Bouillargues, Ville Active à vélo ! Deux fois par jour, aller et retour ! Donc là, en fait je me suis mis au vélo parce que déjà, j'étais stressé et je faisais plus de sport, avec 4 gamins, on fait pas de sport le week-end, surtout quand ils sont en bas âge ! C'est du sport, mais c'est pas le même ! Donc je me suis mis au vélo... » (Gontran, 40 ans, Nîmes)

Enfin, la cinquième logique est celle de « l'émotion », de la « **stimulation émotionnelle** ». elle concerne plutôt les « les déplacements de loisirs » (Flamm, 2004b : 89) qui peuvent procurer des sensations extrêmes. Elle n'a donc pas été retrouvée dans notre corpus de données, qui reste centré sur les déplacements quotidiens.

Ainsi, le temps de trajet altermobile se trouve réapproprié par les individus au profit de diverses activités qui s'organisent autour de cinq types de significations. Ces activités contribuent à créer une perception positive du temps de trajet qui est alors considéré plein et utile. Ces perceptions tendent alors à perpétuer la nouvelle pratique altermobile adoptée.

¹⁰⁰ Voir également ci-dessous, Chapitre 11- De l'autosolisme au partage des trajets : l'exemple de l'adoption durable du covoiturage sur le trajet domicile-travail.

C- Raisons d'une réappropriation spécifique aux trajets altermobiles

Néanmoins, cette réappropriation interroge car elle n'intervient que dans l'usage du mode altermobile. Ainsi, les logiques de significations mises à jour par M. Flamm ne concernent pas uniquement l'usage de modes altermobiles, mais possèdent une validité descriptive et analytique « indépendamment du mode de déplacement employé » (Flamm, 2004b : 87). De ce fait, elles s'appliquent également aux usages automobilistes en solo. Ce constat nous amène alors à nous interroger sur les raisons qui expliquent que nos interviewés se réapproprient leur temps de trajet quand ils utilisent des modes altermobiles alors même qu'ils ne se réappropriaient pas leur temps de trajet autosoliste¹⁰¹. Pour expliquer ce paradoxe, nous reprendrons les trois grands modèles de changement décrits précédemment afin de mettre à jour, pour chacun d'eux, le ou les éléments explicatifs.

Dans la logique de l'engagement, tout d'abord, le changement repose sur l'adéquation du comportement de mobilité à des valeurs préexistantes ou bien sur un engagement interpersonnel. Dans les deux cas, **les nouvelles pratiques se trouvent valorisées soit par l'individu, soit par son entourage, soit les deux**, ce qui l'encourage à continuer (voir également ci-après). Pour les altermobilités ayant changé par opportunité, il convient de ne pas oublier que **l'opportunité de la rencontre avec un mode alternatif se greffe sur une contrainte**, notamment une contrainte ressentie dans l'usage de la voiture en solo. En ce sens, le changement de mode amène l'individu à ressentir un mieux, un avantage supplémentaire dans le changement de mode, qui conforte ici aussi le choix. Finalement, c'est la durabilité du changement sous la contrainte qui apparaît le plus difficile à expliquer. En effet, notamment lorsque le changement est occasionné suite à une incapacité du véhicule, il est surprenant de ne pas voir l'usage du mode resurgir une fois cette incapacité passée. Ici, c'est le processus de recherche du mode alternatif qui nous éclaire sur la pérennité des nouvelles pratiques adoptées, car **le mode alternatif choisi est, dans la plupart des cas, une résurgence d'usage**. Le mode adopté s'avère ainsi être un mode déjà utilisé dans le passé sur le trajet domicile-travail, ou bien un mode utilisé pour d'autres motifs de déplacements. De plus, l'adoption durable d'un mode de déplacement altermobile sur le trajet domicile-travail et sous la contrainte semble intervenir plutôt chez des individus ayant déjà des pratiques de mobilité alternatives pour d'autres motifs de déplacement.

¹⁰¹ On pourrait néanmoins imaginer que les autosolistes qui aiment conduire se réapproprient leur temps de déplacement en voiture, de la même manière que les altermobilités se réapproprient leur temps de déplacement en mode alternatif. Cet élément mériterait d'être vérifié au travers d'une enquête centrée sur les autosolistes.

Ainsi, quoique surprenante, la réappropriation du temps de trajet altermobilitiste s'explique en grande partie par les éléments qui amènent au changement d'habitudes modales, notamment la perception négative de l'usage automobile ou encore la présence, dans d'autres motifs de déplacements, de pratiques alternatives. La perception par les individus de leurs nouvelles pratiques se trouve alors être un élément déterminant de la pérennité de ces dernières. Or, cette dernière se façonne également dans les interactions avec les proches et la société en général.

2- De la légitimation sociale des nouvelles pratiques

Si la réappropriation du temps de trajet au profit d'autres activités que le déplacement joue sur la continuation des pratiques, le regard des autres n'apparaît pas non plus neutre dans ce processus. En effet, face à la norme d'usage automobile que nous avons relevée et illustrée précédemment, il est intéressant de s'interroger sur la place des pratiques altermobiles et du regard social qui est porté dessus. Car, la société pose nécessairement un regard normatif sur les pratiques marginales, au point parfois de les sanctionner voire de les faire disparaître. Qu'en est-il alors des pratiques altermobiles ?

A- La légitimation sociale : un processus de reconnaissance des nouvelles pratiques par les autrui significatifs

Une pratique individuelle, quelle qu'elle soit, est nécessairement soumise au regard social à partir du moment où elle est exposée. Or, tel est le cas des pratiques de déplacements qui n'ont pas lieu dans un espace privé, mais bien dans l'espace public qu'est la rue. Ainsi, elles se trouvent **exposées à un regard social normatif**, qui peut soit **légitimer les pratiques**, soit les **sanctionner**. La légitimation d'une nouvelle pratique constitue, de notre point de vue, un **élément déterminant de sa pérennité** car elle évite à l'individu de se retrouver dans une situation de distorsion entre ses pratiques et les normes du monde (ou du groupe) qui l'entoure.

La légitimation passe, tout d'abord, par les **justifications** que va pouvoir faire l'individu de ses propres pratiques. En invoquant l'importance de la sauvegarde de l'environnement et le développement durable, les altermobilités se réfèrent à des **valeurs sociales** admises par tous ce qui limite l'anormalité de leurs nouvelles pratiques. Nous retrouvons alors ici le rôle des justifications écologiques dans le changement de comportements ; si elles n'interviennent pas nécessairement comme déclencheur du processus de changement, elles participent néanmoins à la pérennité des nouvelles pratiques¹⁰².

Mais, la légitimation est également un processus social, qui fait intervenir l'environnement social des altermobilités. Afin de comprendre la manière dont se légitiment ces nouvelles pratiques, nous mettrons en correspondance le processus de changement de pratiques de déplacement avec le processus de conversion religieuse décrit par Berger et Luckmann (Berger, Luckmann, 2006 : 263). Dans la terminologie qui est la leur, le changement est

¹⁰² Voir en Partie 3, Chapitre 7, Section 2- La question de la réflexivité sur les pratiques de déplacements : prise de conscience écologique et changement de pratiques.

appréhendé sous le concept « d'alternation » et elle nécessite d'être légitimée socialement, à la fois par les « autrui significatifs » - c'est-à-dire les personnes qui sont proches de l'individu et qui font sens pour lui – mais aussi de manière plus générale par les autres, que les auteurs nomment le « chorus » (Berger, Luckmann, 2006 : 262).

Comme l'expliquent les auteurs au sujet de la conversion religieuse, « vivre la conversion n'est pas grand chose. Ce qui compte vraiment, c'est être capable de continuer à la prendre au sérieux ; de conserver le sens de sa plausibilité. » (Berger, Luckmann, 2006 : 263). Nous sommes alors en face d'une structure de changement similaire à celle du changement de pratiques ; si nous avons d'ores et déjà appréhendé les leviers du changement, reste à expliquer la durabilité des nouvelles dispositions adoptées. C'est ici que les auteurs font intervenir le rôle de la « communauté religieuse » pour la conversion, c'est-à-dire de **nouveaux autrui significatifs pour l'individu**. C'est dans la relation avec ces autres que se construit la « structure de plausibilité indispensable à la nouvelle réalité », donc que se légitiment les nouvelles pratiques et que se conforte le choix de l'individu (Berger, Luckmann, 2006 : 263). Ce rôle des autrui significatifs a pu être également observé dans les changements de pratiques de mobilité. Il peut alors être double.

Les autrui significatifs peuvent intervenir de manière positive, dans le processus d'adoption durable des pratiques altermobiles, **en légitimant** ces dernières. Ce fut par exemple le cas dans les changements de pratiques observés suite à la mise en place d'un PDE, à Grenoble. La présence de ce dernier et la communication qui l'a accompagné semble avoir favorisé l'acceptation de pratiques de déplacements autres que l'autosolisme. De plus, la ville de Grenoble a mis en place une politique des transports favorable à l'altermobilité, favorisant alors son acceptation sociale :

« Y'a peut-être un peu une image d'écolo, un peu moins aujourd'hui... Et d'autant plus depuis que y'a le PDE, parce que le PDE a été l'occasion pour les gens de faire un choix, certains ont choisi le vélo, d'autres ont choisi le transport en commun, d'autres ont choisi le covoiturage, avec pour chacun des avantages ! Donc non, je ne me sens pas du tout à l'écart ou marginal des autres... C'est peut-être parce que c'est Grenoble, effectivement... Mais c'est vrai qu'à Marseille, notamment, ce doit être différent ! » (Jean-François, 55 ans, Grenoble,)

Jean-François se sent donc en accord avec son environnement social et non pas en décalage comme cela peut être le cas pour certains altermobilités. Car, les autrui significatifs peuvent également intervenir non pas comme des instances de légitimation de la pratique mais de stigmatisation, dans la mesure où les pratiques altermobiles apparaissent a-normales.

B- La stigmatisation comme frein à la durabilité des pratiques ?

Pour certains altermobiliistes, ce n'est pas tant le sentiment d'être en phase avec leur entourage social qui est ressorti des interviews que celui d'être **marginal voire marginalisé**. Les discours de ces altermobiliistes donnent **l'impression que leurs pratiques de déplacements sont stigmatisées par leur entourage**. Bien évidemment, ces perceptions sont toujours à prendre avec beaucoup de précaution car elles émanent d'une source indirecte de recueil de données¹⁰³. Néanmoins il nous semblait intéressant de prendre en compte ce ressenti et de l'analyser au regard de la durabilité des pratiques. Car, en l'absence de légitimation, c'est la **pérennité des pratiques altermobiles qui semble mise en danger**.

Les pratiques de déplacements peuvent constituer un stigmat social, au sens de Goffman (Goffman, 1975) dans la mesure où ce ne sont pas ces pratiques que l'on attendrait des individus qui les possèdent. Telle est la définition qu'en donne E. Goffman : le stigmat se définit comme « un attribut qui rend différent [celui qui le possède] des autres membres de la catégorie de personnes qui lui est ouverte. » (Goffman, 2001 [1975] : 12). Les altermobiliistes apparaissent alors différents des autres membres de leur société, car ils se déplacent – au moins sur certains trajets – en utilisant des modes de déplacements différents (transports en commun, vélo...) de la norme automobile. Mais, la définition ne serait pas complète si l'auteur n'ajoutait pas que le stigmat est un attribut « qui [détonne] par rapport au stéréotype que nous avons quant à ce que devrait être une certaine sorte d'individu. » (Goffman, 2001 [1975] : 13). Ainsi, le stigmat n'est pas uniquement l'expression d'une différence ou d'un décalage par rapport à une norme, il consiste surtout en un **attribut, un comportement en décalage avec les attributs ou les comportements attendus** de la catégorie de personnes à laquelle appartient l'individu.

Un tel décalage entre le comportement attendu et le comportement de mobilité adopté par les altermobiliistes a été plusieurs fois évoqué au cours des entretiens. Il est essentiellement lié au statut professionnel et social de l'individu qui laisserait penser que ce dernier se déplace en voiture. Ainsi, Françoise évoque ce décalage entre son statut de notable et les choix qu'elle a opérés en matière de déplacements :

« En tant que médecin, j'ai des choix très particuliers en terme de déplacements donc je pense que je suis la seule !! L'autre jour, j'ai vu mon comptable, je faisais ma comptabilité, il me disait : "vous êtes une femme particulière !". » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

¹⁰³ En effet, ce ne sont pas des automobilistes qui nous ont donné leur perception des altermobiliistes, mais les altermobiliistes interrogés qui ont évoqué la manière dont ils se sentaient perçus par les autres.

De même, les choix de déplacements de Claire ne sont pas compris par son employeur. Ils apparaissent en décalage avec les exigences de son métier ce qui amène son employeur à l'inciter à modifier ses habitudes au profit de la voiture :

« Alors, mon patron, il fait super la gueule, clairement ! Il espérait bien que j'habite juste à côté, pour être dispo, pour revenir super facilement au boulot si j'avais oublié quelque chose... Donc à mon avis, lui, il le vit plutôt mal ! (...) Il m'a fortement incité à utiliser ma voiture et à me payer le parking, chose que je ne fais pas !! C'est-à-dire que y'a des moments où je sais que je vais finir tard, etc. et lui m'a quand même incité en me disant : "Prenez votre voiture ! Je vous rembourse les frais kilométriques et je vous rembourse le parking...". Notamment pour les soirs où y'a des tables rondes. Et je le fais pas, parce que c'est vraiment de l'inconfort pour moi... » (Claire, 31 ans, Grenoble)

Claire va même jusqu'à parler de marginalité pour décrire sa situation par rapport à celle de ses collègues :

« Je suis marginale parce que la plupart des gens habitent dans Lyon... D'ailleurs tous, pendant que j'y pense !! Non, y'a une autre personne qui habite un peu loin, mais lui, il vient en voiture ! Je suis la seule... C'est moi qui habite le plus loin et je suis seule à ne pas prendre ma voiture. Oui, donc je sens que les gens quand même ont du mal à saisir... » (Claire, 31 ans, Grenoble)

La notion de marginalité est revenue également dans le discours d'autres interviewés. De manière générale, certains altermobilités, notamment cyclistes, ont l'impression que **leur pratique est perçue comme quelque chose d'extra-ordinaire** – au sens propre du terme, quelque chose qui sort de l'ordinaire, du normal, du banal. Cette extra-ordinarité s'exprime au travers de l'**étonnement** que peuvent ressentir les proches. Elle prend parfois une connotation positive lorsqu'elle devient admiration ou négative quand elle prend des allures d'incompréhension voire de moquerie :

« Ça surprend mes collègues aussi quand ils me voient arriver en vélo ! Ils sont surpris quand j'arrive et qu'il fait froid, qu'il pleut !! » (Jean-Charles, 62 ans, Toulouse)

« Y'a quelques temps, je mangeais avec des amis, enfin des amis ? Pas des bons amis mais des gens sympas, comme ça ! Et j'ai passé un mauvais moment, parce qu'ils ont commencé à me sortir mon étiquette d'hurluberlu cycliste et vraiment, ils n'arrivaient pas à changer leur façon de voir ! Y'avait qu'une norme, c'était tourner un volant ! Et si on appuyait sur des pédales, on était un peu fêlé ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

Cette vision normative des proches de certains altermobilités peut ainsi être ressentie de manière négative par l'individu qui pourrait alors être amené à reconsidérer ses pratiques afin d'être davantage en accord avec celles de son entourage. Néanmoins, nous n'avons pas observé un tel processus sur notre terrain, en partie du fait des choix méthodologiques opérés lors du recrutement. De plus, deux autres mécanismes viennent limiter le sentiment de marginalité et l'absence de légitimation sociale, décrite principalement par les cyclistes.

Premièrement, certains altermobilités tendent à **s'engager dans des pratiques militantes, notamment associatives**. C'est par exemple le cas de certains cyclistes. Que l'engagement associatif précède la pratique ou l'inverse, les deux mouvements se renforcent

mutuellement. En effet, ces altermobilités trouvent, dans la fréquentation d'autres altermobilités, une légitimation à leur pratique. Ils confortent alors leurs usages modaux grâce à la légitimation que leur apporte la communauté, de la même manière que la communauté religieuse légitime la conversion d'un individu (Berger, Luckman, 2006 : 263). De plus, par la fréquentation d'autres altermobilités, ils développent des manières de faire et de penser propres au groupe (Becker, 1985 : 64)¹⁰⁴.

Deuxièmement, **certains altermobilités tendent à affirmer ce qu'ils considèrent être perçu comme une marginalité** ou une différence. Ce mouvement est également apparu de manière plus prononcée chez les cyclistes qui mettent en avant et survalorisent leur mode de déplacement. Cette **survalorisation** peut également prendre la forme d'une certaine victimisation quand ils évoquent le regard des autres sur leurs pratiques ; ainsi, leur sentiment d'être marginal semble parfois exagéré, comme s'ils cherchaient à accentuer d'autant plus leur sentiment d'être à part du fait de leurs pratiques modales. Tout se passe comme si, dans leurs choix modaux, certains altermobilités cherchaient à affirmer une différence, à se distinguer des autres. Ce second mécanisme nous a alors amené à interroger l'altermobilité comme un moyen de distinction.

C- L'altermobilité comme moyen de distinction ?

La possession d'une voiture constitue un marqueur social fort ; ce constat a pu être réalisé par divers chercheurs. Elle l'était d'autant plus au moment de son invention, car il s'agissait alors d'un objet cher (Dupuy, 1995a : 22). Elle le reste encore aujourd'hui dans les milieux sociaux et les sociétés pauvres, par exemple en Afrique subsaharienne (Diaz Olvera et alii, 2008). Ainsi, posséder une voiture mais aussi posséder un certain type de voiture véhicule une certaine image de soi (Clochard, 2008). Plus encore que marqueur social, la voiture apparaît également comme un marqueur identitaire (Pervanchon, 1999). La dimension identitaire de l'objet se retrouve également dans certaines analyses de la possession automobile comme réponse possible à l'injonction post-moderne d'individuation et de différenciation (Coignard-Friedmann, 2008). A la suite de toutes ces recherches, il n'est plus à démontrer que la voiture constitue un objet de différenciation, tant identitaire que social.

Traditionnellement, la question de la différenciation sociale est plutôt abordée au travers de la possession ou non d'une voiture. Telle est, par exemple, l'idée qu'avance J-P. Orfeuillat : autrefois, posséder une voiture était un moyen de différenciation sociale ; aujourd'hui, il

¹⁰⁴ Voir également le mécanisme décrit en partie 1 pour les cyclistes militants.

semblerait que « la non-motorisation de couches aisées résidant en centre-ville et recourant à la location de courte durée » relève du même mécanisme de différenciation sociale (Orfeuil, 2000b: 131). Cette hypothèse se trouve néanmoins remise en question par M. Flamm dans son travail de doctorat. Ce dernier souligne, en effet, que les interviewés dans cette configuration, ont davantage mis l'accent sur les contraintes liées à la possession d'une voiture en hyper-centre urbain que sur la dimension de différenciation : « Il nous paraît donc erroné de penser que le renoncement à la motorisation des habitants des centre-ville résulterait essentiellement d'un processus d'individuation et de différenciation sociale parmi les membres des couches aisées – ce qui le confinerait dans des franges de population minoritaires – comme le laisse par exemple entendre Orfeuil (...). Il est toutefois vrai que les ménages qui ont délibérément choisi de vivre sans voiture privée comportent pour l'instant avant tout des personnes de niveau de formation élevé, qui s'explique par le fait que ce choix implique une certaine indépendance d'esprit vis-à-vis des normes sociales. » (Flamm, 2004a : 170)

Au vu de nos propres données, la dimension distinction sociale ne doit pas être questionnée seulement du point de vue de la possession d'une automobile. Les **usages modaux** qui sont faits peuvent également être interrogés en regard d'une problématique de distinction. En effet, il nous a semblé que certains altermobilités valorisaient la différence que constituent leurs usages modaux. Ainsi, tout en mettant en avant l'idée qu'ils sont parfois perçus comme des marginaux, ils acceptent ce statut, voire le valorisent :

« Alors, peut-être que ce statut un peu provocateur, je rouspète après mais peut-être qu'il me plaît bien... peut-être que le vélo me plairait moins si c'était vraiment la norme ! Le côté foule et bouchons... là, comme y'a pas beaucoup de cycliste, souvent, on discute ou on se fait un petit sourire ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

La **valorisation des pratiques altermobiles comme différence** peut ainsi s'analyser comme un moyen d'accepter le regard parfois normatif de certaines personnes dans l'entourage. Mais il peut également être appréhendé comme un **indice d'une possible recherche de différenciation** au travers de ces usages. Il s'agit ici encore d'une hypothèse qu'il conviendrait de valider au travers d'une enquête plus précisément tournée vers cette problématique des altermobilités comme stratégie de distinction sociale.

Suite au processus de changement, les pratiques altermobiles deviennent donc pérennes principalement grâce à trois éléments : la **réappropriation du temps de trajet**, la légitimation des pratiques et la routinisation grâce au temps qui passe. Ces trois éléments jouent également dans le fait que certains altermobilités ont des usages constants de

modes altermobiles tout au long de leur vie¹⁰⁵. La réappropriation du temps de trajet se fonde essentiellement sur une manière différente d'envisager le temps de trajet. Là où le choix modal est traditionnellement envisagé sous l'angle d'une minimisation du temps de transport, les altermobilités semblent plutôt chercher à **prendre leur temps** durant le déplacement et à le **réutiliser au profit d'une autre activité**. Ce temps de trajet devient alors, à leurs yeux, un temps utile. Il semble particulièrement mis à profit de la sociabilité, notamment pour les covoitureurs.

Le second élément favorisant la pérennité des pratiques altermobiles est lié à leur **légitimation**. Cette dernière se réalise **grâce aux autrui significatifs**, c'est-à-dire les proches qui font sens à l'individu et qui vont valider ses choix modaux en les valorisant, voire en les partageant. Si certains altermobilités ont le sentiment d'être stigmatisés dans leur entourage quotidien, ils iront alors chercher des **instances de légitimation auprès de personnes partageant les mêmes usages**, notamment au sein de structures associatives. Cette stigmatisation peut même être valorisée par certains altermobilités, qui mettent alors en avant leur différence d'usages modaux. Une telle valorisation d'usages peu répandus peut alors laisser penser qu'ils s'apparentent à une stratégie de différenciation sociale.

Enfin, à la manière dont la **routinisation des usages automobilistes** constituait un **facteur d'inertie** au changement, la répétition des pratiques altermobiles au quotidien amène à la construction de nouvelles habitudes qui constituent, à leur tour, un facteur limitant le changement. Les pratiques altermobiles, qu'elles soient radicalement nouvelles ou non, se trouvent donc être pérennisées dans le temps et dans l'usage. Elles amènent alors à une reconfiguration des pratiques de mobilité, au minimum sur le trajet domicile-travail, mais aussi dans certains cas, pour d'autres motifs de déplacement. En ce sens, la présence de ces usages interroge sur le rôle que joue l'automobile dans les déplacements des altermobilités, qu'il s'agisse d'altermobilités constants ou non. Si des pistes d'analyse ont pu être d'ores et déjà évoquées précédemment, la nature du lien entre altermobilité et automobilité sera plus spécifiquement questionnée ci-dessous.

¹⁰⁵ Se reporter au Chapitre 5- La fin de la jeunesse : vers une composition des habitudes modales.

CHAPITRE 10- L'ALTERMIBILITE COMME RENONCEMENT A L'AUTOMOBILE ?

Si les pratiques altermobiles nouvellement adoptées s'inscrivent dans une temporalité de longue durée, et si les pratiques altermobiles exclusives se décrivent, elles aussi, en continuité dans les parcours de vie, **qu'en est-il de l'usage et de la possession automobile ?** En effet, ces derniers doivent être analysés à l'aune de cette (re)configuration des pratiques de déplacements *a minima* sur le trajet domicile-travail. Elles sont d'autant plus à questionner que l'on observe une **corrélation entre les usages modaux et les représentations** que développent les individus à l'égard de l'automobile.

En effet, les représentations de l'automobile que se forment les altermobilités semblent être **liées à leurs usages modaux quotidiens**. Ainsi, les cyclistes tendent à juger la voiture comme un mode lent et encombrant, contrairement au vélo qui ne reste pas coincé dans les embouteillages et se gare plus facilement. Néanmoins, ils soulignent son intérêt pour le transport d'objets volumineux ou lourds. Pour les usagers des transports en commun, la voiture apparaît également comme un mode encombrant et stressant, mais ils valorisent la flexibilité des horaires de déplacement qu'elle permet. Enfin, les représentations des covoitureurs se trouvent davantage positives du fait qu'ils utilisent toujours la voiture pour se déplacer sur leur trajet domicile-travail. Ils considèrent alors ce mode comme un mode flexible et l'associent à la liberté et l'autonomie de déplacement. On observe ainsi un lien entre les modes utilisés (covoiturage, vélo ou transports en commun) et les représentations de l'automobile. Ces dernières sont très certainement en partie façonnées par les usages ; inversement, elles influencent également le choix du mode.

Néanmoins, ce constat doit être nuancé par la **diversité des usages modaux selon les motifs de déplacements**. Ainsi, il s'agit de **questionner le lien entre automobilité et altermobilité**, c'est-à-dire de savoir si les pratiques altermobiles se substituent à l'usage automobile et dans quels cas (section 1). Dans un second temps, nous nous interrogerons sur les effets de cette **potentielle substitution sur la possession de l'objet** (section 2). Se déplacer autrement qu'en voiture implique-t-il de se séparer de l'objet ? Plusieurs attitudes ont pu ainsi être repérées, quant à l'usage automobile d'une part, et à sa possession d'autre part. Au final, nous montrerons comment l'altermobilité – particulièrement lorsqu'elle est issue d'un changement de pratiques – se décrit davantage en termes **d'ouverture et de diversification des possibles** dans les choix modaux que de remplacement et de substitution (section 3).

1- Un renoncement à l'usage automobile ?

Si les usages modaux altermobiles semblent affecter les représentations de l'automobile, peuvent-elles également avoir une influence sur les usages de l'automobile ? Ces dernières se trouvent tantôt modifiées par les pratiques altermobiles, tantôt non modifiées. En croisant ainsi les pratiques et la manière dont les altermobilités appréhendent leurs propres déplacements automobiles, nous pouvons alors construire quatre attitudes vis-à-vis des usages automobiles. Ces attitudes décrivent à la fois les interviewés pour lesquels l'altermobilité intervient après un changement de pratique (qu'il s'inscrive dans la perspective d'un changement radical ou de trajectoires davantage multimodales) que ceux dont les pratiques s'inscrivent en continuité dans la trajectoire de vie. Néanmoins, des tendances peuvent être repérées selon les modalités d'adoption du mode altermobile et les attitudes développées à l'égard des trajets automobiles.

A- Des usages automobiles non limités

En termes de pratiques, les deux premières attitudes laissent apparaître **des usages de l'automobile non limités** par les individus mais l'une et l'autre se distinguent par le jugement qu'appliquent les individus à leurs pratiques, tantôt assumées, tantôt culpabilisantes.

Dans le premier cas, des usages de l'automobile existent et ils ne tendent pas à être réduits par les individus. Dans le cas d'un changement radical de pratiques sur le trajet domicile-travail, on n'observe pas de volonté de la part du nouvel altermobilitiste de diminuer ses usages de l'automobile pour les autres motifs de déplacement. Outre cette absence de changement dans les pratiques, l'usage de l'automobile apparaît complètement assumé. Le changement occasionné sur le trajet domicile-travail amène à davantage de confort et de praticité mais il n'implique nullement une modification des autres comportements de mobilité. Nous retrouvons dans cette première attitude – appelée **usages automobiles assumés** – principalement des altermobilitistes ayant changé radicalement de mode sur leur trajet domicile-travail, mais aussi ceux qui affirmaient n'avoir aucune sensibilité environnementale. C'est par exemple le cas de Catherine qui affirme ne pas avoir de citoyenneté par rapport à

la question écologique¹⁰⁶ et prendre le train sur le trajet domicile-travail par commodité et envie. Ainsi, pour le reste de ses déplacements, elle utilise exclusivement la voiture.

La seconde attitude se décrit en termes d'**usages automobiles culpabilisants**. Nous trouvons dans cette seconde attitude des altermobilités ayant radicalement changé de pratiques modales sur leur trajet domicile-travail, mais aussi des multimodaux. Les « culpabilisés » n'ont pas changé leurs usages automobiles. Néanmoins, le changement de mode opéré sur le trajet domicile-travail entraîne une prise de conscience et une réflexivité sur leurs pratiques de déplacements. Quoique n'ayant pas modifié leurs pratiques, ils ressentent néanmoins une certaine culpabilité en regard de leurs habitudes de déplacements. Il en est ainsi de Nicole qui se sent dépendante à la voiture :

« (...) On est très dépendant des voitures !!

[Etes-vous gênée par rapport à cette dépendance ?] Ecologiquement, oui ! Mais bon, c'est tellement pratique que bon... Quand je serais à la retraite, j'essaierais de faire beaucoup de bus parce que j'aurais le temps parce que ça existe et ça peut faire... Mais quand on a beaucoup de choses à faire, la voiture c'est pratique ! (...) En ce moment, je suis débordée de travail... Je suis paresseuse parce que vraiment, pour aller acheter le pain, le journal ou n'importe, je peux y aller à pied et en ce moment, je suis un peu paresseuse parce que j'ai plein de boulot... » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

Elle trouve alors des justifications face à l'enquêteur, telles que la paresse, le travail, le manque de temps... Ces justifications mettent surtout en avant une forte dissonance cognitive entre ses manières de penser et ses pratiques. C'est donc sur le mode de la culpabilité que s'expriment ses usages de l'automobile. Les deux attitudes ici décrites ne laissent donc voir aucun renoncement en termes d'usages à la voiture, même si ces derniers s'avèrent plus ou moins facilement assumés par l'individu.

B- Des usages automobiles limités

Deux autres attitudes montrent, à l'inverse, un certain renoncement à l'usage de l'automobile, qui va être tantôt rationalisé, tantôt véritablement limité, selon le degré d'implication individuelle.

Certains altermobilités décrivent ce que nous avons appelé des **usages automobilistes rationalisés** c'est-à-dire qu'ils cherchent à limiter le nombre de trajets en voiture en adaptant le moyen de déplacement aux fins. Ainsi, le choix du mode se fait selon la distance à parcourir et les contraintes du déplacement. Par exemple, la voiture sera utilisée lorsque la distance dépasse la distance jugée acceptable pour un déplacement à vélo :

« Je dirais pour tous les déplacements locaux, à moins de deux ou trois km et qui nécessitent pas le transport de marchandises lourdes et où on est tout seul, c'est vélo !

¹⁰⁶ Voir au Chapitre 7, Section 2- La question de la réflexivité sur les pratiques de déplacements : prise de conscience écologique et changement de pratiques.

Le moyen de locomotion de base, quoi... Et puis pour les autres déplacements, quand on veut pas prendre le vélo, on prend la voiture ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

La voiture est également mobilisée pour le transport d'objets lourds et/ou volumineux, ou celui de la famille. Elle s'avère en revanche évitée en hyper-centre urbain, au profit des transports en commun ou du vélo :

« La voiture, je ne la prends jamais en ville ! » (Jean-François, 55 ans, Grenoble)

Elle peut enfin être réservée aux déplacements de soirée, de week-end et de vacances :

« La voiture, pour tout ce qui est activités de week-end, activités de déplacements ludiques pour aller au cinéma, au resto ou promener. » (Marcel, 46 ans, Nîmes)

« Une fois par mois, la voiture sert aussi pour aller voir la belle-mère à 53 km d'ici, dans le nord de l'Isère ! » (Maurice, 57 ans, Chambéry)

Dans cette troisième attitude, l'usage des modes se trouve volontairement réfléchi dans le but d'utiliser le moins possible la voiture lorsqu'un autre mode peut être mobilisé. Cette attitude se compose essentiellement d'alternobilistes aux trajectoires multimodales, dont nous avons déjà souligné précédemment la diversité des usages modaux en fonction des contextes¹⁰⁷. Ils se rapprochent alors d'une forme de renoncement dans les usages, mais les pratiques ne sont pas perçues comme telles par les enquêtés.

Le véritable renoncement volontaire et conscient se définit en termes de **renoncement à certains usages automobilistes**. Il concerne principalement les alternobilistes constants, ainsi que des alternobilistes ayant opéré un changement radical mais déjà ancien. Il semble également l'apanage des alternobilistes militants. La limitation des usages automobilistes va au-delà d'une rationalisation des usages ; elle implique, par exemple, l'ajout de certains trajets pour éviter certains usages de la voiture. Tel est par exemple le cas d'Alain qui préfère retourner chez lui chercher sa voiture en cas de déplacements dans la journée plutôt que de la prendre dès le matin pour se rendre au bureau :

« Etant architecte, j'ai des chantiers à Lyon donc c'est plus agréable de le faire avec une voiture plus confortable... Pour mes déplacements comme ça, je prenais la voiture. Et au début, je venais ici en voiture, je me garais en centre-ville, je prenais mes affaires et je partais sur les chantiers à partir du bureau ! Ce que j'essaie de ne plus faire maintenant ! Maintenant, je vais chercher ma voiture en vélo... » (Alain, 49 ans, Grenoble)

Ces alternobilistes vont jusqu'à refuser l'opportunité de prendre une voiture pour réaliser un trajet qu'ils font habituellement à pied ou à vélo :

« Du boulot, pour aller manger, je le fais à pied quand je suis avec un collègue, sinon, à vélo parce qu'à pied, c'est pas agréable. Des fois, je le fais à pied tout seul et les collègues me proposent de me prendre en voiture mais je dis : "non". Ça m'ennuie de prendre la voiture. Si y'a un long trajet, oui mais si on peut faire autrement, je préfère marcher. » (Serge, 46 ans, région parisienne)

¹⁰⁷ Voir en Partie 2, Chapitre 5- La fin de la jeunesse : vers une composition des habitudes modales.

Au final, l'usage de la voiture est vécu comme une contrainte pour ces altermobilités, comme si un seuil avait été passé :

« Même l'été où je pourrais y aller [au travail] en 20-25 minutes, je ne prends pas ma voiture ! Je crois que j'ai franchi le pas, j'ai plus envie... Alors maintenant, c'est le phénomène inverse : c'est une contrainte de prendre ma voiture ! J'aime pas prendre ma voiture, pour aller en ville ! » (Francis, 54 ans, Grenoble)

Le renoncement complet à l'usage de la voiture n'a pourtant jamais été rencontré au cours de notre terrain. Même lorsque les engagements militants sont importants – au point parfois de ne plus posséder de voiture – des usages automobiles persistent, par exemple pour les vacances.

L'altermobilité n'est pas nécessairement synonyme de renoncement à l'usage automobile. Elle se décline néanmoins dans **des usages plus ou moins assumés et plus ou moins limités de la voiture**. Même si nous pouvons poser, à titre d'hypothèse, que certains individus renoncent entièrement à l'usage, cette hypothèse apparaît peu probable en regard de l'omniprésence automobile dans notre société. Cette omniprésence s'illustre principalement dans le **système automobile standardisé** décrit par G. Dupuy qui, à partir du développement des réseaux routiers et de la mise en place de règles d'usage communes, tel que le Code de la route, a contribué à modifier les territoires historiques de la ville et de l'accès aux services (Dupuy, 1995a : 97 ; Dupuy, 2000 : 38). Construit autour de l'automobile, l'accès au réseau d'équipements « destinés spécialement à l'automobiliste » s'avère difficile sans l'usage du mode pour lesquels ils ont été construits (Dupuy, 2000 : 38). L'urbanisation du siècle précédent entretient alors la nécessité de certains usages automobiles, empêchant son abandon complet et véritable. Le célèbre « monopole radical » d'I. Illitch semble bien exister aujourd'hui et fonctionne comme un frein dans l'abandon total des usages automobiles (Illitch, 1974).

2- Un renoncement à la possession ?

Si les altermobilités ne renoncent jamais complètement aux usages automobiles, qu'en est-il de la possession d'une automobile ? En effet, ceux qui cherchent à limiter leurs déplacements automobiles pourraient être tentés de se séparer de l'objet. Néanmoins, nous observons depuis plusieurs années maintenant en Europe un découplage entre la possession et l'usage automobile¹⁰⁸. Ce découplage est notamment permis par la location d'une voiture, mais aussi par le développement de systèmes d'autopartage. L'autopartage ou car-sharing se définit comme « un système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, successivement par plusieurs utilisateurs motorisés ou ayant droit, moyennant un paiement. » (Lamure, 1999 : 144). Les systèmes d'autos partagées s'apparentent alors à des services de location de voiture mais sont plus flexibles qu'un service de location classique. Il est ainsi possible d'emprunter un véhicule pour une demi-journée, par exemple pour aller faire des courses.

Dans la perspective d'un possible découplage entre possession et usage, nous avons cherché à savoir dans **quelle mesure la dépossession de l'objet pouvait être envisagée par les altermobilités**, d'autant que pour certains, les usages se trouvent être volontairement réduits. **Quatre types d'attitudes** apparaissent alors, en croisant les pratiques et les représentations relatives à la possession d'une voiture. Les attitudes se distinguent d'une part, concernant les pratiques, sur la possession ou la non-possession d'une voiture. D'autre part, elles se distinguent également par la perception positive ou négative de cette non-possession. Ainsi, deux attitudes se distinguent chez les non-possesseurs, selon que le renoncement à l'objet est vécu positivement (comme un choix) ou non. De la même manière, nous pouvons repérer deux attitudes chez les possesseurs de voiture, selon que le renoncement à l'objet serait envisageable ou non. Néanmoins, pour les possesseurs de voiture, le fait de considérer l'abandon de la voiture comme envisageable ne signifie pas pour autant qu'ils passeraient à l'action. Car, il existe toujours un écart entre les intentions des acteurs et leurs actions réelles. La construction des quatre attitudes relatives à la possession de l'objet ne vise donc pas à prédire les comportements possibles des altermobilités, mais de dresser un portrait de leurs différentes manières d'envisager la possession d'une voiture.

¹⁰⁸ La question du découplage entre usage et possession de la voiture a d'ailleurs fait l'objet d'un séminaire d'études organisé par l'Institut pour la Ville en Mouvement, 26-27 janvier 2006, Paris.

A- Renoncer à posséder une automobile : entre contrainte absolue et engagement total

Au cours du terrain, certains interviewés nous ont fait part de leur **renoncement à l'objet**. A partir des données recueillies, nous pouvons dire que ce renoncement peut être occasionné par deux raisons principales : d'une part, une forte contrainte financière et d'autre part, une forte implication militante. Dans les deux cas, la manière de percevoir le renoncement n'est donc pas similaire.

Pour certains altermobilités, nous avons observé **une non-possession contrainte** de la voiture. Ce type d'altermobilités est illustré ici par l'expérience de Jeannine. Rappelons que Jeannine a perdu son premier mari dans un accident de voiture. Elle se retrouve alors veuve avec deux enfants à charge et décide de déménager en Savoie. Lorsque elle-même est victime d'un accident, elle décide de ne pas racheter de véhicule :

« J'ai eu un accident de voiture, ma voiture était en épave donc j'ai dit : je ne rachète plus de voiture ! J'avais eu très peur... » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

La famille se retrouve alors sans voiture pendant plusieurs années, afin de diminuer la charge financière qui pèse sur elle :

« Quand on n'a pas les moyens et qu'on est tout seul, on décide des priorités... Moi, je préférais avoir des beaux meubles, être bien habillée, avoir des choses, partir en vacances avec mon fils, donc j'avais fait l'effort, j'avais sacrifié la voiture ! » (Jeannine, 55 ans, Chambéry)

Le renoncement à l'objet semble avoir été facilité par l'accident dont Jeannine a été victime puisque son véhicule se retrouvait alors en épave, occasionnant alors des frais supplémentaires pour une remise en état. Ainsi, Jeannine a vécu le renoncement à la voiture comme un sacrifice, mais un sacrifice nécessaire en regard des contraintes financières du ménage. Depuis qu'elle s'est remariée, elle a d'ailleurs fait à nouveau l'acquisition d'un véhicule. Le renoncement était donc ici lié à une forte contrainte financière qui obligeait la famille à opérer des choix dans sa consommation et son budget.

Nous retrouvons le même processus dans les familles sans voiture décrites par J-M. Beauvais et J-P. Fouquet dans leur enquête sur les familles sans voiture. Soulignons néanmoins que la non-possession de l'objet dans ces cas-là semble relativement mal vécue, les familles ayant **l'impression d'être « des bêtes curieuses »** mais aussi d'être contraintes dans certains déplacements, notamment de loisirs (Beauvais, 2001 : 15-21). Lorsque l'abandon de l'objet provient ainsi d'une forte contrainte, notamment financière, l'amélioration de cette situation financière amène alors à la résurgence de la possession et des usages de l'objet – comme cela a été le cas pour Jeannine. Ce constat nous amène alors à remettre en question le rôle de la contrainte dans l'abandon durable non seulement

de l'objet automobile, mais aussi et surtout de ses usages. Si **la contrainte** constitue un **déclencheur efficace** de changement des habitudes de mobilité, elle **amène également des frustrations qui encouragent certainement à la reprise des usages automobiles** lorsque la contrainte est passée.

Dans d'autres cas, le renoncement peut être vécu de manière positive, comme l'aboutissement d'un engagement militant et citoyen : nous parlerons alors de **non-possession volontaire et engagée**. Il en est ainsi de Serge et Jane qui vivent depuis plusieurs années sans voiture, malgré leur famille nombreuse – ils ont trois enfants ensemble et ont régulièrement la garde du fils de Serge, né d'une première union. Serge a monté une association de cyclistes dans la ville de Région Parisienne où il habite. Depuis, il avait réduit ses usages de la voiture. C'est ainsi que, le jour où le véhicule de la famille tombe en panne, Serge et Jane décident de ne pas le réparer ni le remplacer :

« Et puis, la voiture nous a lâchés, on habitait ici. Elle nous a lâchés, quand on partait en vacances ! Sur la porte d'Italie, avec les enfants derrière ! (...) En rentrant de vacances, on n'a pas fait réparer la voiture tout de suite et au bout de six mois, on l'a revendue à des gitans qui passaient et qui la voulaient ! On s'est rendu compte qu'on en avait très peu besoin de la voiture... » (Serge, 46 ans, région parisienne)

La séparation d'avec la voiture est ici certainement favorisée par la localisation géographique. Certaines possibilités de déplacements existent en Région Parisienne, notamment en première couronne, du fait du maillage dense des transports en commun tandis qu'elles ne le sont pas ailleurs en France. Cet effet de localisation est donc également à prendre en compte dans l'explication de l'abandon de la voiture par Serge et Jane et le peu de besoin ressenti à posséder une voiture. Ces conditions favorables sont donc venues s'ajouter à la dimension militante que représentait le fait de se séparer de la voiture.

De plus, dans cet exemple comme dans le précédent, force est de constater que les individus ne se débarrassent pas eux-mêmes du véhicule, mais que le véhicule se débarrasse, en quelque sorte, de lui-même. En terme de processus de décision, le renoncement à l'objet ne se concrétise donc que **lorsque ce dernier s'avère d'ores et déjà impropre à l'usage et que sa réparation occasionne des frais**. L'action volontaire ne se situe pas véritablement dans le fait de se débarrasser de l'objet, mais se situerait plutôt dans le fait de le faire réparer ou de le remplacer. C'est alors une **séparation passive avec l'objet** qui est effectuée. Ce processus de séparation d'avec la voiture se rapproche alors des processus de « refroidissement » des objets décrits par D. Desjeux et T. V. François avant de les jeter ou de s'en séparer (Desjeux, François, 2000 : 83-116). Les objets possèdent quatre dimensions : une dimension utilitaire, statutaire, esthétique et affective. Dans les séparations d'objets décrites par ces auteurs, il s'agit essentiellement de faire

baisser la charge affective des objets en question, afin de pouvoir s'en séparer. Cette diminution de la charge affective passe alors par un processus de « refroidissement », c'est-à-dire de désinvestissement de l'objet (Desjeux, François, 2000 : 104). Dans le cas de la voiture, le désinvestissement de l'objet s'opère au fur et à mesure du temps qui passe lorsque l'objet est hors d'état de marche. Dans le cas de la voiture en panne ou accidentée, la dimension utilitaire de l'objet se trouve également mise à mal. La charge affective nécessite du temps pour être « refroidie » ; dans l'exemple présenté ci-dessus, il ne faudra pas moins de six mois à la famille pour arriver à se séparer matériellement de l'objet. Dans le cas de Jeannine, le processus de « refroidissement » semble avoir été accéléré par la peur provoquée par les accidents dont ont été victime successivement son mari puis elle-même.

Néanmoins, **la non-possession n'entraîne pas nécessairement l'abandon de tout usage de l'automobile**. En effet, si Serge et Jane ne possèdent plus de voiture, ils continuent à en utiliser une de manière occasionnelle, notamment en empruntant un véhicule à des amis. C'est d'ailleurs en empruntant un véhicule qu'ils sont partis en vacances lorsque leur propre voiture est tombée en panne :

« On est revenu ici avec une dépanneuse et le lendemain, j'ai téléphoné au copain qui avait deux voitures : "est-ce que tu peux m'en prêter une ?" Et on est reparti le lendemain soir. » (Serge, 46 ans, région parisienne)

L'usage sans la possession est non seulement permis par **l'emprunt d'un véhicule** à des proches mais aussi par la **location ou l'autopartage**. Nous observons alors un découplage entre l'usage et la possession d'une voiture qui est permis notamment par l'existence de tels services.

Ce découplage se retrouve notamment en hyper-centres urbains où les ménages font le choix de ne pas posséder de véhicule mais en conservent l'usage, comme le souligne M. Flamm dans sa thèse, en référence à une étude allemande sur la non-possession de véhicule dans les centres urbains : « cette étude livre le constat que le renoncement délibéré à l'automobile privée découle avant tout d'une remise en question des avantages pratiques de l'automobile en ville et que ce choix n'est pas prioritairement influencé par la sensibilité environnementale. (...) Pour eux [les ménages concernés], il s'agit d'une décision qui n'a rien de spectaculaire, malgré le fait qu'elle s'oppose à la représentation sociale dominante qui veut que chaque ménage possède sa propre voiture. (...) Il est à noter que les ménages sans voiture ne renoncent en majorité pas complètement à l'usage automobile. » (Flamm, 2004a : 170). Nous avons pu observer ce type de processus en hyper-centre lyonnais, mais aussi de manière plus informelle à Paris.

La non-possession automobile implique néanmoins de se déplacer principalement au moyen d'autres modes. Les usages de la voiture se trouvent alors – en référence aux attitudes présentées ci-dessus - au minimum rationalisés, voire limités. Tel est le cas de Serge et Jane qui n'utilisent une voiture que lors des départs en vacances :

« Pour les vacances, on a toujours réussi à emprunter une voiture à des copains qui ont deux voitures. (...) C'est vrai que quand on part en vacances, on aime bien être au vert, dans des coins paumés, pas des trucs à touristes donc si on a pas de voiture, on est vite coincé. Cet été, on était dans un hameau, il n'y a pas eu un jour sans qu'on prenne la voiture ! » (Serge, 46 ans, région parisienne)

Ainsi, certains altermobilités se retrouvent donc dans la situation de ne pas ou plus posséder de voiture. En regard de cet état de fait, deux attitudes sont possibles : soit, le renoncement à la possession est issu d'une forte contrainte et l'absence de véhicule vécu comme un sacrifice ou un handicap ; soit, le renoncement relève davantage d'un choix délibéré, d'une démarche militante et volontaire qui n'entraîne alors aucune perception contraignante ou négative liée à l'absence d'automobile. Enfin, il est intéressant de relever que la non-possession de l'objet n'occasionne pas nécessairement l'arrêt total des usages automobiles, puisque ces derniers peuvent continuer au travers du prêt, de la location ou de l'autopartage.

B- Conserver l'objet : entre garantie d'une liberté de déplacement et renoncement envisageable

Si, pour certains, l'altermobilité va de pair avec un renoncement à l'objet – choisi ou subi – tel n'est pas le cas de tous les altermobilités rencontrés. D'autres, en effet, préfèrent conserver un véhicule tout en considérant un renoncement envisageable ou non. Il faut pourtant nuancer l'idée d'un renoncement envisageable à la voiture : si certains affirment pouvoir se passer d'une voiture, il n'est pas certain qu'ils le fassent réellement, car le passage de l'intention à l'action n'est pas automatique. Ainsi, plutôt que de porter attention à la déclaration de telles intentions, nous nous concentrerons sur les arguments avancés par les altermobilités concernés pour étayer leur intention de conserver ou de se séparer de leur voiture. Ainsi, aussi surprenant que cela puisse paraître, il semblerait que le fait de posséder une automobile intervienne pour certains comme une garantie à la liberté de déplacement, allant même jusqu'à conforter les choix de déplacements altermobiles opérés.

Parmi les altermobilités qui conservent au minimum un véhicule, certains envisagent le **renoncement** à la possession de l'objet comme **envisageable**. L'abandon de l'objet est, par exemple, envisagé lorsque le ménage possède plusieurs véhicules. L'abandon se conçoit alors comme le fait de se séparer de son véhicule personnel lorsque le mode principal de l'individu est un mode alternatif. Tel est le cas de Christelle : son mari possède un véhicule qu'il utilise pour se rendre travailler ; elle-même en possède un alors même qu'elle utilise principalement le vélo pour se déplacer. Elle envisage alors la possibilité de se séparer de sa propre voiture :

« Vu l'utilisation que j'en ai, ce serait plus logique que je prenne un taxi deux fois par mois ! Rien que le prix de l'assurance de la voiture, je me pose la question de garder deux voitures... Mais là, c'est aussi parce qu'on les a ! Si on avait qu'une voiture, on n'en achèterait pas une deuxième ! » (Christelle, 46 ans, Toulouse)

Le fait de posséder un véhicule en état de marche constitue ici un frein important à la dépossession. Cet élément complète alors l'analyse réalisée précédemment sur le processus de dépossession de la voiture, qui est principalement lié à la dégradation de ce dernier. Ainsi, il semble y avoir une sorte de seuil dans la possession de la voiture : lorsque l'individu possède une voiture en état de marche, il ne s'en sépare pas (ou plus difficilement), même si cette possession lui apparaît redondante ou inutile.

Le renoncement est également envisagé par certains ménages qui ne possèdent qu'une seule voiture. Tel est le cas de Jean-Charles, cycliste, et de sa femme qui utilise principalement les transports en commun :

« Quand on fait des calculs, on se dit que ça serait peut-être plus rentable de ne pas avoir de bagnole et de la louer le dimanche quand on veut... Ça serait certainement plus rentable... » (Jean-Charles, 62 ans, Toulouse)

Mais, de la même manière que précédemment, le véhicule reste conservé notamment parce qu'il est encore en état de marche. Si le renoncement à la possession se trouve être envisageable par certains altermobilitistes, cela ne semble pas être le cas de tous.

En effet, il nous a semblé que, majoritairement, les altermobilitistes rencontrés considéraient la possession d'une voiture comme une **possession nécessaire**. Le sentiment de cette nécessité est notamment lié à certains déplacements qui apparaissent difficilement réalisables sans voiture :

« Oui, j'ai une voiture ! C'est quand même incontournable ! Il y a des gens qui vivent certainement sans mais dans la région, quand même, si vous voulez aller au ski le week-end, alors, on peut prendre des taxis mais la voiture c'est pratique ! Donc oui, j'ai gardé une voiture (...) J'envisage pas de vivre sans voiture, quand même. Parce que quand on va vers la montagne, je vois pas comment on peut faire autrement ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

« On a gardé la voiture. (...) On la garde parce que ça reste indispensable, ne serait-ce que pour faire les courses, pour aller sur les courses de vélo ou pour partir en vacances... Et puis bon, si on veut aller balader, visiter, partir en week-end... » (Frédéric, 46 ans, Chambéry)

Néanmoins, au-delà de ces usages pour lesquels la voiture est perçue comme un objet « indispensable », elle apparaît paradoxalement comme le **moyen de continuer et de garantir les choix modaux opérés sur le trajet domicile-travail**. La valorisation de cette opportunité est certainement liée à un processus de rationalisation des choix, en partie du moins : face à l'enquêteur, les altermobilitistes ont certainement survalorisé l'avantage qu'ils trouvent à se déplacer sur le trajet domicile-travail comme ils le font et à conserver en parallèle un véhicule. Néanmoins, le fait de conserver ainsi une voiture nous est apparu autrement signifiant en regard de notre problématique. En effet, en conservant leur véhicule, les altermobilitistes se laissent toujours la **possibilité de revenir sur leurs choix**. De ce fait, ils se sentent véritablement libres dans leurs choix modaux et ne perçoivent pas leur mobilité alternative comme une contrainte. Que ce soit les covoitureurs¹⁰⁹, les cyclistes ou les usagers des transports en commun, tous nous ont décrit des usages automobiles occasionnels sur leur trajet domicile-travail :

« Quand on a des choses à transporter ou quand je sais que ma fille va en avoir besoin, je prends ma voiture ! Comme aujourd'hui... Aujourd'hui, je suis venue en voiture. Je repars avec ma voiture, parce que ma fille m'a mis des choses à laver dans la voiture ! » (Brigitte, 50 ans, Grenoble)

¹⁰⁹ Voir également au Chapitre 11 dédié au covoiturage : la possession d'un véhicule par chacun des équipiers apparaît comme la modalité de covoiturage la plus durable.

« C'est aussi, quand c'est la canicule, au-dessus de 37/38°, je prends plus le vélo ! Je peux pas prendre de douche au boulot donc... Je prends la voiture quand il fait vraiment trop chaud ! » (Antoine, 32 ans, Nîmes)

Ces usages automobiles ne remettent pas en cause les choix effectués mais contribuent au fait de ne pas se sentir prisonnier de la pratique alternative. Ainsi, les altermobilités semblent avoir une vision positive de leur pratique dans la mesure où ils l'ont choisie, c'est-à-dire qu'ils n'en sont pas captifs. En ce sens, **la possession d'une automobile semble paradoxalement participer de la pérennité des pratiques altermobiles**, l'important étant pour les individus de ne pas se sentir captifs de leurs choix modaux :

« Ce que je fais, c'est aussi possible parce qu'on a des vélos perfectionnés et que je sais que ça ne m'est pas complètement imposé ! Il y a des jours, j'ai une migraine terrible, ces jours-là, je prends la voiture ! Parce que ces jours-là, je ne veux pas prendre le risque de prendre le vélo pour aller à la gare, en voiture, c'est moins gênant... Et ces jours-là, je suis contente d'avoir ce confort-là ! » (Françoise, 46 ans, Chambéry)

Ainsi, non seulement la possession automobile semble, dans certains cas, ne pas contredire la pérennité des pratiques altermobiles, mais elle semble bien, à l'inverse, **favoriser la durabilité de telles pratiques car elle laisse ouverte la possibilité de revenir sur les choix**. Au final, conserver un véhicule alors même qu'on ne l'utilise pas nécessairement au quotidien semble obéir à une sorte d'assurance contre le risque : on garde la voiture au cas où. En ce sens, le véhicule constitue un potentiel de mobilité pour l'individu ou, en utilisant la terminologie élaborée par V. Kaufmann, garder un véhicule sans nécessairement l'utiliser au quotidien tend à augmenter la « motilité » de l'individu (Kaufmann V. et alii, 2003 : 25). Etant donné que l'individu conserve plusieurs potentiels de mobilité, l'usage de modes altermobiles est perçue de manière éminemment positive, comme un choix délibéré et toujours réversible.

La diversité des attitudes ici décrites semble alors aller à l'encontre des résultats de travaux précédents menés sur la mobilité quotidienne. Ainsi, les enquêtes statistiques portant sur cette question montrent à l'inverse que la possession d'un véhicule tend à favoriser l'usage automobile : « les statistiques de mobilité mettent systématiquement en évidence une forte corrélation entre la disponibilité d'une automobile et son usage : non seulement la possession d'un véhicule favorise son usage, mais elle défavorise aussi l'usage de moyens de transports alternatifs. » (Flamm, 2004a : 159). Tel est le constat fait par M. Flamm lorsqu'il observe que certains ménages limitent la possession des véhicules dans le but d'éviter des usages « déraisonnables » (Flamm, 2004a : 168). A première vue contradictoire, ces résultats s'avèrent en réalité complémentaires aux nôtres. En effet, les enquêtes statistiques relèvent principalement les tendances significatives d'un point de vue quantitatif. Nous ne remettons nullement en cause le fait que, pour la plupart des ménages,

le fait de posséder une automobile en entraîne l'usage. Néanmoins, nos propres travaux, qui portent sur une population ayant opéré des choix de déplacements bien spécifiques, laissent entrevoir la possibilité d'une tendance inverse, pour une minorité d'individus ou de ménages du moins. Quoique non dominante, elle existe pourtant et mérite, à cet égard, d'être prise en compte. Ainsi, pour une partie de la population française, certainement minoritaire¹¹⁰, il existe un mécanisme consistant à posséder ou conserver un véhicule individuel même si ce dernier n'est pas nécessairement utilisé pour tous les motifs de déplacements, notamment sur le trajet domicile-travail.

L'existence de cette tendance semble être confortée par d'autres signes, notamment des campagnes publicitaires. Ces dernières sont très certainement liées à l'augmentation du coût du carburant et cherchent alors à inciter les automobilistes à utiliser davantage d'autres modes de déplacements. Mais elles montrent également que la possession d'une voiture n'est pas contradictoire avec l'usage des transports en commun, ou d'autres modes alternatifs de déplacement. Le meilleur exemple est certainement porté par la campagne de communication lancée en juin 2005 par la SNCF pour le Transilien (voir figure 10). Celle-ci présentait des visuels de voitures laissées au garage par leurs propriétaires durant la semaine, notamment pour se rendre au travail, au profit de l'usage du train. Cette campagne de communication mettait en avant la complémentarité des modes de déplacements, la possession d'une automobile ne remettant pas en cause l'usage du train pour les déplacements domicile-travail. Notre propos ici n'est pas d'affirmer que ce serait à cause de ces campagnes de communication que le mécanisme mis au jour ci-dessus existerait ; les campagnes de communication pour le Transilien ne constitue à nos yeux qu'un indice supplémentaire de ce phénomène. Car, comme nous l'avons évoqué, ce mécanisme est très certainement à mettre en perspective avec l'augmentation du prix du carburant qui entraîne un surcoût sur les kilomètres parcourus, mais pas des coûts fixes du véhicule (entretien, assurance).

¹¹⁰ La quantification de ce mécanisme ne peut être posée ici que comme une hypothèse ; seule une enquête quantitative permettrait d'affirmer qu'il ne s'agit que d'une pratique minoritaire.

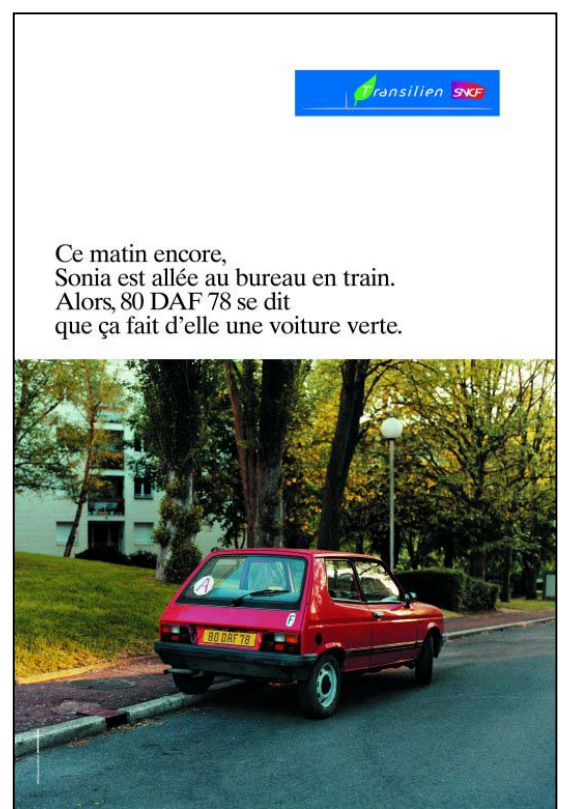


Figure 10- Campagne de communication Transilien

Visuels réalisés par l'agence DevarrieuxVillaret, disponibles en ligne, www.upe.fr,

Ainsi, l'usage de modes altermobiles sur le déplacement domicile-travail n'est **pas nécessairement synonyme d'une dépossession de l'objet**. Dans certains cas, les deux peuvent être effectivement lié, que cette dépossession soit plutôt de l'ordre de la contrainte ou du militantisme. Dans d'autres cas, la voiture peut être conservée pour d'autres usages : le renoncement à l'objet peut être envisagé. Le fait que la dépossession soit envisageable pour les individus ne signifie pas nécessairement un passage à l'acte car il existe toujours un écart important entre les intentions et les actions des individus. De plus, dans la plupart des cas observés dans cette recherche, **la voiture est jugée indispensable, « incontournable »**, selon les mots de nos enquêtés. Mais, même pour le seul déplacement domicile-travail, conserver un véhicule tend à apparaître comme une **condition de la pérennité des usages altermobiles** car il garantit la liberté de choix dans les usages et par-là même l'autonomie de l'individu. Les usages altermobiles n'impliquent alors de manière mécanique ni renoncement à l'usage, ni renoncement à la possession. Elle s'envisage plutôt dans la perspective d'une plus grande diversité de pratiques modales.

3- Les altermobilités : une diversification des ressources en mobilité

Les déplacements altermobiles, qu'ils soient issus d'un changement ou en continuité dans la trajectoire de vie, se sont révélés davantage diversifiés selon les jours, les motifs de déplacements mais aussi dans une même chaîne de déplacements. En nous référant aux définitions proposées dans l'ouvrage collectif *les Sens du Mouvement* (Allemand et alii, 2004), ces déplacements peuvent alors se décrire en termes d'intermodalité et de multimodalité. Une telle diversification dans les usages nous amènera alors à penser l'altermobilité comme un élargissement des « aptitudes personnelles à la mobilité » (Flamm, 2004a :148) et à inscrire alors ce concept dans une réflexion autour de la « motilité » (Kaufmann V. et alii, 2003 : 25).

A- Des pratiques intermodales

Tout d'abord, les trajets altermobiles décrits s'avèrent être **davantage intermodaux** que les trajets automobilistes. Nous définissons ici l'intermodalité en écho à la définition proposée lors du colloque organisé en 2003 par l'Institut pour la ville en mouvement sur les modifications relatives à la mobilité occasionnée par la modernité. Ainsi, l'intermodalité est un « comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet ou principe d'organisation visant à une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non » (Allemand et alii, 2004 : 19).

L'utilisation successive de plusieurs modes de déplacements sur un même trajet a principalement été relevée pour les usagers des transports en commun. Ainsi, les usagers du train se rendent à la gare de diverses manières : en voiture, en bus ou même à pied, avec parfois des variations de mode entre le matin et le soir. C'est par exemple le cas de Patrice qui rejoint la gare le matin à vélo et rentre parfois en bus le soir. De même, de la gare au lieu de travail, différents modes peuvent être utilisés. Il s'agit essentiellement de modes doux tels que la marche ou le vélo :

*« Sur place, mon cabinet est à 10 minutes de la gare ! Je pars 10 minutes avant l'heure du train, j'ai 10 minutes de train et ensuite une dizaine de minutes de marche. »
(Françoise, 46 ans, Chambéry)*

L'usage du vélo se trouve alors favorisé par l'existence de « stations vélo » dans les gares, comme cela était le cas à Chambéry (voir encadré n°2). Pour les usagers du bus, du métro ou du tramway, les parcours se décrivent également comme des trajets multimodaux.

Le trajet entre le domicile et l'arrêt se fait essentiellement à pied sauf dans le cas de l'usage d'un parking-relais en périphérie de la ville ou de l'usage d'un car interurbain. Dans ces deux cas, il est plutôt réalisé en voiture :

« J'ai 4 minutes de voiture à faire pour m'emmener à mon car ! Je pourrais y aller à pied parce qu'à pied, il me faut 7 ou 8 minutes. Le problème, c'est que jusqu'à présent, il faisait nuit le matin mais maintenant, non ! Il faisait nuit le matin, je traverse une petite zone vers chez moi qui est très lugubre et tout, donc je prenais la voiture pour m'arrêter vers un centre commercial. » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

Ici, l'usage de la voiture sur le trajet correspond à un besoin de réassurance : en voyageant dans sa voiture, Sylvie se sent en sécurité malgré la « zone lugubre » qu'elle est amenée à traverser. Cette dimension de sécurité attachée à la voiture constitue également un argument favorable à son usage. Pour les usagers du métro, du tram ou du bus, les parcours peuvent également être modulés selon que le trajet a lieu le matin ou le soir :

« Le soir, je m'arrête en ville, pas à la gare parce que mon car, il est à Victor Hugo ! Je m'arrête à l'arrêt de tram, je traverse la route et j'ai le car ! (...) Parce que je retrouve mes collègues le matin, à la gare ! et puis c'est aussi que des fois, y'a des places assises dans le tram, et si je le prends en cours de route, j'en ai pas... » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

L'usage des transports en commun amène alors non seulement une plus grande **intermodalité** mais aussi davantage de **flexibilité dans le déplacement**, qui peut être modifié selon les besoins.



Encadré 2- La Vélostation, un service intermodal

Une offre de services tournée vers l'intermodalité

Les « Vélostation » sont des pôles de service destinés à favoriser les déplacements intermodaux. Mis en place par une collectivité (ville ou communauté d'agglomération, par exemple), elles se situent principalement dans les gares. C'est par exemple le cas à Grenoble ou Chambéry, où nous avons pu les observer durant notre terrain, mais aussi à

Amiens (Il nous a été donné de prendre connaissance et de visiter le parc à vélo d'Amiens, situé près de la gare, lors de la 8ème Journée d'Etude de la FUBicy (21 avril 2006)).

Cette localisation facilite alors l'usage intermodal du train et du vélo : il est ainsi possible de se rendre à la gare à vélo et d'y laisser son vélo avant de prendre le train pour se rendre au travail. Inversement, il est également possible d'arriver à la gare le matin, puis de se rendre sur son lieu de travail en utilisant le vélo laissé là la veille au soir. En effet, la Vélostation en fournissant un service de garde ou de location de vélos, facilite ainsi l'intermodalité.

Des services limitant les freins d'usage du vélo

La Vélostation fournit ainsi un éventail de services : location voire vente de vélos, gardiennage, vente d'accessoires (lumières compteurs kilométriques, gilets fluo, etc.) ou encore service d'entretien des vélos. En échange d'une cotisation annuelle, la Vélostation offre ainsi un service de gardiennage sûr des vélos des usagers. De ce fait, elle lève une des contraintes fortes à l'usage du vélo : le problème du vol. De plus, le service d'entretien du vélo, qui peut être couplé avec le gardiennage, constitue également un avantage perçu par les utilisateurs. Grâce à ces services ainsi dispensés, la Vélostation facilite un usage plus sûr du vélo.

Une instance de légitimation de la pratique

La Vélostation dispose également d'un bureau où les employés accueillent les personnes intéressées par ces services. Ils peuvent ainsi dispenser de l'information sur les services offerts, mais aussi des conseils aux usagers. Elle permet également aux usagers de se rencontrer, de se connaître, voire d'échanger des informations sur leur pratique. En ce sens, ce lieu constitue également une instance de légitimation de la pratique cycliste. Elle est notamment perçue comme telle par certains utilisateurs :

*« C'est vrai que la Vélostation, c'est important pour moi ! Parce que pour rencontrer d'autres personnes qui pensent comme vous... J'aurais continué sans eux mais... Il y a de la chaleur humaine aussi parce que parfois, y'a de l'hostilité vis-à-vis du vélo ! »
(Françoise, 46 ans, Chambéry)*

A la manière d'une association de cycliste, la Vélostation, ses usagers comme ses employés, forment une communauté qui légitime les choix de déplacements opérés par chacun de ses membres. Elle favorise ainsi, au-delà de la dimension pratique et des services offerts, l'usage régulier et durable du vélo.



B- Des pratiques multimodales

Les déplacements des altermobilités s'avèrent également davantage **multimodaux**. La multimodalité se définit comme un « usage alterné de différents modes de déplacements en fonction de la destination ou du motif du trajet » (Allemand et alii, 2004 : 20). Néanmoins, un petit glissement de sens s'opère ici par rapport à cette définition : en effet, les modes sont bien **alternés en fonction des motifs du trajet, mais aussi en fonction des jours** sur un même trajet, par exemple le trajet domicile-travail.

En effet, selon les jours de la semaine, les modes de déplacements utilisés par un même individu varient comme le montre François qui utilise divers transports en commun mais aussi du covoiturage et du taxi, sur son trajet domicile-travail :

*« Je ne suis pas du tout mono-modal c'est-à-dire que je ne fais pas toujours la même chose. Ça varie, il y a trois ou quatre solutions possibles et que je n'emprunte pas forcément aux mêmes périodes et pour les mêmes raisons. (...) Il y a le matin du covoiturage ou des transports en commun, de banlieue. C'est un jonglage assez compliqué qui force quasiment à passer par le centre ville de Paris. Ou bien s'adonner à des bus ou bien prochainement du tram¹¹¹. (...) Je crois qu'il n'y a pas de solution de chez moi à ici, il y a au moins deux correspondances. (...) Le soir, je rentre en bus ou avec une autre [personne] en ce moment pour aller en plein cœur de Paris. (...) Et pour repartir très très tard en soirée donc retourner à mon domicile, je le fais en taxi. »
(François, 44 ans, région parisienne)*

La variation des usages selon les jours de la semaine concerne également les covoitureurs qui viennent tantôt seuls en voiture, tantôt accompagnés, tantôt encore avec un autre mode.

Certains interviewés nous ont également décrit des usages alternés **selon les saisons**. Il s'agit principalement des altermobilités qui utilisent le vélo à la belle saison mais préfèrent utiliser le bus ou le covoiturage durant l'hiver :

« Et donc, en pratique, je vais à vélo... Bon, ben là, je vais commencer, à partir de mi-février jusqu'à fin septembre, à peu près. La moitié de l'année, à peu près... » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Ainsi, des usages multimodaux se font jour sur le trajet domicile-travail, en fonction des jours de la semaine, mais aussi des saisons ou de la météo. Une grande variabilité dans les usages se laisse à voir dans les pratiques des altermobilités, ces derniers n'étant jamais captifs d'un mode de déplacement sur le trajet domicile-travail.

Cette multimodalité s'inscrit **tantôt dans la continuité** au regard des pratiques de mobilité relevées tout au long de la trajectoire biographique, **tantôt dans la nouveauté**. Nous pouvons alors reprendre ici les trois modalités de composition des habitudes modales

¹¹¹ Au moment de la passation de l'entretien, le tramway des Maréchaux était encore en construction.

à l'âge adulte élaborées à l'issue du chapitre 5. Certains deviennent dès l'entrée dans l'âge adulte des « altermobilités constants », d'autres des « automobilistes exclusifs », d'autres encore font état d'usages diversifiés.

Pour les « altermobilités constants », les usages sont nécessairement multimodaux dès l'entrée dans l'âge adulte, puisque nous avons souligné dès le chapitre 5 que la constance des usages altermobiles ne signifie pas pour autant une exclusivité. Ainsi, les cyclistes constants sont parfois amenés à se déplacer en voiture ou en transports en commun.

Pour ceux dont les usages se décrivent dès l'entrée dans l'âge adulte comme des usages « diversifiés », la multimodalité est aussi déjà présente. Pour certains d'entre eux même, l'adoption d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail peut provenir d'une **transposition d'usage**. Ainsi, certains usagers du vélo pour des motifs d'achat ou de loisir peuvent être amenés à transposer leur usage cycliste pour le motif travail.

Enfin, pour les « automobilistes exclusifs » qui ont alors changé radicalement d'habitudes de déplacement sur le trajet domicile-travail, la multimodalité se donne à voir comme une pratique nouvelle. Elle vient alors se substituer à l'usage exclusif et évident de l'automobile qui prévalait auparavant. Cette multimodalité touche non seulement le trajet domicile-travail, mais aussi d'autres motifs de déplacements, tels que les loisirs. Ce mécanisme, que nous pouvons décrire en terme de « **contagion** » du **nouvel usage domicile-travail** vers d'autres motifs de déplacement, semble lié à une logique d'économie financière. Ainsi, nous avons pu l'observer dans l'administration grenobloise où les changements de pratiques modales étaient concomitants de la mise en place du PDE. Grâce au PDE, les employés bénéficient d'un abonnement aux transports en commun à tarif réduit, qui est valable non seulement sur le trajet interurbain qu'elles réalisent pour se rendre au travail, mais aussi pour tout autre trajet. Comme ils bénéficient de l'abonnement, certains employés préfèrent alors venir faire des courses dans le centre-ville de Grenoble le week-end en transports collectifs plutôt qu'en voiture :

« En tram, finalement, c'est pratique ! Je suis venue une fois un samedi après-midi, j'ai tout fait en tram, à droite et à gauche... » (Sylvie, 54 ans, Grenoble)

Ainsi, si les trajets altermobiles **sur le trajet domicile-travail** impliquent une **multimodalité selon les jours de la semaine ou les saisons** sur ce trajet, on observe également pour l'ensemble des altermobilités, et quel que soit le processus qui les ait amenés à l'altermobilité, **des pratiques multimodales selon les motifs de déplacements**. Ce double constat d'une grande variabilité des pratiques tant sur un même déplacement que dans le temps ou selon les motifs nous amènent alors à penser l'altermobilité davantage comme une ouverture à d'autres moyens de déplacements que comme un renoncement à

l'usage automobile. **Loin d'être une substitution dans les usages, l'alternativité semble bien plutôt constituer une diversification d'usages.**

C- Un élargissement des « aptitudes personnelles à la mobilité »

Que ce soit dans les usages ou dans la possession automobile, l'alternativité n'amène pas nécessairement au renoncement de la voiture. Au contraire, dans la plupart des cas, garder un véhicule permet de conserver certains usages automobiles qui garantissent à l'utilisateur de ne pas être captif de son mode alternatif. Cet élément nous amène alors à penser l'alternativité non comme une substitution à l'automobilité – telle que pourrait le laisser penser la construction du néologisme – mais comme une **complémentarité**.

La maîtrise d'un mode de déplacement s'acquiert dans son usage. Telle est l'une des grandes conclusions du travail de recherche de M. Flamm sur la mobilité quotidienne (2004). Nous pouvons alors raisonnablement en déduire que, dans le cas des changements de pratiques, le mode nouvellement adopté sur le trajet domicile-travail sera progressivement maîtrisé au fur et à mesure de son usage. Lorsqu'il s'agit de la redécouverte d'un mode, ce dernier est déjà maîtrisé, en partie au moins. En l'utilisant à nouveau, l'individu va néanmoins en améliorer encore davantage sa maîtrise. Ainsi, par l'adoption pérenne du mode de déplacement alternatif, **l'individu acquiert une nouvelle compétence de déplacement et accroît ainsi ses « aptitudes personnelles à la mobilité »** (Flamm, 2004a : 148) c'est-à-dire qu'il diversifie les modes de déplacements en sa possession.

En ajoutant ainsi un mode de déplacement supplémentaire à ses compétences de déplacement, l'individu diversifie d'autant sa capacité de déplacements. Nous reprenons alors ici la distinction opérée par V. Kaufmann entre la mobilité et la capacité de mobilité, qu'il nomme « motilité » en empruntant ce terme à la biologie (Kaufmann V., 2002 ; 2003). Les concepts de motilité et d'aptitudes personnelles à la mobilité constituent des concepts relativement proches d'un point de vue sémantique. En effet, l'un comme l'autre évoquent l'idée d'un potentiel de mobilité possédé par l'individu, mais chacun ne semble pas se situer à la même échelle. En effet, les « aptitudes personnelles à la mobilité » se situent essentiellement d'un point de vue cognitif, dans les compétences acquises par un individu. Celui de « motilité » apparaît alors se situer à une échelle davantage microsociale puisqu'il englobe non seulement les compétences de l'individu, mais aussi l'accessibilité des offres de transports et l'appropriation qui est faite des deux premiers – c'est-à-dire « le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences » (Kaufmann V. et alii, 2003 : 26).

Ainsi, **l'alternativité est bien à envisager non comme un renoncement dans les usages** – qui signifierait alors une substitution de l'usage automobiliste par l'usage alternatif – mais bien plutôt **comme un élargissement et une diversification des potentialités en matière de mobilité**. Ces potentialités se diversifient principalement sur la

base du développement ou de la redécouverte de compétences de déplacement dans l'usage d'un mode de déplacement altermobile, qu'il s'agisse du vélo, des transports en commun ou du covoiturage.

Une fois le processus de changement achevé, l'adoption durable des pratiques altermobiles passe par la possibilité d'une réappropriation du temps de trajet, qui se trouve mis à profit d'une autre activité, remplissant ainsi le temps de trajet et le rendant utile. Plus le temps passe, plus l'usage du mode altermobile est répété, plus il s'enracine comme une habitude. Enfin, la pérennité des pratiques altermobiles est également permise par leur légitimation sociale, que ce soit par les autrui significatifs, c'est-à-dire l'environnement social proche de l'individu, ou au sein de groupes associatifs dont il se rapproche afin de valider ses choix de déplacements.

Une fois pérennisés, **les usages altermobiles ne remplacent pas pour autant les usages automobiles** ; en effet, ces derniers perdurent notamment sur d'autres motifs de déplacement. Mais, même sur le trajet domicile-travail, les usages se décrivent à la fois comme des usages intermodaux et plurimodaux. En d'autres termes, les altermobilités s'appréhendent davantage comme une non-dépendance ou moindre dépendance à l'automobile, permis par la diversification des modes de déplacements utilisés. Nous retrouvons alors en pratique, les préconisations de certains chercheurs, en matière de limitation de la dépendance automobile : « **la non-dépendance vis-à-vis de l'automobile est possible par la plurimodalité**, qui est bien la clef de la diversité sociale et générationnelle à la bonne échelle du territoire. » (Wiel, 2002 : 107). Afin de rendre davantage concrètes les conclusions de cette recherche ici esquissées, nous nous proposons d'analyser plus précisément les conditions d'adoption et de pérennisation de l'une des altermobilités : le covoiturage.

CHAPITRE 11- DE L'AUTOSOLISME AU PARTAGE DES TRAJETS : L'EXEMPLE DE L'ADOPTION DURABLE DU COVOITURAGE SUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Les conditions de pérennité des pratiques altermobiles se trouvent être liées à la réappropriation du temps de trajet, à la légitimation sociale de ces pratiques mais aussi à leur routinisation au fur et à mesure de leur répétition dans le temps. Néanmoins, en regard des altermobilités qui font l'objet de ce travail, le covoiturage reste une modalité de déplacement à part. Ni usage autosoliste, ni usage alternatif à part entière, il se trouve alors dans une sorte d'entre-deux. De plus, en regard de nos précédents résultats, le covoiturage apparaît comme une pratique en porte-à-faux avec l'autonomie qui constitue l'idéal des déplacements. Covoiturer signifie en effet renoncer à une partie de cette autonomie. Pour quelles raisons et sous quelles contraintes certaines personnes acceptent-elles alors de renoncer à une partie de leur autonomie de déplacement pour covoiturer ? Quel est le processus de décision qui amène à covoiturer ? Comment cet usage arrive-t-il à perdurer ? Et quelles sont les marges de manœuvre au sein même de l'usage qui permettent à chacun des équipiers de conserver un maximum d'autonomie ?

Précédemment analysé à l'échelle méso-sociale, le covoiturage est ici appréhendé, de manière complémentaire, à travers une focale micro-individuelle. L'usage est ainsi décrit tout au long du processus de décision, c'est-à-dire depuis son origine dans la rencontre des covoitureurs jusqu'aux différentes formes possibles d'équipages. L'analyse approfondie de ces formes permettra notamment de dégager les conditions de pérennité de l'usage. C'est donc dans une double perspective que le covoiturage fait ici l'objet de notre attention, afin non seulement d'illustrer nos précédents propos mais aussi de dégager les spécificités de cette pratique.

1- Les différents modes de rencontre des covoitureurs

A- Deux extrêmes dans les modes de rencontre des équipiers : modes de rencontre protocolaires et modes de rencontres informels

Le covoiturage n'existe qu'à partir du moment où au minimum deux équipiers se rencontrent pour partager un trajet. Il nous est donc apparu nécessaire d'étudier la genèse de la pratique, c'est-à-dire la rencontre entre les équipiers. Deux grandes « mises en scène » (Goffman, 1973) de la rencontre nous sont apparues.

La première s'avère « **protocolaire** » (Goffman, 1973) du fait de la médiatisation institutionnelle qui permet et encadre la rencontre. Dans ce cas, les covoitureurs s'en remettent à un intermédiaire institutionnel chargé de former les équipages, cet intermédiaire pouvant prendre la forme d'une association, d'un PDE voire d'un opérateur privé de covoiturage.

Quelle que soit la forme que prenne l'instance de mise en relation, ces structures reposent sur l'inscription de personnes souhaitant covoiturer. Quatre grandes modalités de recours à ces services ont pu être repérées dans les entretiens. La première résulte directement d'un **forte contrainte de mobilité**, telle qu'une impossibilité d'utilisation de la voiture. C'était par exemple le cas d'Esther que nous avons précédemment évoqué, victime d'une panne de voiture sur l'autoroute. Une telle contrainte subite empêchant le déplacement implique alors la nécessité de se déplacer autrement car l'individu doit se rendre au travail. La seconde modalité du recours au covoiturage concerne plus spécifiquement des **personnes résidant relativement loin de leur lieu de travail**. Fortement contraintes par la longueur de leurs trajets domicile-travail, une partie de ces personnes se trouve donc face à des contraintes d'ordre financier et de gestion du temps. Le covoiturage constitue alors l'une des stratégies¹¹² qu'elles mettent en place afin d'alléger leurs trajets. Pour certains conducteurs, ni la contrainte financière ni la contrainte brutale de mobilité n'entrent en ligne de compte. Leur inscription dans une association de covoiturage semble relever davantage d'une **démarche militante** et désintéressée. Enfin, la rencontre avec l'offre de covoiturage peut constituer l'élément déclencheur de l'inscription dans la base de données – c'est principalement le cas pour les PDE. Nous retrouvons donc ici, dans les rencontres protocolaires, les trois grands types de processus de changement décrits plus haut : la

¹¹² D'autres stratégies peuvent être utilisées : usage du train, logement temporaire sur place, travail à distance, etc. Elles ont été décrites au Chapitre 6.

contrainte (financière, temporaire de mobilité) et l'engagement (militantisme) – plutôt dans l'inscription en association – et l'opportunité – dans le cadre des PDE.

La seconde « mise en scène » se décrit comme « **informelle** » dans la mesure où elle implique uniquement les équipiers (Goffman, 1973). Unis par une relation interpersonnelle, les covoitureurs appartiennent ainsi à un **même réseau de sociabilité**. Les deux principaux réseaux de sociabilité mobilisés dans la recherche d'un covoitureur sont le réseau de voisinage et le réseau professionnel¹¹³. Partager ainsi sa voiture avec un voisin suppose une **sociabilité de voisinage** suffisamment importante pour savoir que le trajet du voisin recoupe le sien propre et ainsi lui proposer de covoiturer. Selon les résultats de l'enquête Contacts réalisée par l'INED et l'INSEE en 1982-1983 et présentée par J-Y. Authier et Y. Grafmeyer, la sociabilité de voisinage est non seulement liée à des caractéristiques sociales (ou sociologiques) des habitants mais aussi à la structure de l'habitat lui-même. Ainsi, « la sociabilité apparaît donc comme une ressource sociale » (Authier, Grafmeyer, 1997 : 43) ; elle est d'autant plus forte chez les catégories les plus favorisées de la population, notamment du point de vue du diplôme. Mais elle est également liée aux lieux et aux formes d'habitation. En milieu rural, la sociabilité de voisinage semble plus forte qu'en milieu urbain ; elle l'est également davantage en **habitat individuel** que collectif. Plus précisément, les relations de voisinage entraînent une sociabilité d'autant plus importante dans les lotissements que dans les autres formes d'habitats individuels (Bidart, 1997 : 151). **Les parents dont les enfants partagent la même école** sont également plus souvent en interaction, d'où le développement de liens entre eux (Bidart, 1997 : 151). Or, toutes ces caractéristiques à la fois sociales, culturelles, professionnelles et résidentielles, se retrouvent dans l'une des zones périurbaines toulousaines où nous avons travaillé et pour laquelle nous avons repéré de fortes pratiques de covoiturage. Ces effets sont également accentués par le partage d'un **ancrage local**, tel que le fait d'être propriétaire de son logement comme le montre une enquête réalisée à Savigny-le-Temple (Grupposo, Lellouch, 1993), élément également souligné par C. Bidart (1988). Au fil des entretiens, il nous est rapidement apparu que les différentes personnes enquêtées dans ce quartier se connaissaient, plusieurs même étaient liées au point de se recevoir. Ainsi, la sociabilité relativement forte entre les voisins de ce quartier semble avoir joué comme un pré-requis à la pratique du covoiturage, visiblement ancienne dans le quartier. Il est, du reste, important de noter que dans cette zone résidentielle périurbaine de Toulouse, une association de covoiturage s'est créée en 2003, comme pour légitimer ou institutionnaliser une pratique informelle déjà fortement

¹¹³ La présence de ces deux réseaux ne semble pas très surprenante puisque notre travail porte sur le trajet domicile-travail.

instituée dans le voisinage. Si nous touchons ici du doigt une certaine concomitance entre pratiques de sociabilité de voisinage et émergence de covoiturage informel, il ne s'agit en aucun cas d'une relation causale et unique. Simplement, la sociabilité semble favoriser des pratiques informelles de covoiturage.

Ainsi, **l'appartenance au même réseau de voisinage et/ou professionnel implique que les covoitureurs partagent au minimum l'une des extrémités de leur trajet**. Parfois même, les covoitureurs appartiennent simultanément à ces deux réseaux, professionnel et de voisinage. C'est notamment le cas du covoitureur de Pierre :

« On se connaissait par ailleurs en dehors du travail, mais il se trouve qu'on travaillait dans les bureaux l'un à côté de l'autre... On n'est pas voisin ici mais on n'est pas très loin non plus ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

L'organisation du covoiturage est donc particulièrement simplifiée puisque les deux extrémités du trajet (point de départ et point d'arrivée) sont alors communes aux covoitureurs. Au-delà de ces deux principaux réseaux, certains covoitureurs sont simplement amis avant de covoiturer ensemble. D'autres encore appartiennent à la **même famille**. Enfin, quoique nous ne l'ayons pas rencontré, nous pouvons néanmoins poser l'hypothèse que certains covoitrages spontanés s'établissent également en mobilisant encore d'autres types de réseaux (associatifs, par exemple).

Concernant les processus de décision amenant au covoiturage informel, nous retrouvons ici encore le **rôle de la contrainte et celui de l'engagement**, mais dans une moindre mesure. C'est davantage en terme d'opportunité que se décrit le début du covoiturage informel, notamment parce que la relation qui unit les covoitureurs préexiste à la pratique. Dans certains covoitrages entre collègues, la pratique s'organise même de manière progressive sans avoir de véritable point de départ :

« J'ai commencé le covoiturage le soir, je ramenait les gens ! Et après, par habitude, les gens, j'ai commencé à les prendre le matin ! » (Nadia, 32 ans, Paris)

Le mode de rencontre informel diffère donc du mode de rencontre protocolaire par l'absence d'intermédiaire dans la relation qui unit les coéquipiers. Bien évidemment, la non-médiatisation de la relation induit d'autres formes de gestion de la proxémie entre les équipiers, notamment du fait de la préexistence d'un lien entre eux. Pour les mêmes raisons, la pratique du covoiturage issue de ce mode de rencontre ne fait pas l'objet d'un encadrement institutionnel mais elle tend à être plus régulière et durable que celle issue d'une rencontre protocolaire, nous y reviendrons ci-après. Néanmoins, si ces deux modes de rencontre, institutionnel et informel, apparaissent comme les deux pôles possibles de la rencontre entre covoitureurs, des degrés et des combinaisons existent pourtant entre eux.

B- Entre informalité et protocole : une mise en relation médiatisée par une instance informelle

Un troisième type de covoiturage nous a été donné à voir au cours de notre terrain ; **forme hybride entre un mode de rencontre informel et protocolaire**, il s'avère relativement proche des covoiturations protocolaires quant à la constitution des équipages, mais se rapproche plutôt du covoiturage spontané en ce qui concerne les modalités de fonctionnement.

Ce covoiturage est organisé au sein d'un lycée de grande taille qui se trouve relativement éloigné de la grande ville voisine où une partie des enseignants résident. Ainsi, pour partager les frais et la fatigue liés à la quarantaine de kilomètres qui sépare cette ville et ce lycée – que nous appellerons lycée R. pour des raisons de confidentialité – une quarantaine d'enseignants s'organise dans un covoiturage unilatéral. Les équipages sont formés par l'intermédiaire d'une personne qui se charge bénévolement de recueillir en début d'année l'ensemble des emplois du temps des enseignants volontaires :

*« Y'a une personne qui est formidable et qui est un petit peu à l'origine de ça et qui chaque année, se charge de faire les plannings. Alors, au début de l'année, on donne nos emplois du temps et les plages horaires où on veut aller et venir et puis, elle y passe une journée entière, elle étale tous ces plannings et elle case les trucs... »
(Nicole, 57 ans, Toulouse)*

Les participants ne choisissent donc pas eux-mêmes les voitures dans lesquelles ils circuleront ; en ce sens, la constitution des équipages rapproche bien le covoiturage du lycée R. d'un covoiturage protocolaire. Néanmoins, ce covoiturage n'a aucune existence institutionnelle malgré sa longue perdurance dans le temps et le dynamisme qui le caractérisent¹¹⁴. De plus, son fonctionnement quotidien et notamment les liens qui s'établissent entre les coéquipiers rappellent plutôt les formes de covoiturage régulier informel. Le covoiturage du lycée R. pourrait se décrire comme un covoiturage régulier médiatisé mais non-institutionnel.

Ainsi les manières de devenir covoitureur diffèrent, oscillant entre deux pôles, celui d'une entremise institutionnelle et celui d'une pure relation interpersonnelle informelle. Cependant, tous les intermédiaires existent entre ces deux pôles, comme l'illustre le cas présenté ci-dessus, exemple d'un covoiturage protocolaire informel car non institutionnel et pourtant médiatisé. Néanmoins, les logiques d'action amenant les covoitureurs à la pratique présentent des similarités, quel que soit le mode de rencontre. Nous retrouvons dans le

¹¹⁴ Les participants à ce covoiturage se sont effectivement montrés de la plus grande prudence quant à la confidentialité des propos tenus sur l'existence ce covoiturage. Ils souhaitaient ainsi préserver l'anonymat autour de leur covoiturage, notamment pour des raisons de fiscalité.

covoiturage les trois grands types de processus de changement mis à jour ci-dessus, à savoir : la contrainte, l'engagement et l'opportunité. Cependant, au-delà de la simple description des modalités de rencontre entre les équipiers, ces dernières semblent influencer le déroulement et les modalités de la pratique, notamment sa régularité et sa durabilité.

2- Influence du mode de rencontre sur la régularité de la pratique

La rencontre des covoitureurs n'implique en rien la régularité ni la durabilité de leur démarche ; de ce point de vue, les modes de rencontre des covoitureurs ne semblent pas être neutres dans la régularité de la pratique.

Le **covoiturage institutionnalisé et notamment associatif**, apparaît comme un **covoiturage relativement ponctuel au sens où les équipages ont peu de chances de partager plusieurs fois un même trajet**. Les adhérents de l'association grenobloise ont souligné la dimension occasionnelle des trajets partagés : inscrits comme conducteurs, ces derniers étaient amenés dans la plupart des cas à transporter des passagers fortement contraints du point de vue de leur mobilité mais aussi financièrement. Cette population a été caractérisée par nos interviewés comme une population « dans le besoin » ou « marginale », qui semble avoir des besoins de mobilité très ponctuels¹¹⁵ : par exemple, pour se rendre à un entretien d'embauche ou réaliser une mission d'intérim. Etant fortement contraints financièrement, ces personnes font alors appel aux associations de covoiturage en vue de se déplacer à moindre frais en profitant d'une voiture effectuant le même trajet. Ainsi, les trajets effectués relevaient donc plutôt d'une pratique occasionnelle.

En revanche, **dans le cadre des covoiturations informels, nous observons des pratiques plus régulières**. Mais cette régularité ne prend pas pour autant la forme d'une quotidienneté de la pratique. Le covoiturage s'instaure en **pratique régulière à partir du moment où il devient systématique** :

« Mais ce qui est décisif, c'est le fait de le rendre systématique ! Parce que ça n'oblige plus qu'on se voie, qu'on pense à en discuter et qu'on pense à en parler pour le lendemain... Parce que des fois, dans la journée de boulot, on ne pensait pas forcément à en parler pour le lendemain ! A partir du moment où on décide que c'est systématique, à ce moment-là, ça devient plus facile ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Le covoiturage fonctionne alors comme le mode de déplacement par défaut sur le trajet domicile-travail. Une telle définition de la régularité confère alors une grande flexibilité à la pratique, chacun des équipiers étant à même de suspendre, en fonction de ses propres contraintes, la pratique pour une journée ou plus :

« Il peut y avoir des contraintes quand vous vous sentez obligée d'être là pour ramener la personne. Dans la mesure où quand c'est pas possible je le dis... La contrainte que j'y verrais c'est de se sentir pieds et poings liés en se disant : "je dois absolument le ramener". Quand je ne peux pas l'emmener, je le lui dis et il se débrouille autrement. Je ne me sens pas pieds et poings liés parce que je pense que c'est un parti pris de sa

¹¹⁵ La présence de cette population parmi les usagers de l'association n'apparaît pas surprenante. En effet, l'insertion sociale constitue l'un des deux principaux domaines (avec le développement durable) pour lesquels les associations de covoiturage sont en mesure d'obtenir des financements (se reporter Chapitre 2).

part que de ne pas vouloir s'imposer. (...) C'est quelqu'un qui à mon sens ne veut pas s'imposer et donc du coup, ça repose sur les disponibilités de l'un et de l'autre. » (Laurence, 50 ans, région parisienne).

Bien évidemment cette flexibilité implique une nécessaire communication entre les covoitureurs pour se prévenir mutuellement des éventuelles suspensions de la pratique. Elle suppose également qu'aucun des équipiers ne soit captif de son mode de déplacement, ce qui nous amène à examiner une troisième ligne de partage dans la pratique du covoiturage, celle qui sépare les équipiers possédant leur propre voiture (et que nous appelons conducteurs) de ceux qui sont nécessairement passagers.

Deux grandes formes idéales-typiques (Weber, 1965) de covoiturage semblent se dégager : d'une part, un **covoiturage institutionnalisé**, qui nous est apparu plutôt associatif et répondant à des besoins de déplacement **très ponctuels** en vue d'aider une population défavorisée en termes de « motilité » (Bassand et alii, 2001) et d'autre part un **covoiturage plus informel et plus régulier**. Dans le premier cas, l'occasionnalité constatée de la pratique peut également être perçue comme un effet de terrain, étant donné que les équipages réguliers formés de manière médiatisée tendent à échapper relativement rapidement à l'instance qui les a mises en relation. Dans le second cas, la régularité de la pratique ne se définit pas comme une quotidienneté nécessaire et contraignante, mais comme un mode par défaut, laissant alors une large marge de liberté à chacun des équipiers pour la suspension ou l'arrêt de la pratique. De plus, avoir la possibilité de suspendre la pratique collective implique une moindre contrainte de déplacement des équipiers que pour le covoiturage associatif. Ainsi, un troisième élément structurant dans la pratique du covoiturage semble se dessiner ici : le statut du covoitureur. Selon qu'il a accès à une voiture et au volant, ou non, l'équipier ne possède pas la même place au sein de l'équipage et ce différentiel statutaire influence la durabilité de la pratique.

Encadré 3- Le covoiturage : aspects juridiques

La pratique du covoiturage, qu'elle soit informelle ou institutionnalisée, ne va pas de soit d'un point de vue juridique. En nous appuyant sur un document du CERTU, nous essaierons de dégager ici les grandes problématiques juridiques que pose le covoiturage (CERTU, 2006).

La question des assurances

La pratique du covoiturage pose deux questions fondamentales en regard des assurances. Il s'agit de s'interroger, d'une part, sur la manière dont le passager (covoituré) est assuré en cas d'accident. Dans la mesure où le transport du passager n'occasionne pas de bénéfices pour le conducteur, le passager est considéré comme un tiers donc couvert par l'assurance minimale de la voiture.

Néanmoins, en cas de covoiturage, chaque compagnie d'assurance décide des « exigences qu'elle souhaite imposer à l'assuré » (CERTU, 2006 : 12) depuis la seule information jusqu'à la signature d'un nouveau contrat.

La question des responsabilités en cas d'accident ou d'incident

Deux problèmes se trouvent ici posés. Tout d'abord, lorsque le covoiturage est informel, librement organisé entre deux personnes, la question du statut du conducteur ne va pas de soi : doit-il être considéré comme un conducteur bénévole ou un transporteur ? Aujourd'hui, « la notion de covoiturage cohabite actuellement avec celle de transport bénévole » (CERTU, 2006 : 13) ; ainsi, dans la mesure où les frais de participation du passager ne constituent pas des bénéfices pour le conducteur, ce dernier ne peut être assimilé à un transporteur.

Deuxièmement, lorsque le covoiturage est organisé par un tiers (entreprise, association), c'est bien le statut de cet entremetteur qui pose problème : doit-on considérer qu'il « organise (...) un transport au sens de la LOTI » (CERTU, 2006 : 43) ? Auquel cas, ce dernier aurait des responsabilités en cas d'accident, par exemple. En fait, le tiers organisateur d'un service de covoiturage ne possède aucune responsabilité en regard du trajet car il ne « fait que mettre en relation les individus » (CERTU, 2006 : 46).

Si la responsabilité de l'instance de mise en relation n'est pas engagée en cas d'accident, les responsabilités des conducteurs et passagers s'avèrent bien définies. En cas d'accident, le conducteur est responsable de plein droit (loi Badinter du 5 juillet 1985). Pour tout autre incident hors accident (retard, comportement contraire aux bonnes mœurs, par exemple), c'est la responsabilité délictuelle du conducteur qui est engagée. Il peut en être de même pour un passager, mais il apparaît difficile de « prouver la faute du passager qui n'a pas la maîtrise du véhicule » (CERTU, 2006 : 47).

La question de l'accident de trajet sur le trajet domicile-travail

Le code de la sécurité sociale assimilait accident de trajet pour se rendre au travail à un accident du travail (Article L 411-2). Mais cette disposition posait problème quant au tracé du trajet, notamment dans le cas d'un détour pour récupérer un ou des covoitureurs.

La loi du 17 juillet 2001 vient clarifier cette ambiguïté : « en étendant la qualification d'accident de trajet (...) aux accidents survenus lors d'un covoiturage régulier » (CERTU, 2006 : 48). Cette loi amène alors la qualification en accident de trajet de tout accident survenu sur le trajet domicile-travail, y compris lorsque ce dernier implique un détour lié au covoiturage.

3- La durabilité du covoiturage : une pratique favorisée par la symétrie de statut entre les covoitureurs

Le statut de l'équipier nous est apparu structurant de l'organisation quotidienne des trajets. En effet, les équipiers de covoiturage peuvent être conducteurs à tour de rôle, c'est-à-dire qu'ils ont chacun accès à une voiture et au volant, ou bien seulement passager, c'est-à-dire sans accès à une voiture ni au volant. Dans le premier cas, nous nommerons l'équipier **conducteur potentiel** pour indiquer le fait qu'il ait accès à la conduite et à une voiture ; dans le second, nous le nommerons **passager exclusif**. Ce statut influence notamment la manière dont les passagers remercient le conducteur pour le service ainsi rendu. En effet, si l'on s'en tient à la définition qu'en donnent J.T. Godbout et A. Caillé, le covoiturage s'apparente à un don : « Qualifions de don toute prestation de bien ou de service effectuée, sans garantie de retour, en vue de créer, nourrir ou recréer le lien social entre les personnes » (Godbout, Caillé, 1992 : 32). En ce sens, la pratique du covoiturage appelle un contre-don, obéissant ainsi à la loi anthropologique du don. Cependant, ce contre-don peut prendre des formes différentes car la réciprocité du geste oscille entre rétribution symbolique et financière ce qui amène alors toujours le risque de briser la chaîne du don.

A- Des équipages avec un seul conducteur : une relation asymétrique entre conducteur et passager(s) entraînant des frustrations

Le premier cas de figure rencontré concerne des équipages composés d'un seul conducteur, donc d'un seul équipier ayant accès au volant. C'est donc ce conducteur qui est amené à conduire lors des trajets partagés car les autres équipiers sont nécessairement passagers. L'exclusivité de la conduite et de la voiture utilisée crée de fait une relation asymétrique entre les équipiers.

Cette structure d'équipage a été repérée dans les **covoitages associatifs** où **l'asymétrie de la relation est renforcée par le fait que les passagers sont financièrement contraints et dépendants du conducteur**. Par le partage de son véhicule, le conducteur rend un service de mobilité au passager, pour lequel le passager lui verse une contribution monétaire. La reconnaissance du service est encadrée par l'association puisque c'est elle qui fixe les montants de la contrepartie financière :

« J'applique le tarif de l'association (...). Souvent, les gens me payent spontanément 5,50€ alors que d'après l'association, c'est 5€. » (Esther, 56 ans, Grenoble)

La monétarisation de la relation vise l'équivalence du service rendu : en participant ainsi aux frais du voyage, le passager annule toute forme de dettes à l'égard de son conducteur (Godbout, Caillé, 1992 : 19). Le remerciement n'est pas symbolique mais monétaire et calculé dans ce but. La relation entre les équipiers apparaît donc avant tout comme une relation d'utilité réciproque. La présence d'une rétribution financière calculée pour être équivalente au service rendu place quasiment le service dans la sphère marchande et relègue alors la relation interpersonnelle, le lien au second plan (Godbout, Caillé, 1992 : 32). Ainsi, le temps de trajet ne vise pas à créer des liens :

« Ma motivation n'est pas : avoir du monde pour avoir de la compagnie ! Parce que je fais beaucoup de trajets, les trajets pour aller au travail et puis une fois au travail, il m'arrive aussi de rouler beaucoup, en voiture, je réfléchis beaucoup ! Je note quelques termes sur un petit bloc-notes sur mon volant, je téléphone beaucoup avec un téléphone main-libre ! Parce qu'en fait, au fil de la journée, je note les appels qui ne sont pas pressés et je les réserve pour le temps de la voiture ! Ce qui fait que ça m'arrive très souvent quand je prends des covoiturés, de ne pas avoir beaucoup de temps pour parler parce que j'ai prévu de donner quelques coups de téléphone et ça prend du temps ! » (Didier, 51 ans, Grenoble)

L'échange verbal n'apparaît pas ici comme une norme pendant le temps de trajet partagé comme cela peut être le cas pour des covoiturations plus réguliers (voir ci-après). De plus, le fait que les équipiers ne créent pas de relation interpersonnelle pendant le trajet est également lié à l'occasionnalité de la pratique. Les liens interpersonnels semblent plus difficiles à tisser avec des passagers occasionnels que réguliers.

Dans le cas des **misés en relation informelles**, aucune instance n'encadre la **reconnaissance du service rendu par le conducteur au passager exclusif**. Cette dernière **relève exclusivement de l'initiative personnelle du passager**. Ce dernier n'en reste pas pour autant libre, car pèse sur lui la **nécessaire injonction de rendre**. Il nous est apparu que la rétribution financière tendait à être évitée par les covoitureurs, au profit d'un contre-don plus symbolique. Cependant, la forme de la reconnaissance des passagers ne correspond pas toujours à l'attente du conducteur, créant alors des **frustrations**. Les frustrations peuvent être ressenties par le passager lorsqu'il est privé du moyen de donner en retour. Tel est le cas de François qui covoiture depuis quelques mois avec Laurence :

« Alors une autre condition de l'offre qui a été débattue mais très peu, c'est au début j'ai évoqué une ou deux fois l'idée de participer financièrement à ses pleins de carburant. Hors de question donc moi j'ai... Je vais pas dire que ça m'a embêté hein... Tant mieux, je ne paie pas... mais c'est pas une position formelle où le passager ou l'usager paie sa quote-part et exigerait, revendiquerait ou négocierait en contrepartie les conditions de l'offre, l'horaire, le temps d'attente... » (François, 44 ans, région parisienne).

L'absence d'équivalence financière, qui aurait été souhaitée par François, l'oblige vis-à-vis de sa conductrice et renforce alors le sentiment de dépendance déjà créé par l'asymétrie

de statut entre les covoitureurs. Comme le montre V. de Gaulejac, il y a un **lien très fort entre argent, réciprocité du don et estime de soi** : en prenant l'exemple des allocataires de l'aide publique, il montre comment l'absence de réciprocité entrave la possibilité pour eux d'être « sujet(s) dans l'échange » (Gaulejac, 1999 : 93). Pourtant, quoique François ne se sente pas légitime dans la négociation des conditions de l'offre et que ces dernières ne lui conviennent pas¹¹⁶, il poursuit tout de même la pratique. En effet, François souffre d'une maladie articulaire qui contraint fortement sa mobilité ; le déplacement en voiture lui apporte alors un confort de déplacement supérieur aux transports en commun. C'est donc essentiellement du fait de cette contrainte qu'il continue le covoiturage avec Laurence, alors même que les modalités de la relation entre eux entraînent frustrations et incompréhensions.

Les frustrations peuvent également être ressenties par le conducteur, lassé que ses passagers ne lui témoignent pas suffisamment de reconnaissance pour le service rendu. Tel est le cas de Nadia qui covoiturerait avec deux collègues :

« Comment ça se passait financièrement ?

Rien du tout ! Je te dis cash : walou ! (...) Non. Rien. Un des deux m'a jamais proposé, une de temps en temps, elle me disait : "je te paye un plein !" mais quand je te dis de temps en temps, c'est vraiment de temps en temps ! C'est-à-dire que les gens, après, rentrent dans un schéma d'économies... (...) Les gens, naturellement, se disent : "j'ai économisé !" Ils économisent le temps et le fric ! » (Nadia, 32 ans, Paris)

Il semblerait que pour Nadia, même s'il y a eu retour de la part d'un de ses coéquipiers, ce retour ne soit pas à la mesure du don engagé. En effet, « le champ du don se situe entre deux pôles, celui où le déséquilibre est tellement grand qu'on a l'impression de « se faire avoir » et où l'on quitte la relation, et celui de l'équivalence, dans lequel on s'acquitte d'une dette, qui met aussi fin à la relation. » (Godbout, Caillé, 1992 : 136). Nadia semble plutôt du côté du premier pôle, frustrée par le déséquilibre entre son don et le faible retour qui lui est accordé, déjà presque lassée :

« C'est le problème du covoiturage, c'est pour ça que je veux quasiment plus en faire... » (Nadia, 32 ans, Paris)

Quoique frustrée, Nadia n'a pourtant pas évoqué avec ses coéquipiers ce déséquilibre et sa frustration, cet élément confirmant son attachement au registre du don. Relevant de « l'implicite et du non-dit » (Godbout, Caillé, 1992 : 11), le contre-don doit émerger d'une démarche spontanée de l'équipier. Nous retrouvons ici **l'ambiguïté du don : il ne s'agit plus de don si le retour est attendu, mais l'absence de retour annule également la chaîne des échanges** (Mauss, 1989 [1925]).

¹¹⁶ François reproche notamment à Laurence des horaires de départ tardifs le matin ainsi que le choix de son itinéraire, fortement soumis aux embouteillages.

Ainsi, dans les covoiturages informels où le statut des équipiers est asymétrique, des frustrations peuvent apparaître tant du côté du conducteur que du passager. Ces frustrations reposent essentiellement sur la valeur relationnelle ou utilitaire accordée au service qu'est le covoiturage. Lorsque les frustrations s'intensifient au point que l'un ou l'autre des équipiers se sente lésé, elles peuvent entraîner l'arrêt de la pratique.

B- Des équipages de conducteurs : l'alternance des véhicules favorisant la longévité de la pratique

Dans d'autres covoiturages, le statut des coéquipiers s'avère identique : chacun est conducteur, possédant et conduisant sa propre voiture. **Cette équivalence de statut modifie considérablement tant l'organisation concrète du covoiturage que la relation entre les équipiers.** Ici, il n'est plus question d'équivalence monétaire au don que constitue le service rendu en covoiturant : les équipiers de même statut, c'est-à-dire conducteurs potentiels, considèrent exclusivement le covoiturage comme une **succession de don et contre-don**, cette succession garantissant la longévité temporelle de la pratique.

Dans les équipages de conducteurs où chacun a accès au volant, **l'usage des véhicules est alterné de manière périodique**, toutes les semaines ou tous les mois. Une telle alternance des véhicules annule toute forme de dette de l'un à l'autre des équipiers :

« Nous, on a vraiment les conditions idéales : on n'échange pas d'argent, rien... Vous voyez comment c'est organisé !! » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

« Du coup, il n'y avait aucun échange financier ! Comme on avait interverti les voitures... » (Muriel, 44 ans, Toulouse)

L'alternance dans l'usage des véhicules permet également de mutualiser la conduite et la fatigue puisque la norme d'usage consiste à ce que chacun conduise dans sa propre voiture :

« Quand je suis dans ma voiture, c'est moi qui conduis ! Et sinon, je suis passager. Et alors, on prend systématiquement l'autoroute et pour l'autoroute, c'est le chauffeur qui paye ! Comme de toutes façons, c'est à tour de rôle... On s'échange pas du tout d'argent... » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

L'alternance des véhicules engage alors la pratique dans le temps, chacun rendant à l'autre son service en le transportant à son tour. En ce sens, cette alternance peut être analysée comme une succession de don et de contre-don, chaîne ininterrompue et créatrice de lien social. Ainsi l'injonction à « rendre » consiste à « relier le geste à un autre dans un passé proche ou lointain » (Godbout, Caillé, 1992 : 140), constituant par-là même une **projection dans l'avenir**. La chaîne de don se perpétue, presque spontanément, au travers de l'alternance des véhicules. De ce fait, la pratique se trouve entièrement tournée vers le partage, l'échange et le lien social.

Néanmoins, tous les équipages composés de covoitureurs ayant accès à une voiture ne fonctionnent pas sur le même modèle. Ainsi, en fonction de certaines contraintes, **certains équipages sont amenés à se déplacer exclusivement dans le véhicule de l'un des équipiers**. C'est notamment le cas lorsque ce dernier souhaite être mobile durant la journée,

particulièrement pour répondre à des contraintes familiales. C'est notamment le cas de Monique, veuve et mère de deux enfants :

« Et puis, quand j'ai perdu mon mari, j'ai décidé de toujours prendre la voiture pour être toujours libre au cas où, pour les enfants, qui étaient encore jeunes à l'époque. (...) Je les ramenaient toutes mais en gardant toujours la voiture, comme ça, en cas de problème, que je sois libre de partir sans les ennuyer. » (Monique, 55 ans, Toulouse)

Quoique continuant à covoiturer, elle préfère prendre systématiquement son propre véhicule afin de pouvoir être mobile au cas où ses enfants auraient besoin d'elle. Ce mode de fonctionnement est aussi celui du covoiturage de Pierre qui covoiture avec deux équipiers différents le matin et le soir. Ce système original lui permet alors de bénéficier d'une plus large amplitude horaire au travail :

« D'abord, pour que ce soit systématique, quotidien, il fallait que ce soit acceptable dans tous les sens du terme ! En particulier, il fallait que ce soit compatible avec mes horaires de travail ! Et ça, c'était pas forcément évident au départ parce que comme j'ai des tâches d'encadrement, il se trouve que j'ai beaucoup de boulot et que ça me prend plutôt plus de 39h par semaine ! Le fait de faire du covoiturage avec des horaires qui me ramenaient en 37 ou 39 h par semaine, ça ne me suffisait pas ! Donc il fallait que je trouve une solution ! Donc, c'est pour ça que de temps en temps je prenais la voiture puisque de toutes façons, avec Albert, c'était occasionnel, on covoiturerait une ou deux fois par semaine... Et puis, y'a eu la mise en place de l'agence de covoiturage, donc la question : "mais, comment faire ? Est-ce que je peux covoiturer ?", on s'est posé la question ! Et donc, j'ai trouvé une solution qui me permet de faire du covoiturage souvent avec des horaires compatibles avec, on va dire, ma charge de travail. Une solution un peu compliquée, je ne sais pas s'il y a un covoitureur-type mais je ne pense pas que ce soit moi ! Puisque moi, aujourd'hui, mon covoiturage, ça consiste à partir avec une personne le matin et à revenir avec une autre le soir ! En espérant que, comme on ne se voit pas tout le temps dans la journée, je ne sais pas si la personne qui doit me ramener le soir, elle va être là le soir ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Pierre n'utilise alors jamais sa propre voiture mais bénéficie de celles de ses covoitureurs. Du fait de **l'utilisation systématique des mêmes véhicules, des formes de retours symboliques** sont mises en place pour garantir la continuité de la relation. Dans certains cas, les équipiers passagers participent aux **frais de fonctionnement de la voiture** en offrant un plein d'essence au conducteur :

« De temps en temps, y'en a une ou l'autre qui me font un plein, mais c'est vraiment parce qu'elles veulent !! Sinon, moi, j'utilise quand même la voiture ! » (Monique, 55 ans, Toulouse)

Pour d'autres, la rétribution symbolique se fait plutôt sous forme **d'invitations à dîner ou pour l'apéritif** ; elles aident ainsi à pérenniser la relation sociale entre les équipiers :

« On paie en nature ! C'est-à-dire que je leur paye l'apéro deux fois par an... Y'a pas d'échange d'argent ni de réciprocité, non ! On a convenu de ce mode de rétribution qui convenait à tous les trois... C'est comme ça qu'on opère ! » (Pierre, 43 ans, Toulouse)

Ici, la compensation symbolique entraîne une même continuité dans la relation que celle amenée par l'alternance des voitures. Des sentiments de frustration ne semblent pas être ressentis par ces covoitureurs, car ils possèdent toujours la possibilité, en cas de désaccord,

de prendre leur propre véhicule pour se rendre travailler. Ainsi, lorsque les covoitureurs possèdent un même accès à l'automobile, l'équivalence financière entre eux passe au second plan, derrière la relation interpersonnelle.

L'asymétrie de statut entre passager et conducteur entraîne donc une multiplicité des formes de la relation entre les équipiers. Le covoiturage se trouve tantôt appartenir à la **sphère de l'équivalence marchande** – comme dans le cas du covoiturage associatif – tantôt à la **sphère du don**. S'en suivent alors deux types de relations bien distinctes : la première, plaçant le trajet partagé comme un moyen et la seconde, considérant ce même trajet partagé comme une fin. Néanmoins, oscillant entre l'un et l'autre, les équipiers n'évaluent pas toujours leur pratique à l'aune de la même échelle d'équivalence, financière ou symbolique, ce qui engendre des **frustrations susceptibles d'amener à l'arrêt de la pratique**. Il apparaît ainsi que la longévité de la pratique est favorisée dans les covoiturations informels, lorsque chacun des équipiers a accès au volant. Idéalement, **l'organisation concrète qui favorise le mieux la durabilité du covoiturage est celle de l'alternance périodique et régulière des véhicules**. N'entraînant aucune compensation symbolique, une telle organisation évite ainsi toute possibilité de frustration chez les équipiers. Néanmoins, **elle suppose que chacun des équipiers possède son propre véhicule** empêchant également tout sentiment de dépendance au véhicule de l'autre en cas de besoin.

C'est donc bien la possession d'un véhicule par chacun des équipiers qui rend possible et durable la pratique du covoiturage. Ce résultat peut paraître paradoxal mais il rentre pourtant en correspondance avec nos résultats précédents. Il vient même renforcer l'idée avancée au chapitre précédent que, pour un certains nombre d'altermobilités, **la possession d'une voiture constitue un élément favorisant l'usage durable d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail**. L'analyse de la pratique du covoiturage confirme alors l'existence de ce mécanisme. Elle met également en lumière l'idée que la relation sociale entre les covoitureurs ne serait pas neutre sur la longévité de l'usage. En effet, l'existence d'un covoiturage informel, fondé sur la relation interpersonnelle des équipiers, ainsi que l'importance ici décrite du lien dans la longévité de la pratique interroge quant au rôle de l'entente, des affinités électives entre les covoitureurs. De quelle nature sont-elles et comment peuvent-elles influencer la durabilité du covoiturage ?

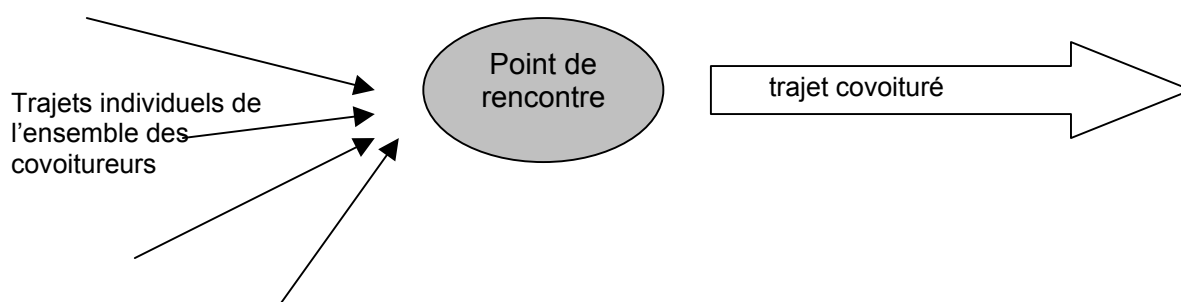
Encadré 4- Incidence de l'alternance des véhicules sur l'organisation des trajets

L'alternance des véhicules, si elle influence directement l'existence d'une rétribution entre les coéquipiers, n'est pas sans conséquence non plus sur les formes que prennent les trajets des covoitureurs ainsi que sur le choix de l'itinéraire. Ainsi, deux grandes formes de trajet ont pu être repérées, selon l'organisation concrète qui encadre la pratique : soit les covoitureurs se donnent rendez-vous sur un lieu de rencontre où commence le trajet partagé, soit le départ de ce trajet est fixé sur le passage de l'un d'eux.

Premier type d'itinéraire : le point de rencontre

Concernant l'itinéraire emprunté par les covoitureurs de même statut, plusieurs points de rencontre ont pu être mis en évidence, chacun d'entre eux configurant un certain type d'itinéraires. Deux stratégies principales se distinguent : **le lieu de rencontre se définit comme un lieu où vont se rejoindre les covoitureurs et où ils pourront laisser les voitures non utilisées. Tous les covoitureurs se rejoignent donc sur un même lieu**, indépendamment du fait qu'ils utilisent leur voiture le jour-dit. Une telle organisation est bien entendu conditionnée par le fait que chacun des équipiers possède sa propre voiture pour se rendre sur le lieu de rencontre.

Le point de rencontre



Ce lieu de rencontre peut-être par exemple le parking de l'école des enfants, où chacun vient déposer ses enfants en voiture avant de commencer à partager son trajet, ou bien, un abord de l'autoroute:

« Alors là, comme c'est l'autoroute, on s'était donné rendez-vous au péage de l'autoroute. Il est venu avec sa voiture au péage et il est venu avec moi. Et vice-versa ! Ce mois-ci, c'est lui qui me porte et c'est moi qui laisse ma voiture au péage ! Donc là, y'avait pas de rendez-vous chez l'un ou chez l'autre, en fait, on se retrouve au péage direct. » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

Le point de rencontre permet à chacun des covoitureurs, une fois le trajet commun effectué, de pouvoir repartir avec sa propre voiture et d'enchaîner d'autres activités avant le retour au domicile :

« Le soir, il me laisse au péage. Donc moi, je récupère ma voiture et je file chercher mon fils ! » (Joachim, 30 ans, Toulouse)

Les covoitureurs sont donc amenés à laisser leurs véhicules sur le point de rencontre, ce qui suppose, pour un covoiturage mobilisant un grand nombre d'équipiers, que ce dernier dispose d'un parking suffisamment vaste pour pouvoir y laisser l'ensemble des véhicules non utilisés, comme c'est le cas pour le covoiturage du lycée R. :

« Alors, il se trouve qu'il est là ! [Elle me montre le parking qui se trouve en face du café où nous sommes installées] On a eu du mal à trouver des points de rendez-vous parce qu'on est nombreux et puis là, on sait pas trop parce qu'on squatte quand même ! On prend toute la place et le gars du tabac, il nous a déjà repéré (...). Alors, avant, on était à un bord de la ville et on s'est quand même fait voler des voitures ! Y'avait pas beaucoup de passage... Il faut quand même un endroit où il y ait beaucoup

de place, on a changé d'endroit mais on a re-eu des ennuis, c'était des endroits un peu isolés ! Alors, là, depuis quelques années, on a trouvé ici, le parking qui est là, c'est gardé parce que c'est en ville, quand même ! On arrive tous et on laisse beaucoup de voitures... » (Nicole, 57 ans, Toulouse)

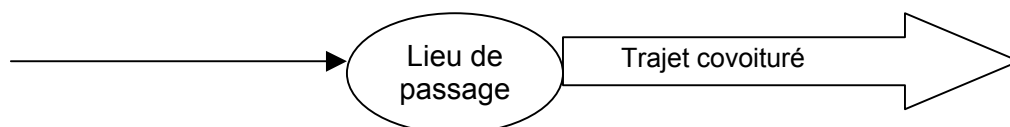
Lorsqu'il est ainsi fixé et non négociable, le point de rencontre peut éloigner certains covoitureurs de l'itinéraire qu'ils emprunteraient s'ils étaient seuls, occasionnant alors un supplément de temps de trajet. Pourtant, malgré cette perte de temps, le covoiturage reste pratiqué et perçu positivement par les covoitureurs. Une telle perception positive de cette organisation de l'itinéraire est très certainement liée au fait que **le point de rencontre permet une plus grande flexibilité du trajet aux covoitureurs et leur confère ainsi davantage d'autonomie**. Ce gain d'autonomie est particulièrement visible dans le discours de Joachim puisque cette organisation lui permet à la fois de covoiturer et de répondre à ses contraintes familiales.

Second type d'itinéraire : le lieu de passage

Une seconde stratégie, celle du lieu de passage a pu être repérée. Elle consiste, pour l'un des covoitureurs à **récupérer son/ses co-équipiers à un endroit de passage sur son itinéraire**. Cette stratégie est adoptée notamment lorsque l'un des covoitureurs habite plus loin que l'autre sur le trajet qui mène au lieu de travail, comme c'est le cas pour Laura et sa co-équipière :

« Et aujourd'hui, elle, elle habite 20 km après moi. Donc moi, je vais jamais chez elle, c'est elle qui vient chez moi. Elle pose la voiture chez moi... Elle, c'est son chemin. Par contre, quand elle arrive chez moi, elle fait pas du tout de détour, c'est sur son passage... Mais moi, je n'ai pas l'intérêt d'aller jusque chez elle, parce que moi, je m'éloigne ! Là, c'est plus du covoiturage, à ce moment-là ! » (Laura, 44 ans, Toulouse)

Le lieu de passage



Néanmoins, choisir un lieu de passage comme point de départ du trajet covoituré n'implique pas forcément que ce soit toujours le même membre de l'équipage qui passe chercher l'autre (ou les autres). L'alternance des véhicules peut se faire sur le lieu d'habitation de l'un des covoitureurs. Par exemple, lorsque les covoitureurs habitent à proximité l'un de l'autre, chacun opère alors un léger détour pour récupérer l'autre à son domicile :

« J'ai déménagé, il y a 3 ans. Je faisais le covoiturage toujours avec la même personne (...) et elle passait devant chez moi, quoi ! Et on a continué puisque après, on a habité dans le même village. (...) Soit elle venait chez moi, soit j'allais chez elle. On faisait le détour. » (Laura, 44 ans, Toulouse)

Il est également important de noter que **cette forme de trajet est par ailleurs celle repérée dans les covoiturages impliquant des équipiers aux statuts asymétriques** (un ou des passager(s) exclusif(s) et un conducteur). Ainsi, lorsqu'un conducteur passe chercher son passager, il le prend sur un lieu de passage à partir duquel commence le trajet partagé.

4- Une pratique centrée sur le lien social

A- Rôle de l'entente dans la longévité de la pratique

Dans la mesure où le lien interpersonnel est apparu central dans la pratique du covoiturage, nous nous sommes interrogés sur la nécessité d'une entente préalable entre les équipiers. S'il semble bien exister un lien électif entre eux, ce dernier reste néanmoins limité face à certaines contraintes.

Dans la mesure où chacun des équipiers possède son propre véhicule, l'entente préalable entre les équipiers apparaît effectivement comme un pré-requis à la pratique. Ainsi, le covoiturage se fonde sur une relation de confiance mutuelle. En dehors de cette confiance, la pratique ne peut s'établir :

« Y'en a une qui me l'avait proposé et j'avais dit non parce que je savais comment elle était et moi, je veux quand même quelqu'un qui soit ponctuel... Quand même, il faut pas que ce soit l'une ou l'autre qui attende, parce que moi, j'ai pas trop confiance... (...) Alors qu'avec elle, quand elle me l'a proposé, je la connaissais, j'ai dit « oui » de suite ! C'est quelqu'un de sérieux et on peut y compter... Parce que c'est énorme de pouvoir compter sur quelqu'un. Il faut pouvoir compter sur quelqu'un quand on fait du covoiturage ! Il faut être sûr de la personne. » (Laura, 44 ans, Toulouse)

Au-delà de la confiance, un **lien électif** semble lier les équipiers conducteurs potentiels. Ces derniers se connaissent et décident ensemble de partager leurs trajets, du fait qu'aucun ne se trouve dans une situation de mobilité contrainte :

« Chaque fois que j'ai fait du covoiturage, c'était avec des gens que je connaissais ! Avec qui j'avais discuté avant, dans le milieu professionnel donc j'avais pas d'appréhension particulière. » (Anne, 45 ans, Toulouse)

Enfin, pour les équipiers ayant accès à la conduite, l'entente apparaît comme un élément discriminant de la pratique, parfois même avancée comme l'unique condition à la régularité du covoiturage :

« Moi, je dis en gros, pour le covoiturage, il faut s'entendre avec la personne ! C'est s'entendre avec la personne et après, y'a pas de problème ! Quand on s'entend pas, ça dure qu'un temps ! » (Laura, 44 ans, Toulouse)

En négatif, **la mésentente peut même constituer un motif d'arrêt de la pratique.** Ainsi, Jean-Pierre a-t-il arrêté le covoiturage officiellement pour des contraintes d'horaires, mais officieusement du fait de cette mésentente :

« Et puis il faut s'entendre. Il faut s'entendre, à 100 %. Il faut avoir les mêmes... Ça reste confidentiel et anonyme ? Disons, que ça se passait bien mais j'avais affaire à une personne provocatrice par rapport à la politique et ça devenait un peu lourd... (...) Ça a été discuté, c'est moi qui lui ai dit : si tu veux provoquer... Ce n'est pas la peine de discuter ! Disons qu'il ne faut pas que ça devienne une contrainte. Honnêtement, je vais pas forcer pour relancer le covoiturage avec cette personne-là mais je trouve une

explication un peu familiale, et puis c'est réel en plus ! C'est réel que cette année, je dépose mes enfants et je ne peux pas contraindre un covoituré à faire ce détour parce que le trajet dure en moyenne une demi-heure, vingt minutes de plus ! Par rapport aux horaires, c'était contraignant... » (Jean-Pierre, 47 ans, Toulouse)

L'entente apparaît donc comme un élément fondateur de la pratique du covoiturage, mais aussi et surtout de sa longévité pour les équipiers possédant chacun leur véhicule.

Cependant, **lorsque l'un des covoitureurs a des contraintes de mobilité spécifiques, l'entente n'apparaît pas nécessairement comme un pré-requis à la pratique, du moins à son commencement.** Il en est ainsi notamment pour les équipages qui se sont formés suite à une contrainte temporaire de mobilité. De même, pour François qui ne possède pas son permis de conduire, le covoiturage ne s'est pas établi sur la base d'une affinité particulière avec sa coéquipière :

« Finalement je la connais bien maintenant mais ce n'est pas quelqu'un vers qui je serais allé spontanément. Je pense vraiment que c'est le type avec qui j'avais fait du covoiturage et qui m'avait dit "Bah elle vient de Montreuil et toi aussi". D'accord... Quand je dis que je ne serais pas allé vers elle spontanément, c'est que je suis capable d'être bavard si je suis bien, mis en confiance mais je ne suis pas forcément un grand communicant. Sur un trajet voiture, je peux être silencieux. » (François, 44 ans, région parisienne)

Cependant, ici comme précédemment, lorsque la pratique perdure, la relation interpersonnelle et le plaisir d'être ensemble prennent le pas sur le seul échange de service. Par exemple, Muriel qui avait sollicité une collègue lors d'une impossibilité d'usage de sa propre voiture, a continué à covoiturer du fait du plaisir à partager son trajet.

B- Réciprocité et lien social dans les équipages de conducteurs

Le lien entre les covoitureurs a retenu notre attention au sens où il nous est apparu **au cœur même de la pratique du covoiturage**. La création de liens interpersonnels semble plutôt le fait des **équipiers réguliers et de même statut**. En effet, comme nous l'avons précédemment montré, la rétribution monétaire fondée sur l'équivalence annule toute forme de dette du passager sur le conducteur, annulant par-là même toute relation sociale entre eux (Godbout, Caillé, 1992). De plus, la régularité de la fréquentation semble être nécessaire à la création de liens (Bidart, 1997) c'est donc essentiellement à partir des équipages réguliers, sans rétribution monétaire du service que nous construirons l'analyse autour du lien unissant les covoitureurs.

Etant donné l'importance de la relation interpersonnelle dans le covoiturage, l'échange verbal nous est également apparu central dans la pratique du covoiturage. **L'échange verbal constitue en effet un code implicite et normatif de la pratique du covoiturage**. En témoigne l'usage de l'autoradio dans les voitures :

« C'est rare qu'on mette de la musique, y'a pas de règles écrites et tout ! Personne ne met jamais la radio, c'est arrivé très très peu souvent. Par respect, pour donner la priorité à la conversation même si pendant un trajet, les gens sont pas bavards, eh ben, on n'est pas bavard ! On dit un mot de temps en temps ! Mais y'a quasiment jamais la radio... » (Nicole, 57 ans, Toulouse).

Le partage des trajets se trouve alors entièrement tourné vers l'échange avec l'autre et la construction d'une relation personnelle voire intime avec lui :

« Je connais par cœur leur vie ! Ah oui... Je connais son mari, ses enfants, je connais tout ! Tout ! Quand je te dis tout, c'est tout ! Même des trucs intimes, tout ! Bien sûr, tu crées de l'intimité ! » (Nadia, 32 ans, Paris).

Le covoitureur devient même parfois un **« confident »** (Laura, 44 ans, Toulouse). Le covoiturage amène donc à construire des liens qui peuvent être considérés comme des liens amicaux entre les équipiers. **Certains prolongent ces liens en dehors de l'espace-temps du trajet** en organisant des dîners, par exemple. D'autres continuent à se retrouver avec plaisir alors même que leur pratique du covoiturage n'est plus :

« C'était très sympa parce qu'on s'entendait très bien !! C'est vrai que c'est ça qui était agréable, je pense ! (...) Et en fait là, c'était sympa parce qu'on était ouverte et il s'est passé quelque chose entre nous ! Maintenant qu'on est plus sur le site, on continue à se voir ! On a plaisir à se retrouver ! » (Muriel, 44 ans, Toulouse).

Le maître mot de la pratique s'avère alors être la **convivialité**. Fortement présente dans les entretiens, parfois dépeinte de manière très enthousiaste, cette convivialité ne se limite pas pour autant à du « prêt-à-parler » mais s'incarne dans des objets, qui en deviennent alors le symbole. Par exemple, certains partagent lors des trajets une « boîte à bonbons »

(Nicole, 57 ans, Toulouse), comme si le temps de trajet prenait la forme d'une réception entre amis.

Si une **affinité élective et affective** semble bien en jeu dans la pratique du covoiturage, elle ne semble pas toujours occuper la même place. Tantôt existante *a priori* de la pratique comme interconnaissance, elle se trouve être le **moteur de l'envie de partager son trajet** dans la mesure où aucun des équipiers ne se trouve face à une contrainte de mobilité. Tantôt, **s'effaçant devant l'urgence de la contrainte de mobilité, elle réapparaît notamment lorsque se dessinent les contours d'une régularité**. Ainsi, l'analyse de la relation entre les covoitureurs laisse entrevoir le rôle du plaisir d'être ensemble dans la continuité de la pratique, lorsque la dimension contraignante est dépassée. Au-delà de la dette réciproque qui oblige tour à tour chacun des équipiers et entretient la pratique, le covoiturage perdure également grâce au plaisir de la relation interpersonnelle que se construit au fil des trajets partagés.

CONCLUSION DE LA PARTIE 4

La pérennisation des usages altermobiles passe à la fois par une **réappropriation du temps de déplacement** mais aussi leur **légitimation sociale**. Ainsi, le temps de trajet devient utile pour l'individu car mis à profit d'une autre activité que le déplacement lui-même, notamment la sociabilité comme nous avons pu le voir au sujet du covoiturage. La légitimation sociale des usages ainsi adoptés implique la valorisation de ces derniers par les autrui significatifs.

Même si elles sont durables, les pratiques altermobiles ne se conçoivent pas pour autant en opposition avec les pratiques automobiles. Quand bien même les usages altermobiles, notamment du vélo et des transports en commun, façonnent des représentations éminemment négatives de l'automobile, ces représentations ne vont pas nécessairement de pair avec la réduction ou l'abandon d'usages automobiles. Ainsi, elles peuvent s'accompagner uniquement d'une **rationalisation des usages de la voiture**, car l'abandon de tout usage automobile s'avère difficile dans notre société construite pour l'automobile.

L'altermobilité ne signifie pas nécessairement réduction de l'usage de la voiture, ni même **démotorisation**. En effet, si certains choisissent de se séparer de leur voiture, par contrainte financière ou choix idéologique, il semblerait que **la plupart des altermobilités rencontrés préfèrent plutôt conserver leur véhicule**. Cette tendance mériterait d'être quantifiée grâce à une enquête statistique. Néanmoins, son identification met en lumière le fait que, loin d'être en opposition, **altermobilités et motorisation peuvent être complémentaires**. Ainsi, pour certains altermobilités, la motorisation constitue une garantie de leur liberté de choix dans leurs déplacements. Elle favorise de ce fait la pérennité des pratiques alternatives puisque les altermobilités ne se sentent jamais captifs et dépendants de leur choix.

C'est en partie grâce à ce mécanisme que le covoiturage le plus durable se trouve être celui dans lequel chacun des équipiers possède son propre véhicule. Ainsi, si le covoiturage est un usage qui va dans le sens d'une perte d'autonomie, le fait de **conserver son propre véhicule permet aux équipiers de limiter cette perte d'autonomie**. De plus, dans l'organisation-même de l'usage, si l'itinéraire des covoitureurs est **organisé en point de rencontre** plutôt qu'en point de passage, l'autonomie de chacun est davantage préservée car chaque équipier conserve la possibilité de **répondre aux exigences du quotidien**, notamment en enchaînant des activités. Mais, l'organisation en point de rencontre suppose encore que chaque participant au covoiturage possède son propre véhicule pour s'y rendre,

rappelant ici encore que la possession d'un véhicule individuel ne va pas nécessairement à l'encontre d'usages altermobiles.

La mise au jour de ce mécanisme amène alors à reconsidérer la place de la contrainte dans l'adoption de pratiques altermobiles. **La contrainte constitue un élément déclencheur** indéniable de changement d'habitudes, **mais elle amène également des frustrations** qui sont susceptibles de limiter la pérennité des pratiques altermobiles vécues comme contraintes. Le modèle du changement sous contrainte apparaît alors moins durable que celui de l'opportunité ou de l'engagement.

A l'issue de cette dernière partie, nous observons un **découplage entre l'usage et la possession** de la voiture, la possession allant parfois de pair avec une limitation des usages ; inversement, la non-possession n'empêche pas pour autant l'abandon complet des usages, qui peuvent continuer grâce au prêt, à l'autopartage ou à la location de voiture. Ce n'est donc pas de manière manichéenne que les usages modaux doivent être envisagés, mais bien **en complémentarité les uns avec les autres, dans des pratiques intermodales et multimodales**. Au final, les usages altermobiles sont à appréhender comme un **élargissement des capacités de mobilité individuelles**, que celles-ci soient nommées « aptitudes personnelles à la mobilité » (Flamm, 2004a) ou « motilité » (Kaufmann V. et alii, 2003).

Conclusion générale

« Pour comprendre un individu, il faut savoir quels sont les désirs prédominants qu'il aspire à satisfaire. Mais ces désirs ne sont pas inscrits en lui avant toute expérience, ils se constituent à partir de la plus petite enfance sous l'effet de la coexistence avec les autres, et ils se fixent sous la forme que déterminera le cours de la vie progressivement, au fil des années, ou parfois aussi très brusquement à la suite d'une expérience particulièrement marquante. » (Elias N., 1991 : 14)

A l'issue de ce travail de recherche, l'analyse à l'échelle micro-individuelle des trajectoires biographiques des altermobilités a fait émerger **quatre grands types de processus de décision** amenant à l'adoption d'usages altermobiles. Ces processus se séparent en deux parcours : soit les usages altermobiles se trouvent en continuité dans les trajectoires biographiques, soit ils s'avèrent issus d'un changement plus ou moins radical.

Les habitudes de déplacements semblent se composer au moment de l'entrée dans l'âge adulte. Ainsi, les souvenirs de déplacement durant l'enfance et l'adolescence laissent à voir un processus d'autonomisation progressive des déplacements. Les déplacements se caractérisent davantage en termes d'expérimentation et de tâtonnement modal sous la double influence de l'envie d'autonomie et de la contrainte financière. Puis, au moment de l'entrée dans l'âge adulte, les habitudes de déplacements se rigidifient. Néanmoins, les diverses expérimentations de la jeunesse construisent une **mémoire modale** susceptible d'être mobilisée au cours de l'âge adulte.

A l'entrée dans l'âge adulte, certaines des trajectoires biographiques altermobilités vont dans le sens d'un enracinement d'habitudes de déplacements autres que l'autosolisme. Cet enracinement amène alors à des **usages altermobiles constants**. Ces usages constants peuvent être liés à des effets de socialisation, par exemple dans des groupes militants, mais aussi à des effets d'apprentissage. A ce titre, le moment du passage du permis de conduire apparaît fortement structurant des usages modaux qui s'ensuivent. Le permis de conduire reste encore aujourd'hui un rituel de passage à l'âge adulte, d'autant plus que son obtention demeure difficile. Il fait en outre l'objet d'une véritable norme sociale qui tend à créer une asymétrie de compétences de mobilité entre l'automobile et les autres modes de déplacements. Néanmoins, il laisse place à des usages différenciés en matière de déplacements. Il est tantôt vécu négativement, comme une obligation parentale, et entraîne alors des **stratégies d'évitement de la conduite**. Il peut également être vécu de manière collective et entraîner alors une **habitude de déplacement automobile collective**. Dans

ces deux cas de figure, comme dans le cas où le permis de conduire n'est pas obtenu, les individus s'orientent alors vers des usages altermobiles constants tout au long de leur trajectoire de vie. Mais, à l'inverse, l'obtention du permis de conduire peut également créer une sorte de **seuil dans les usages modaux** amenant alors à des **usages automobilistes exclusifs**. Ces usages ne sont alors plus questionnés et fonctionnent comme une évidence qui se perpétue au fil des années : se déplacer en voiture relève alors du **réflexe**. C'est donc suite à un changement plus ou moins radical que ces altermobilités, dont les trajectoires modales se décrivent en terme d'automobilité exclusive durant une période plus ou moins longue, adoptent des usages alternatifs.

Les **apprentissages** de l'enfance et de la jeunesse revêtent alors un **rôle ambigu** sur la composition des habitudes de déplacements à l'entrée dans l'âge adulte. Ils mettent en évidence de manière très claire que l'ensemble des apprentissages de l'enfance jusqu'à l'âge adulte visent à **obtenir un maximum d'autonomie** dans les déplacements. Ce processus d'autonomisation trouve ainsi son aboutissement dans l'obtention du permis de conduire et l'achat d'un véhicule personnel. Mais, le rôle des apprentissages sur le choix modal adulte dépend en effet de la manière dont les expériences ont été vécues par l'individu. Ainsi, si elles ont été vécues de manière positive, elles tendent à se répéter ; inversement, lorsqu'elles ont été vécues de manière négative, elles tendent à être évacuées. De plus, **les expériences altermobiles se conjuguent avec la norme de groupe relative à l'automobile** qui s'avère être plus ou moins forte selon les milieux et les appartenances familiales et sociales. Leur rôle n'est donc jamais prédictible ; la seule conviction assurée que nous ayons de leur rôle est qu'elles contribuent à la création d'une mémoire modale. Cette **mémoire modale** se révèle être une **ressource au moment du changement**, notamment dans le cas des changements contraints, car la maîtrise d'un mode d'ores et déjà expérimenté est toujours meilleure que celle d'un mode complètement inconnu. De ce fait, son adoption s'en trouve facilitée.

Ce changement d'habitudes de mobilité a été analysé essentiellement sur le **trajet domicile-travail**. Le trajet domicile-travail se trouve au cœur d'un **système de contraintes complexe** qui recoupe à la fois la distance du déplacement, les impératifs liés à la vie professionnelle mais aussi à la vie familiale, les horaires et l'enchaînement des activités sur ce trajet. Ce système de contraintes peut favoriser certains types d'habitude de déplacements : ainsi, les avantages professionnels ainsi que le chaînage des activités tendent à favoriser l'automobilité, tandis que la réalisation de trajets longs encourage à la multimodalité donc à des usages altermobiles. Mais, pour ceux qui ont des habitudes

automobilistes depuis l'obtention de leur permis de conduire, l'usage automobile sur le trajet domicile-travail est routinisé et reproduit au fil des jours. Les **routines** se trouvent être inscrites à la fois dans l'organisation et le déroulement des activités quotidiennes, mais aussi dans les schèmes comportementaux du corps. Ainsi incorporées, les routines constituent des **éléments stabilisateurs des comportements**, limitant l'innovation et les changements d'usages. De ce fait, en l'absence de modification de l'un ou l'autre des impératifs, le système s'avère stable et entretient la répétition des mêmes usages de déplacement. Ce système n'est donc susceptible de se modifier que dans des contextes propices au changement. Néanmoins, ces contextes apparaissent, en regard des récits de vie recueillis, relativement imprévisibles, que ce soit dans leur émergence-même ou dans le moment de leur émergence.

Plusieurs contextes favorables au changement ont ainsi pu être relevés, sans pour autant que ces derniers n'induisent de manière mécanique un changement modal favorable aux altermobilités. Il s'agit des **ruptures biographiques** telles qu'un décès ou une séparation conjugale, ou plus banalement de **changements remettant en cause l'équilibre du système de contraintes** (déménagements, diminution des impératifs familiaux liés à l'autonomisation des enfants) qui créent les conditions propices à une recomposition des habitudes de déplacement sur le trajet domicile-travail. Les **moments de passage dans le cycle de vie** semblent également favorables au changement, notamment au moment du départ des enfants du foyer familial et de l'arrivée à la retraite. Si ces périodes constituent des moments propices à la recomposition des habitudes, elles ne suffisent pas pour autant, à elles seules, à expliquer les processus de changement.

Le changement d'habitudes sur le motif domicile-travail fait à la fois intervenir des prédispositions au changement et des éléments déclencheurs qui amènent véritablement le passage à l'acte. La **prédisposition** peut prendre la forme d'une érosion de l'usage automobile, de l'envie d'une autre mobilité ou encore d'une réflexivité de l'individu sur ses choix de déplacements en rapport avec des valeurs environnementales ou encore du coût du déplacement. Quant aux **déclencheurs**, ils sont au nombre de quatre : la contrainte brutale qui oblige à trouver un mode de remplacement, la demande d'un proche à se déplacer autrement, l'engagement militant et enfin la rencontre avec une alternative de déplacement.

La combinaison des dispositions et des éléments déclencheurs laisse alors apparaître trois grands types de processus de changement. Le premier se décrit en terme d'**engagements**, que cet engagement soit militant ou interpersonnel. **L'engagement militant** intervient le plus souvent dans le cadre associatif et entraîne une forte dissonance

cognitive que l'individu réduit en modifiant ses habitudes de déplacements. Dans ce type de processus de changement – et exclusivement dans celui-là –, les valeurs environnementales apparaissent comme un moteur de changement. **L'engagement interpersonnel** relève davantage d'une logique de don puisqu'il vise à modifier ses habitudes modales afin de faire plaisir à l'autre. Le second type de processus de changement relève d'une **contrainte** qui va venir perturber les routines de déplacements, au moins de manière temporaire. La contrainte résulte d'une incapacité du véhicule, d'une incapacité à conduire du conducteur, ou encore de la non-disponibilité du véhicule familial du fait de son usage par un autre membre du ménage. Lorsqu'elle se greffe sur les trois prédispositions précédemment citées, elle donne alors lieu à une recomposition des habitudes de déplacements. Enfin, le troisième déclencheur se trouve être une **opportunité**, c'est-à-dire la rencontre avec un mode alternatif ; c'est notamment le type de processus qui prévaut lorsque le changement d'habitudes s'opère dans le cadre de la mise en place d'un PDE ou Plan de Mobilité.

En dehors de cette rencontre opportuniste avec un mode de déplacement alternatif, les altermobilités en quête d'un nouveau mode de déplacement sur leur trajet domicile-travail mobilisent diverses ressources. Ainsi, ils font **appel à leur mémoire modale**, c'est-à-dire à l'ensemble des expérimentations modales qu'ils ont pu mener auparavant dans leur vie, de manière consciente ou inconsciente. Nous retrouvons alors ici le rôle des apprentissages de l'enfance et de la jeunesse puisqu'en construisant une mémoire modale, ils constituent des ressources, notamment en cas de nécessité de changement (cas de la contrainte brutale). Ils font également appel aux **expérimentations et conseils de leurs proches** qui s'avèrent être porteurs d'informations diverses et convaincantes. Le mode alternatif est ensuite testé avant d'être adopté ou, le cas échéant, abandonné. Le **test du mode alternatif** peut également amener à une période de tâtonnement durant laquelle plusieurs modalités de déplacements vont être expérimentées avant d'en accepter une définitive.

Dans les processus ici décrits, à l'exception de l'engagement militant, les **valeurs environnementales** ne possèdent pas un rôle moteur dans le changement. Elles ne déclenchent une modification de pratiques que dans le cas des changements engagés et militants dans la mesure où elles créent une forte dissonance cognitive chez l'individu. Dans certains cas, le rôle des valeurs environnementales se trouve réfuté par les altermobilités eux-mêmes qui affirment ne pas avoir de sensibilité écologique. Mais, dans la plupart des processus de changement, les valeurs environnementales jouent plutôt un **rôle de justification** aux nouvelles habitudes adoptées et participent alors de leur pérennisation. Néanmoins, le faible rôle déclencheur de changement que prennent les valeurs écologiques ne doit pas laisser penser qu'aucune action politique en faveur des comportements

altermobiles n'est possible ; bien au contraire, il nous semble plus facile de jouer avec les contraintes quotidiennes que de transformer chaque citoyen en militant.

La **pérennisation des nouveaux usages modaux** se fait d'une part, grâce à la réappropriation du temps de trajet et, d'autre part, à leur légitimation. La **réappropriation du temps de déplacement** se fait ainsi au profit de différentes logiques de signification, depuis la productivité jusqu'au relâchement et au repos. La **sociabilité** constitue également une logique de réappropriation du temps de trajet ; elle peut même prendre l'allure d'une véritable intégration sociale dans le cas du covoiturage. Mais, pour être véritablement durables, les usages altermobiles doivent être **légitimés** par les proches de l'individu ; si l'entourage proche ne légitime pas les usages, les altermobilités peuvent alors être amenés à aller chercher une légitimité auprès d'autres usagers de leur mode, notamment dans des milieux associatifs. En ce sens, le développement des projets promouvant des usages altermobiles facilitent la légitimation de ces usages en les rendant moins marginaux et valorisants.

Au final, les processus de changement en faveur d'un mode altermobile se décrivent en quatre temps. Tout d'abord, le changement s'insère dans **des contextes biographiques propices à la recomposition des habitudes**, c'est-à-dire qu'ils apparaissent concomitants d'autres ruptures dans la vie professionnelle, familiale ou quotidienne de l'individu concerné. Le changement fait alors intervenir des **prédispositions** qui mettent l'individu dans un état d'esprit ouvert aux altermobilités ; ces prédispositions constituent alors en quelque sorte la **trame sur laquelle vient ce greffer un élément déclencheur** qui amène véritablement le changement en action. Enfin, **le changement se pérennise dans le temps**, créant alors de nouvelles routines de déplacements.

Néanmoins, la pérennité des usages altermobiles ne s'avère pas être contradictoire avec l'automobilité, ni dans les usages, ni dans la possession du mode. Ils semblent, au contraire, aller dans le sens d'une **plus grande intermodalité et multimodalité**, que ce soit sur le trajet domicile-travail ou pour les autres motifs de déplacements. En regard de l'usage et de la possession automobile, plusieurs attitudes sont possibles parmi les altermobilités. Tout d'abord, les **usages automobiles** peuvent être en pratique **identiques**, mais tantôt **assumés**, tantôt **culpabilisants**. D'autres altermobilités vont davantage dans le sens d'une **réduction des usages automobiles**, allant même jusqu'à **renoncer à certains déplacements** qui ne peuvent être effectués autrement qu'en voiture. Quant à la **possession de l'objet**, certains usages altermobiles peuvent aller de pair avec le **renoncement à l'objet**, soit que celui-ci soit contraint financièrement, soit qu'il soit engagé.

D'autres ne peuvent renoncer à la possession de l'objet, tout en la considérant envisageable ou non. Néanmoins, ceux qui envisagent la dépossession automobile ne passent pas nécessairement à l'acte ; d'autres éléments interviennent ici. Ainsi, la dépossession de l'objet automobile ne semble pas réalisable sans la **dégradation** de ce dernier : ainsi, on ne se sépare pas d'une voiture en état de marche. De plus, cette dépossession apparaît plus ou moins possible selon les **localisations résidentielles** des ménages. C'est ainsi que, pour un certain nombre d'altermobilités, **les usages alternatifs vont de pair avec la possession d'une voiture**, allant même jusqu'à les favoriser. Le meilleur exemple est certainement celui des covoitureurs conducteurs qui utilisent à tour de rôle leur véhicule, se rendant alors service mutuellement. Perpétuant ainsi la chaîne du don, ils ne sentent ni dépendants de leur covoitureur, ni contraints dans leur mobilité. De manière assez surprenante, l'usage collectif de la voiture semble alors **favorisé par la possession individuelle d'un véhicule**. Cette dernière relègue au second plan les contraintes de mobilité au profit de la relation sociale entre les équipiers, gage de la mise en pratique et de la pérennité de l'usage.

Néanmoins, le covoiturage se révèle être une pratique multiforme et pose également une problématique bien spécifique en matière d'autonomie. En effet, l'analyse des apprentissages de déplacement durant l'enfance et la jeunesse mettent en exergue un **processus d'autonomisation** qui trouve son aboutissement dans l'automobilité. Or, le **covoiturage constitue un frein évident à cette autonomie de déplacement** permise par la voiture individuelle. Ainsi, nos observations à l'échelle méso-sociale laissent à voir que le covoiturage peine à se développer. Même s'il est inscrit dans la loi, tant au niveau international, européen que français, comme un moyen de répondre aux grands enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle, il ne s'avère être mentionné qu'à titre incitatif. Malgré son statut non obligatoire, une multitude d'acteurs portent des projets de covoiturage : sites de particuliers, acteurs virtuels associatifs, associations locales, opérateurs privés, collectivités locales, les projets foisonnent. Pourtant, les **modèles financiers** qui sous-tendent ces initiatives apparaissent **peu pérennes**. Ainsi, les projets de covoiturage fonctionnent principalement sur la base du **militantisme, d'effets d'aubaine ou encore de l'intérêt général**. Ils se heurtent ainsi non seulement à des difficultés de financement mais aussi au problème d'autonomie que pose cette pratique. Les politiques en faveur du développement de cet usage ne permettent pas (encore ?) de résoudre ce problème d'autonomie ; en ce sens, le covoiturage ne pourra se diffuser que dans la mesure où se lève la contrainte de l'autonomie pour ses usagers et du coût pour les responsables de projet.

Malgré ces limites, l'analyse de la pratique en elle-même à une échelle micro-individuelle laisse entrevoir certains **leviers qui pourraient favoriser l'acceptation d'une perte d'autonomie au profit du covoiturage**. A cette échelle, le covoiturage apparaît comme une pratique aux multiples facettes, depuis un usage collectif et occasionnel d'une même voiture sur des trajets de longue distance jusqu'à une pratique quotidienne sur des petites distances. Trois éléments structurants marquent des lignes de partage entre les différentes pratiques. Tout d'abord, le **mode de rencontre des covoitureurs** amène plusieurs types de covoiturage, certains s'en remettant à des instances de mise en relation afin de rencontrer un équipier, d'autres faisant appel de manière informelle à leur propre réseau personnel. Deuxièmement, la **régularité de la pratique** tend à créer du lien entre les équipiers, contrairement à une pratique occasionnelle qui n'en laisse pas le temps. Enfin, c'est le **statut des équipiers**, selon qu'ils ont accès ou non à un véhicule, qui apparaît comme l'élément le plus structurant de la pratique. Ainsi les équipages de même statut font moins l'objet de relations asymétriques, créatrices de frustrations qui peuvent amener à l'arrêt de l'usage. Entraînant chacun des coéquipiers dans une dette réciproque, le covoiturage avec alternance des véhicules ou compensation symbolique engage nécessairement la pratique vers l'avenir, contribuant ainsi à sa longévité. De plus, fondée sur le lien interpersonnel, elle se nourrit également du **plaisir d'être ensemble** et du partage d'un temps quotidien, même si ce dernier prolonge le temps de trajet mesurable en heures et minutes. Ainsi, la **recherche d'une sociabilité** constitue l'un des éléments pour lequel la perte de l'autonomie de déplacement est acceptable. Le **militantisme** en constitue un second. Enfin, en regard des récentes évolutions du prix du carburant, la **contrainte de coût d'usage de la voiture** pourrait également en constituer un troisième.

L'importance de la sociabilité dans la pratique du covoiturage montre également comment les altermobilités relèvent d'une **mobilité qui prend son temps**, pas seulement au sens d'une diminution des rythmes de mobilité, mais aussi au sens d'une **mobilité mise au service du lien social**. Ces mobilités apparaissent alors aller à l'encontre de la norme individualiste de notre société. Ainsi, pour certains sociologues, les mobilités semblent créer des sociétés toujours plus fluides dans lesquelles le face à face se dissoudrait (Urry, 2000). Pourtant, notre enquête, centrée sur les usages altermobiles tend au contraire à montrer que toutes les mobilités ne vont pas nécessairement dans ce sens. Un modèle alternatif existe dans lequel les acteurs sociaux mettent leur mobilité au service d'un temps social, d'un lien et d'un échange avec les autres. Ainsi, l'altermobilité recouvre bien le sens que lui attribuent S. Chevrier et S. Juguet (Marzloff, 2005 : 131), c'est-à-dire une mobilité qui prend son temps,

mais va également au-delà. De notre point de vue, les altermobilités ne sont pas nécessairement des mobilités lentes mais bien plutôt des mobilités innovantes, à la fois multimodales et intermodales. Capables d'évoluer en fonction des contraintes sociales et matérielles avec lesquelles les individus composent leur vie quotidienne, elles rassemblent une grande diversité de potentialités de mobilité et peuvent alors se définir comme des **mobilités flexibles et innovantes**.

Au final, l'institutionnalisation des usages altermobiles reste à questionner ; si un processus d'institutionnalisation est en cours, il ne semble être le fait aujourd'hui encore que de quelques pionniers. La question d'une possible inversion des normes ne semble pas encore se poser et pourrait même ne jamais se poser car l'analyse des usages montre la complémentarité qui unit altermobilités et automobilité. Les altermobilités ne se décrivent pas en opposition ou en substitution à l'automobilité mais plutôt comme une diversification modale et une ouverture vers d'autres usages que la voiture individuelle. Les altermobilités vont néanmoins à l'encontre d'un usage exclusif de l'automobile et peuvent alors inverser le rapport entre usages automobiles et usages altermobiles. Elles sont donc bien à penser comme une **réduction de la dépendance automobile** (Dupuy, 1999), dans certains milieux et territoires **du moins**. De ce fait, l'automobile n'a-t-elle pas déjà perdu son « monopole radical » (Illitch, 1974) ?

Annexes

BIBLIOGRAPHIE

ADEME, 2003 (octobre), « Réaliser un Plan de déplacements entreprise », Ademe Editions.

ADEME, ATEMA Conseil, MHC Conseil, 2005, *Evaluation nationale des Plans de Déplacements Entreprise*, disponible en ligne sur le site www.plan-deplacements.fr

Allemand S., Ascher F., Levy J., (dir.), 2004, *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.

Alter N., 2002, « L'innovation: un processus collectif ambigu », in Alter N. (dir.) *Les logiques de l'innovation*, Paris, La Découverte.

Alter N., 2003 [2000], *L'innovation ordinaire*, Paris PUF.

Alter N. (dir) 2006, *Sociologie du monde du travail*, Paris, PUF.

Amar G, 2004, *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Ed. de l'Aube.

Authier J-Y., Grafmeyer Y., 1997, *Les relations sociales autour du logement, état des savoirs et perspectives de recherche*, Plan construction et architecture.

Azevedo da Cruz A., 2003, *Les services à la mobilité au cœur du Management de la Mobilité*, Paris, RATP, Mission Prospective.

Barrère-Maurisson M.-A., 2004, *Masculin/féminin : vers un nouveau partage des rôles ?*, Cahiers Français, « Famille(s) et politiques familiales », n°322, septembre-octobre, pp.22-28.

Bassand, M., Kaufmann, V., Joye, D., 2001, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Baudrillard J., 1979, *La société de consommation*, Paris, Gallimard.

Bayart J-F, Warnier J-P. (dir.), 2004, *Matière à politique : le pouvoir, les corps et les choses*, Paris, Karthala.

Beaucire F., Meyer A., 2000, « l'usage des transports publics dans les villes françaises de province », in Mattei M-F., Pumain D., *Données urbaines n°3*, pp. 61-69.

- Beaud S., Weber F., 2003, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte.
- Beauvais Consultants, Université François Rabelais SPVE / ETIcS, 2007, *Recherche sur le développement de la grande vitesse et de la birésidentialité, rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?* Rapport du PREDIT, GO n°1 « Mobilité, territoires et développement durable ».
- Beauvais J-M., Espinasse C., 2000, *Avec ou sans voiture ?*, Predit, La Documentation Française.
- Becker H-S, [1963] 1985, *Outsiders, études de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié.
- Becker H-S, 2002, *Les ficelles du métier, comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte.
- Berger P., Luckmann T., 2006 [1986], *La construction sociale de la réalité*, Paris, Armand Colin.
- Bergson H, 1981 [1899], *Le rire, essai sur la signification du comique*, Paris, PUF.
- Bertaux D., 1997, *Les récits de vie*, Paris, Armand Colin.
- Bertaux D., 2005, *Les récits de vie*, Paris, Armand Colin, 2^{ème} édition.
- Bessin M., 2002, « les transformations des rites de la jeunesse » in *Rites et seuils, passages et continuités*, Agora Débats/jeunesse, L'harmattan, pp.12-21.
- Bidart C., 1997, *L'amitié, un lien social*, Paris, La Découverte.
- Boniface J-M., Jeudy J-G., 1996, *Les camions de la Victoire, 1914-1918*, Paris, Massin.
- Bonnel P., Cabanne I., Massot M-H. (dir.), 2003, *Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains*, Paris, La Documentation Française.
- Bonnet M., 1997 (novembre), « Temporalités étudiantes : des mobilités sans qualités », *Annales de la Recherche Urbaine* n°77, pp.66-72.
- Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- Boudon R., 1992, *Traité de sociologie*, PUF.
- Bouhlabal M., 2001, « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs », *Recherche Transports Sécurité*, n°73, pp.43-63.

Bourdieu P., 1986, « L'illusion biographique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°62-63, pp.69-72.

Bourdieu P., 1997, *Les méditations pascaliennes*, Paris, Seuil.

Bozon M., 2002, « Des rites de passage aux premières fois : une expérimentation sans fins » in *Rites et seuils, passages et continuités*, Agora Débats/jeunesse, L'Harmattan, pp.22-33.

Bozonnet J-P., 2006, « Éléments de sociologie sur les attitudes et les pratiques en matière d'énergie domestique », *Perception de l'énergie par les citoyens consommateurs; vers une modification durable des comportements*, 3^{ème} conférence internationale Eden, 12-13 octobre 2006, Sophia Antipolis.

Brodhag C., Breuil F., Gondran N., Ossama F., 2004, *Dictionnaire du développement durable*, St Denis, éditions AFNOR.

Bromberger M., 1998, *Passions ordinaires : du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard.

Brunel S., 2004, *Le développement durable*, Paris, PUF.

Callon M., 1986, « Eléments pour une sociologie de la traduction : la domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », in *L'année sociologique*, n°36, pp.169-208.

Carré H., 1921, *La véritable histoire des taxis de la Marne (6, 7 et 8 septembre 1914)*, Paris, Chapelot.

Castets B., 2000, « Les plans de mobilité ou comment inciter aux changements de comportements pour les déplacements liés au travail », in *Transport/environnement/circulation* n°158 (mars-avril 2000), pp.17-21.

CERTU, 2006 (avril), *Le transport à la demande, État de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*, Rapport de recherche, Lyon, CERTU.

CERTU, 2007 (octobre), *Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, Rapport de recherche, Lyon, CERTU.

CERTU, CETE Nord-Picardie, 2006, *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, rapport d'étude, Lyon, CERTU.

Chevallier M., 2002, « L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources », rapport de recherche pour le PUCA (mars).

Chevrier S., Juguet S., 2003, *Arrêt demandé*, Rennes, LARES.

Chiaradia R., Olivon D., Abou R., 2006, « favoriser l'accès à la mobilité des publics en difficulté d'insertion », intervention dans le cadre de *La Maison des Transports, un service de proximité pour une mobilité durable*, journée du 18 mai 2006, Petit-Nanterre.

Clochard F., 2008, « Un regard sur le rapport à l'objet automobile », in Clochard F., Rocci A., Vincent S. (dir.), *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 249-264.

Coignard-Friedmann R., 2008, « Fonctionnalité de l'automobile et règles de l'individualité » in *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan.

Collectif, 1999, *L'épopée des taxis de la Marne. Les 6 et 7 septembre 1914*, Jaignes, La Chasse au Snark.

Comélie L., Holec N., Piéchaud J-P., 2002, *Repères pour l'agenda 21 local, Approche territoriale du développement durable*, Paris, Association 4D, texte disponible en ligne <<http://www.association4d.org>>

Commission des communautés européennes, 2001, *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*.

Commission des Communautés Européennes, 2007, *Livre vert : Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*.

Commission Européenne (DG VII - Programme Transports), 1999, *Mobility management : The European approach*, CD-Rom.

Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, 1987, *Our Common future*, Rapport de Commission.

Coninck F., Godard F., 1990, « L'approche biographique à l'épreuve de l'interprétation, Les formes temporelles de la causalité », *Revue française de sociologie*, XXXI-1, janvier-mars, pp. 23-55.

Crozet Y., Joly I., 2006, « Budgets temps de transport et vitesses : de nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine », in Bonnet M., Aubertel P., *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, pp.287-296.

- Crozier M., Friedberg E., 1977, *L'acteur et le système*, Paris, Seuil.
- Desjeux D., 2004, *Les sciences sociales*, Paris, PUF.
- Desjeux D., François T.V., 2000, « L'alchimie de la transmission sociale des objets. Comment réchauffer, entretenir ou refroidir les objets affectifs en fonction des stratégies de transfert entre générations. » in Garabua-Moussaoui I, Desjeux D. (dir.), *Objet banal, objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris, L'harmattan, pp. 83-116.
- Dhesmier G., Nicolas J-P., 2005, *Modèles d'interaction entre transport et urbanisme : état de l'art et choix du modèle pour le projet SIMBAD*, Rapport intermédiaire n°1, juin 2005.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2008, « Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique Subsaharienne » in *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan.
- Dictionnaire Le Petit Robert, 1986.
- Didier M., 2000, « Nouvelles économies d'hier et d'aujourd'hui » in *Espérances et menaces de la nouvelle économie*, Descartes & Cie.
- Dubet F., Filâtre D., Merrien F.-X., Sauvage A., Vince A., 1994, *Universités et villes*, Paris, L'Harmattan.
- Dupuy G., 1995a, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Economica.
- Dupuy G., 1995b, *L'auto et la ville*, Paris, Flammarion.
- Dupuy G., 1999, *La Dépendance automobile*, Paris, Economica.
- Dupuy G. 2000, « Automobilités : quelles relations à l'espace ? », pp.37-52, in Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- Durkheim E., 1963 [1895], *Les règles de la méthode sociologique*, PUF.
- Durkheim E., 1975, « La science positive de la morale en Allemagne », in *Textes*, 1975, Paris, éd. de Minuit.
- Elias E., 1991, *Mozart, Sociologie d'un génie*, Paris, Ed. du Seuil.
- Espinasse, C., 2006, *Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées*, rapport de recherche Predit, <http://www.predit.prd.fr/predit3>
- Faure S., *Apprendre par corps : socio-anthropologie des techniques de danse*, Paris, La dispute.

Festinger L., 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford, Stanford University Press.

Flamm M., 2004a, *Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, thèse de doctorat, EPFL.

Flamm M., 2004b, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Montulet Bertrand, Kaufmann Vincent (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, pp. 71-94.

Flamm M., 2006, « Se passer de la voiture demande beaucoup de savoir-faire », *La Revue Durable*, n°18, décembre 2005-janvier 2006, pp.31-34.

Flonneau T., 2005, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris, Hachette.

Forget C., 2008, « Vivre sur la route : l'engouement du full-time RVing en Amérique du Nord » in Clochard F., Rocci A., Vincent S. (dir), *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, pp.211-223.

Friedberg E., 1993, *Le pouvoir et la règle : dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil.

Galland O., 1990, « Un nouvel âge de la vie », *Revue française de sociologie*, XXXI-4, pp.529-551.

Galland O, Cavalli A (dir.), 1993, *L'allongement de la jeunesse*, Paris, Actes Sud.

Galland O., 1993, « La jeunesse en France, un nouvel âge de la vie », in Galland O, Cavalli A (dir.), *L'allongement de la jeunesse*, Paris, Actes Sud, pp. 19-40.

Galland O., 1993, « Qu'est-ce que la jeunesse ? », in Galland O, Cavalli A (dir.), *L'allongement de la jeunesse*, Paris, Actes Sud, pp. 11-18.

Galland O. et alii, 1995, *Le monde des étudiants*, Paris, PUF.

Galland O., 2002 [1984], *Les jeunes*, Paris, La découverte.

Garabuau-Moussaoui I., 2000, « Roulez jeunesse! La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes », in Garabuau-Moussaoui I, Desjeux D. (dir.), *Objet banal, objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris, L'harmattan, pp. 117-154.

Gaulejac V. (de), 1999, « Argent, estime de soi et dignité », in Bouilloud J-P., Guienne V. (dir), *Questions d'argent*, Paris, Desclée de Brouwer.

- Geertz C., 1973, *The interpretation of cultures*, New York, Basic Books.
- Geertz C., 2003, « La description dense. Vers une théorie interprétative de la culture » in Cefaï D. (dir), *L'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, pp. 208-233.
- GIEC, 2007 (6 avril), Bilan 2007 des changements climatiques : Impacts, adaptation et vulnérabilité, Résumé à l'intention des décideurs, texte disponible en ligne www.effet-de-serre.gouv.fr
- Glaser G., Strauss A.L., 1967, *The discovery of grounded theory : strategies for qualitative research*, New York, A. de Gruyter.
- Godbout J-T., Caillé A., 1992, *L'esprit du don*, Paris, La découverte.
- Goffman E., 1973, *Mise en scène de la vie quotidienne, 1. La présentation de soi*, Paris, éd. de Minuit.
- Goffman E., [1975] 2001, *Stigmate : les usages sociaux des handicaps*, Paris, éd. de Minuit.
- Goguel d'Allondans T, 2002, *Rites de passage, rites d'initiation, lecture d'Arnold Van Gennep*, Presses de l'Université de Laval.
- Goodwin P.B., 1985, « Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal » in *Table ronde CEMT*, n°68, pp. 65-94.
- Gossiaux J-F, 1992, *Avoir seize ans dans les Ardennes*, Paris, Editions du comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS).
- Grignon C., Gruel L., 2003, *Le logement étudiant : Rapport au ministre de la Jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche*, Paris, OVE.
- Grossetti M., 2004, *Sociologie de l'imprévisible : dynamiques de l'activité et des formes sociales*, Paris, PUF.
- Grossetti M., 2006, « L'imprévisibilité dans les parcours sociaux », in Trajectoires sociales et bifurcations, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Paris, PUF, pp. 5-28.
- Grupposo M-C., Lellouch J., 1993, *Habitat, réseau de relations sociales et incidences psychologiques*, 2 vol., Paris, Plan Construction et architecture, Cité-projets.
- Guidez J-M., Jemelin C., Kaufmann V., 2001, *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?* Paris, La Documentation Française.

Guillemette, F., 2006, « l'approche de la Grounded Theory ; pour innover ? », *Recherches Qualitatives*, vol. 26(1), pp. 32-50.

Harper D., 1998 [1982], *Les vagabonds du Nord-Ouest américain*, traduit de l'américain par Liliane Barlerin, L'Harmattan, Logiques sociales.

Illitch I., 1974, *Energy and equity*, New York, Harper and Row.

INSEE, 1999, Recensement de la population.

INSEE-SCEES, 1998, Inventaire communal.

Ion J., 2005, « Individualisation et engagement public » in CORCUFF, P., ION, J., de SINGLY, F., *Politiques de l'individualisme, entre sociologie et philosophie*, Paris, éditions Textuel, collection la Discorde, pp 88-112.

Ion J., Franguiadakis S., Viot P., 2005, *Militer aujourd'hui*, Paris, Autrement.

IRT, 1978, *Les évolutions dans l'usage des modes de transports, influence des moments de transition dans le cycle de vie*, Rapport de recherche IRT, Paris.

Joly I., Littlejohn K., 2007, « Les temps de transport : double regard des approches sociologique et économétrique », in *Approches quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités ?*, 7^{ème} colloque du groupe de travail Mobilités spatiales et fluidité sociale de l'AISLF, Namur, du 29/03/07 au 31/03/07.

Joule R-V , Beauvois J-L., 1987, *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.

Joule R-V , Beauvois J-L., 1998, *La soumission librement consentie : comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire ?* , Paris, PUF.

Kaufmann J-C., 1996, *L'entretien compréhensif*, Paris, Nathan.

Kaufmann J-C., 1997, *Le cœur à l'ouvrage, théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan.

Kaufmann V., 1995, *Le report modal de l'automobile vers les transports publics, Recherche comparative auprès des actifs motorisés des agglomérations genevoise, lausannoise et bernoise*, Rapport de recherche n°127, IREC, EPFL.

Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., 2002, « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? » *Recherche transports et sécurité*, n°75, pages 131-143.

Kaufmann V., Schuler M., Crevoisier O., Rossel P., 2003, *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*, Rapport de recherche, Cahier du Lasur 4, EPFL.

Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y., Joye D., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kerouac J., 1979, *Sur la route*, , Paris, Gallimard, traduit de l'anglais par Jacques HOUBARD.

Klein O., Ortat N., *La surmobilité professionnelle est-elle durable? Incidences sur les transports et le logement*, Rapport de recherche, LET / ADEME, à paraître.

Lahire B., 1995, *Tableaux de famille : heurs et malheurs scolaires en milieux populaires*, Paris, Le Seuil.

Lahire B., 1998, *L'homme pluriel, les ressorts de l'action*, Paris, Nathan.

Lamure C., 1999, *Automobiles pour la ville à l'horizon 2010, Groupe de réflexion sur l'automobile urbaine*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

LAROUSSE, 2005, Grand dictionnaire étymologique et historique du français.

LAROUSSE, 2005, Le Grand Larousse Illustré.

Laroussinie R-P., 1972, *Mécanique de la victoire, la grande histoire des chars d'assaut, l'épopée des Taxis de la Marne*, Paris, Albin Michel.

Lautier F., 2000, « Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine », in Bonnet M, Desjeux D, *Les territoires de ma mobilité*, Paris PUF.

Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, A. Colin.

Levy J., 1999, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin.

Lewin K., 2002, « Décisions de groupe et changement social » in LEVY A., *Psychologie sociale, Textes fondamentaux anglais et américains*, Tome 2, Paris, Dunod, pp. 498-519.

Madre J-L., Maffre J., 1997, « La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution » in Recherche Transports Sécurité n°56 *Spécial enquête Transports et communications*, Tome 1, Arcueil, Dunod.

Malabre V., 2002, *L'enjeu des nouveaux rythmes urbains pour la RATP. Le vécu de nuit et des déplacements nocturnes dans le quartier de Bastille pour des jeunes étudiants et cadres de 25 à 35 ans : quelles attentes ?*, Plan Architecture et Urbanisme.

Marcuse H., 1968 (1964), *L'homme unidimensionnel : essai sur l'idéologie de la société moderne avancée*, Paris, éd. de Minuit.

Marzloff B., 2005, *Mobilités, trajectoires fluides*, La tour d'Aigues, Ed. de l'Aube.

Masclet O., 2002, « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence » in *Rites et seuils, passages et continuités*, Agora Débats/jeunesse, L'Harmattan, pp.46-57.

Massot M-H., 2000, « Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations », in Mattei M-F., Pumain D., *Données urbaines n°3*, pp. 69-81.

Massot M-H., Ofeuil J-P., 1991, *Offre et demande de transports en commun dans les villes françaises sans métro ; sensibilité de l'usage à l'offre*, Rapport INRETS n°148, 3^{ème} tome, Arcueil, INRETS.

Mauger G., Fosse-Poliak C., 1983, « Les loubards », *Actes de la Recherche en Sciences sociales*, n°50, pp. 49-67.

Mauss M., [1925] 1989, « Essai sur le don », in *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF.

Meissonnier J., 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.

Merchiers J., 2000, « Enquête sur le concept de disposition en sociologie », in Livet P. et Ogien R. (dir.), *L'enquête ontologique : du mode d'existence des objets sociaux*, Raisons Pratiques n°11, Paris, Editions de l'EHESS, pp.127-151.

MOMENTUM / MOSAIC Consortium, 1999, *Mobility Management User*.

Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social : mobilités*, Paris, L'Harmattan.

Orfeuil J-P. (dir), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube.

Orfeuil J-P., 2000a, « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », in Bonnet M, Desjeux D, *Les territoires de la mobilité*, PUF, pp.53-68.

Orfeuil J-P., 2000b, *L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, synthèse INRETS n°37.

Paulo C, 2006, *Inégalités de mobilités: disparité des revenus, hétérogénéité des effets*, thèse de doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2.

Pellissier A., 2002, « trajectoires de décohabitation et cheminements vers l'âge adulte », in *Rites et seuils, passages et continuités*, Agora Débats/jeunesse, L'Harmattan, pp.80-92.

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

PNUD, 2002, Rapport annuel, texte disponible sur <http://www.undp.org/annualreports>

Poitou J-P., 1974, *La dissonance cognitive*, Paris, A. Colin.

Pooley C.G., Turnbull J., Adams M., 2005, *A mobile century? Changes in everyday mobility in Britain in the Twentieth Century*, Ashgate.

Pugeault-Cicchelli C., Cicchelli V., Ragi T., 2004, *Ce que nous savons des jeunes*, Paris, PUF.

Ramos E, 2002, *Rester enfant, devenir adulte : la cohabitation des étudiants chez leurs parents*, Paris, L'Harmattan.

RARE, 2005, *Objectif développement durable : comprendre & agir sur son territoire, Retour d'expériences et recommandations pour l'agenda 21 local*, texte disponible en ligne <http://www.rare.asso.fr>

Rinvoluti M., 1974, *Hitch hiking* ; Compte d'auteur, Cambridge.

ROBERT, 2001, Le Grand Robert de la Langue Française.

ROBERT, 2002, Le Petit Robert de la Langue Française.

Rocci A., 2007, *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement des comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat en sociologie, Paris-Descartes.

Rosselin C., 1998, *Habiter une pièce : une ethnographie des espaces par la culture matérielle*, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Descartes.

Roustan M., 2007, *Sous l'emprise des objets ? Culture matérielle et autonomie*, Paris, L'Harmattan.

Rouxel F, Rist D., 2000, *Le développement durable : approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux*, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Lyon, CERTU.

Scheiner J., Kasper B., 2003, « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens » in *Revue internationale de sciences sociales*, n°176, pp. 355-370.

Schumpeter, J., 1919 [1999], *Théorie de l'évolution économique*, Dalloz, Paris.

Schumpeter, J., 1939, *Business Cycles: a theoretical, historical and statistical analysis of the capitalist process*, McGraw-Hill.

Segalen M., 1981, *Amours et mariages de l'Ancienne France*, Paris, Berger-Levrault.

Sheller M., Urry J., 2000, « the City and the Car », in *International Journal of Urban and Regional Research*.

Simon H. A., 1997 , *Models of Bounded Rationality: Empirically Grounded Economic Reason*, vol. 3, Massachusetts Institute of Technology Press.

Singly F. (de), 2007, *L'injustice ménagère*, Armand Colin, 2007.

Steinbeck J., 1947, *Les raisins de la colère*, , Paris, Gallimard, 156ème édition, traduit de l'anglais par M.Duhamel et M-E. Coindreau.

Tarde G, 1979, *Les lois de l'imitation. Etude sociologique*, Slatkine, Paris/Genève (5alcan, Paris, 1890).

Turner V, 1969, *Le phénomène rituel*, Paris, PUF.

Van Gennep A, 1981 [1909], *Les rites de passage*, Paris, Picard.

Vargas F, 1997, *Sans feu, ni lieu*, Paris, Poche.

Veillon D., 1995, *Vivre et survivre en France, 1939-1947*, Paris, Histoire Payot.

Viard S., 1999, *L'autostop, approche géographique*, mémoire de maîtrise sous la dir. G Dupuy, Université Paris X-Nanterre.

Vidalenc J., 1957, *L'exode de mai-juin 1940*, Paris, PUF.

Vincent S., 2004, *Les dimensions individuelles et sociales de la voiture : le cas du monospace*, mémoire de DEA réalisé sous la dir. De D. Desjeux et le tutorat de F. Clochard, Université R. Descartes, Paris 5.

Vincent S., Clochard F., Rocci A., Desjeux D, 2005, *Les formes culturelles de la mobilité*, Magistère de sciences sociales, Première année, Université R. Descartes, Paris 5.

Wacquant L., 2000, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone.

Warnier J-P, 1999, *Construire la culture matérielle : l'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, PUF.

Warnier J-P. (dir.), 1994, *Le paradoxe de la marchandise authentique : imaginaire et consommation de masse*, Paris, L'Harmattan.

Warnier J-P., 2006, « L'appropriation corporelle des choses : acheter ou louer ? », *Acheter ou louer les biens de consommation ? Une question de société, des enjeux pour la ville en mouvement*, Séminaire international de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement, 26-27 janvier.

Weber M., 1965, *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Plon, traduit de l'allemand par Julien Freund.

Wiel M., 2002, *Ville et automobile*, Paris, Descartes&Cie.

Winock M., 1987, *Chroniques des années soixante*, Paris, Seuil.

Zahavi Y., Ryan J-M., 1980, « Stability of travel components over time », *Transportation Research Record*, 750, pp. 19-26.

Zahavi Y., Talvitie A., 1980, « Regularities in travel time and money expenditures », *Transportation Research Record*, 750, pp. 13-19.

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADP : Aéroports de Paris
AOT : Autorités Organisatrices de Transport
ARPE : Association Régionale pour l'Environnement
CCI : Chambres de Commerce et d'Industries
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
CRAM : Caisses de Retraite et d'Assurance Maladie
EMD : Enquête Ménage Déplacements
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
FSE : Fonds Social Européen
GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
IGR : Institut Gustave Roussy
INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IRT : Institut de Recherche sur les Transports
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LEP : Lycée d'Enseignement Professionnel
LOADDT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable d'un Territoire
LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
PDE : Plans de Déplacements Etablissement ou Entreprise
PDEs : Plans de Déplacements Etablissement Scolaire
PDU : Plans de Déplacements Urbains
RARE : Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement
SICOVAL: Communauté d'agglomération du sud-est toulousain
SNDD : Stratégie Nationale de Développement Durable
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
TCU : Transports Collectifs Urbains
UE : Union Européenne
UTP : Union des Transports Publics

TABLE DES MATIERES DETAILLEE

Remerciements	7
Avant-propos	9
Sommaire	11
Liste des figures	15
Liste des tableaux et encadrés	16
Introduction	17
Démarche empirique	25
I- Une démarche compréhensive et inductive	27
1- Les principes de la méthode : une méthode qualitative, inductive et compréhensive.....	27
2- Intérêt et validité scientifique de la méthode.....	28
II- Terrain principal : les usagers des altermobilités.....	30
1- La construction des critères de recrutement	30
A- Le trajet domicile-travail comme base du recrutement.....	30
B- Trois altermobilités retenues.....	31
C- Canaux de recrutement et choix des lieux d'enquête.....	33
2- Présentation des villes étudiées	34
3- La méthode d'investigation : le choix du récit de vie	38
4- Les difficultés relatives à l'objet de recherche.....	40
5- Présentation des altermobilités interrogés.....	41
III- Terrain secondaire : les acteurs du covoiturage	47
Partie 1- Emergence et institutionnalisation des altermobilités : un regard méso-social	53
Chapitre 1- D'une prise de conscience globale aux dispositifs d'action concrète : l'encadrement légal des altermobilités	57
1- Des engagements internationaux : prise de conscience écologique et traduction des engagements.....	59
A- Respecter l'engagement en faveur d'un développement durable : les agendas 21 locaux.....	59
A1- Le sommet de la Terre et l'engagement global en faveur du développement durable	59
A2- La traduction locale des engagements de Rio	60
B- Répondre aux engagements de Kyoto : le Plan Climat (2004)	61
2- Les politiques communautaires : une incitation à l'altermobilité	64
A- Un cadre fourni par le Livre Blanc (2001) et le Livre Vert (2007).....	64
B- Impact des aides structurelles de l'Union	66
3- La législation française : de l'encadrement juridique à l'action concrète.....	67
A- La prescription d'une maîtrise de l'automobilité.....	67

B- De l'encadrement juridique à l'action concrète : l'exemple du Plan de Déplacements comme service à la mobilité	71
B1- Un outil favorisant les altermobilités	72
B2- Une démarche concertée mobilisant une pluralité d'acteurs	73
B3- Une démarche volontaire et intéressante pour les établissements qui la réalisent.....	74
B4- Des résultats mitigés	76
Chapitre 2- L'institutionnalisation des pratiques altermobiles ? l'exemple du covoiturage	81
1- L'institutionnalisation d'une pratique informelle, perspective historique du covoiturage	82
A- Aux origines de l'autostop : l'usage détourné d'un mode de transport	82
B- Le 20 ^{ème} siècle et ses conflits : émergence d'usages collectifs de la voiture	83
B1- La première guerre mondiale : utilisation spontanée et réquisition des véhicules privés pour le transport des soldats.....	83
B2- La seconde guerre mondiale : usages collectifs spontanés et émergence de modes de remplacement en situation de pénurie automobile.....	84
C- Les années d'après-guerre : naissance d'un « autostop organisé »	86
C1- « L'âge d'or » de l'autostop	86
C2- La création d'un « autostop organisé »	87
C3- Une pratique innovante	88
D- Des années 60 à aujourd'hui : passage d'un « l'autostop organisé » au covoiturage	90
D1- De nouveaux enjeux.....	92
D2- ...Un nouvel outil : Internet.....	93
2- La diffusion du covoiturage : le jeu d'acteurs autour du covoiturage aujourd'hui	95
A- Des acteurs exclusivement virtuels.....	96
A1- Un fonctionnement « peer to peer ».....	96
A2- Une difficile évaluation de l'efficacité de la mise en relation.....	97
A3- Des difficultés de financement.....	97
B- Des associations inscrites localement	99
B1- Entre covoiturage occasionnel et régulier : un double service	100
B2- Entre fidélisation des covoitureurs et subventions : des modalités de financements difficilement pérennes	101
B3- La recherche d'un modèle économique durable : le rôle des entreprises	102
C- Des opérateurs privés de covoiturage	104
C1- L'opérateur de covoiturage : un expert mandaté pour la réalisation du projet.....	104
C2- Le coût du service de covoiturage : un coût à l'entrée.....	106
C3- Les limites du modèle économique choisi par les opérateurs : la nécessité d'établir des partenariats	106
D- Des acteurs publics institutionnels.....	108
3- Rareté des ressources de financements et conséquences pour le covoiturage en France	113
A- Des difficultés d'alliance nuisibles à l'efficacité du service.....	113
B- A l'origine des projets : des engagements militants et passionnés	116
B1- Le projet de covoiturage : un « idéalisme pragmatique »	116
B2- Le projet de covoiturage : une « passion ordinaire »	117
C- Perspectives pour l'avenir : le covoiturage est-il en émergence ?	119
Conclusion de la partie 1	121

Partie 2- Usage des modes de déplacement au fil de l'histoire de vie : des marqueurs des étapes du cycle de vie..... 123

Chapitre 3- Les modes de déplacements quotidiens de l'enfance : vers une acquisition de l'autonomie de déplacement..... 126

1- L'école primaire : une dominante de trajets pédestres et accompagnés..... 126

2- L'enseignement secondaire : une progressive prise d'autonomie..... 128

A- Le collège : éloignement du lieu d'enseignement et premiers usages des transports collectifs...
..... 129

B- Le lycée : individualisation et autonomisation des déplacements..... 131

3- Les logiques du choix modal sur le trajet scolaire : entre contrainte et affirmation des préférences individuelles 134

Chapitre 4- La période de la « jeunesse » : un tâtonnement modal 139

1- L'apprentissage de la conduite : un aboutissement du processus d'autonomisation ? 140

A- Des justifications au passage du permis de conduire : mise en évidence d'un imaginaire enchanté 141

B- Le passage du permis de conduire : un apprentissage évident révélateur d'une norme sociale...
..... 143

C- Un processus d'apprentissage normalisé : mise en évidence d'une asymétrie de compétences de mobilité 145

2- De la compétence automobile à l'usage : analyse des contraintes de mobilité propres aux étudiants 147

A- Etudier tout en vivant au domicile familial : des habitudes modales différentielles entre région parisienne et province..... 147

B- Etudier et vivre seul : des expérimentations modales guidées par la recherche d'économies 151

C- Les logiques du choix modal pendant la période étudiante : entre recherche d'autonomie et d'économies..... 154

3- Les premières expériences professionnelles : entre motorisation nécessaire et contrainte financière..... 157

4- L'accès à l'automobilité comme rite de passage vers l'âge adulte ? 161

A- Du rite de passage aux « rites de première fois » 161

B- La réinterprétation familiale de la première fois : une mise en scène rituelle de l'accès à l'automobilité 163

Chapitre 5- La fin de la jeunesse : vers une composition des habitudes modales..... 166

1- L'enracinement de pratiques automobilistes exclusives : la construction d'une évidence du déplacement 166

A- Un seuil d'usage automobile à partir de l'obtention du permis de conduire et de l'acquisition d'une première voiture..... 167

B- L'adoption d'habitudes automobiles comme choix ? L'automobilité comme évidence du déplacement..... 168

2- L'enracinement d'habitudes altermobiles : des effets d'apprentissage..... 172

A- Un effet de socialisation : le cas de la pratique cycliste militante 173

B- Des effets d'apprentissage : l'étape déterminante du permis de conduire 176

B1- La non-possession du permis de conduire : une nécessaire altermobilité 176

B2- Le més-apprentissage de la conduite : des stratégies d'évitement de la conduite 177

B3- Un effet d'apprentissage du permis de conduire : un usage collectif de l'automobile	181
C- Un effet de localisation : lieu d'habitation et offre alternative comme déterminant de l'enracinement de pratiques altermobiles	183
3- Entre ces deux pôles : des pratiques multimodales ?	185
4- Analyse-bilan sur une possible détermination biographique des habitudes modales adultes	187
A- Le permis de conduire : une étape déterminante	187
B- La construction de compétences de déplacements	188
C- La création de perceptions et d'imaginaires relatifs aux modes	189
D- De la socialisation primaire aux socialisations secondaires en matière de modes de déplacements	191
Conclusion de la partie 2	192
Partie 3- Entre « hasard » et « réflexe » : comment devient-on altermobaliste ? Analyse du changement de pratiques modales	195
Chapitre 6- L'adoption de nouvelles habitudes de mobilité sur le trajet domicile-travail : un motif de déplacement aux contraintes spécifiques	199
1- La distance domicile-travail	200
2- Temps de parcours et choix du mode : l'hypermobilité favorable à des déplacements altermobiles	202
A- Les limites de la conjoncture de Zahavi : l'exemple des grands mobiles	202
B- Les grands mobiles : stratégies visant à alléger le poids des trajets quotidiens	204
B1- Stratégies visant à réduire la distance entre le domicile et le travail	204
B2- Stratégies visant à réduire le nombre de trajets	204
B3- Stratégies visant à occuper le temps de déplacement	205
B4- Stratégies d'acceptation du temps de trajet	205
3- La question des horaires : entre flexibilité et gestion du temps professionnel	209
4- Le chaînage des activités	213
Chapitre 7- La question du changement de pratiques au cœur d'une problématique de transformation des routines	216
1- Les habitudes comme facteur d'inertie	216
2- La question de la réflexivité sur les pratiques de déplacements : prise de conscience écologique et changement de pratiques	220
A- L'expression des valeurs environnementales dans le militantisme et l'engagement	220
B- L'absence de motivations environnementales dans le changement de pratiques	221
C- Les valeurs environnementales comme justifications de la pratique	222
3- La remise en cause des routines : des contextes propices au changement	225
A- De la prise en compte de l'imprévisibilité dans la recomposition des routines	225
B- Des ruptures biographiques	227
C- Des changements remettant en cause l'équilibre du système de contraintes	229
C1- Les déménagements	230
C2- La diminution des charges familiales	231
D- L'altermobilité : une nouvelle étape dans le cycle de vie ?	233
Chapitre 8- L'itinéraire du changement	238
1- La création d'une prédisposition au changement	239
A- L'érosion de/dans l'usage automobile	240

B- L'envie d'un autre mode.....	242
C- L'apparition d'une réflexivité sur les pratiques de déplacements.....	243
2- Des éléments déclencheurs du passage à l'action.....	245
A- La survenue d'une contrainte perturbant les routines.....	245
B- La demande d'un proche.....	247
C- La rencontre avec un mode alternatif.....	248
D- Un processus de réduction de la dissonance cognitive.....	249
3- De la recherche d'un mode de déplacement alternatif : la mobilisation plus ou moins volontaire de diverses ressources	254
A- Entre recherche active et passive d'un nouveau mode de déplacement.....	254
B- La mobilisation de ressources dans la recherche du mode alternatif.....	255
B1- Les expérimentations passées comme ressources	256
B2- La mobilisation de ressources cognitives conscientisées	258
B3- La mobilisation des réseaux amical, familial et professionnel dans la recherche du mode ..	258
C- L'expérimentation du mode alternatif	259
Conclusion de la partie 3	262
Partie 4- Vers de nouvelles formes ou normes de mobilité ?	265
Chapitre 9- L'altermobilité comme pratique durable	268
1- De la réappropriation du temps de trajet	269
A- Une autre perception du temps de trajet : perdre son temps ou prendre son temps ?	269
B- Un trajet plein : les activités du déplacement	270
C- Raisons d'une réappropriation spécifique aux trajets altermobiles.....	273
2- De la légitimation sociale des nouvelles pratiques	275
A- La légitimation sociale : un processus de reconnaissance des nouvelles pratiques par les autres significatifs	275
B- La stigmatisation comme frein à la durabilité des pratiques ?	277
C- L'altermobilité comme moyen de distinction ?	279
Chapitre 10- L'altermobilité comme renoncement à l'automobile ?.....	282
1- Un renoncement à l'usage automobile ?	283
A- Des usages automobiles non limités.....	283
B- Des usages automobiles limités	284
2- Un renoncement à la possession ?	287
A- Renoncer à posséder une automobile : entre contrainte absolue et engagement total	288
B- Conserver l'objet : entre garantie d'une liberté de déplacement et renoncement envisageable... ..	292
3- Les altermobilités : une diversification des ressources en mobilité	297
A- Des pratiques intermodales.....	297
B- Des pratiques multimodales.....	300
C- Un élargissement des « aptitudes personnelles à la mobilité »	303
Chapitre 11- De l'autosolisme au partage des trajets : l'exemple de l'adoption durable du covoiturage sur le trajet domicile-travail	305
1- Les différents modes de rencontre des covoitureurs	306
A- Deux extrêmes dans les modes de rencontre des équipiers : modes de rencontre protocolaires et modes de rencontres informels	306
B- Entre informalité et protocole : une mise en relation médiatisée par une instance informelle	309

2- Influence du mode de rencontre sur la régularité de la pratique	311
3- La durabilité du covoiturage : une pratique favorisée par la symétrie de statut entre les covoitureurs	314
A- Des équipages avec un seul conducteur : une relation asymétrique entre conducteur et passager(s) entraînant des frustrations	314
B- Des équipages de conducteurs : l’alternance des véhicules favorisant la longévité de la pratique	318
4- Une pratique centrée sur le lien social	323
A- Rôle de l’entente dans la longévité de la pratique	323
B- Réciprocité et lien social dans les équipages de conducteurs	325
Conclusion de la partie 4	327
Conclusion générale	329
Annexes	337
Bibliographie	339
Sigles et acronymes	353
Table des matières détaillée	355
Cartes de localisation des lieux d’habitation et de travail des enquêtés	361
Signalétique des personnes interviewées	367
Guide d’entretien des récits de vie	403
• Guide d’entretien des cyclistes	403
• Guide d’entretien des covoitureurs	407
• Guide d’entretien des usagers des transports en commun	412

CARTES DE LOCALISATION DES LIEUX D'HABITATION ET DE TRAVAIL DES ENQUETES

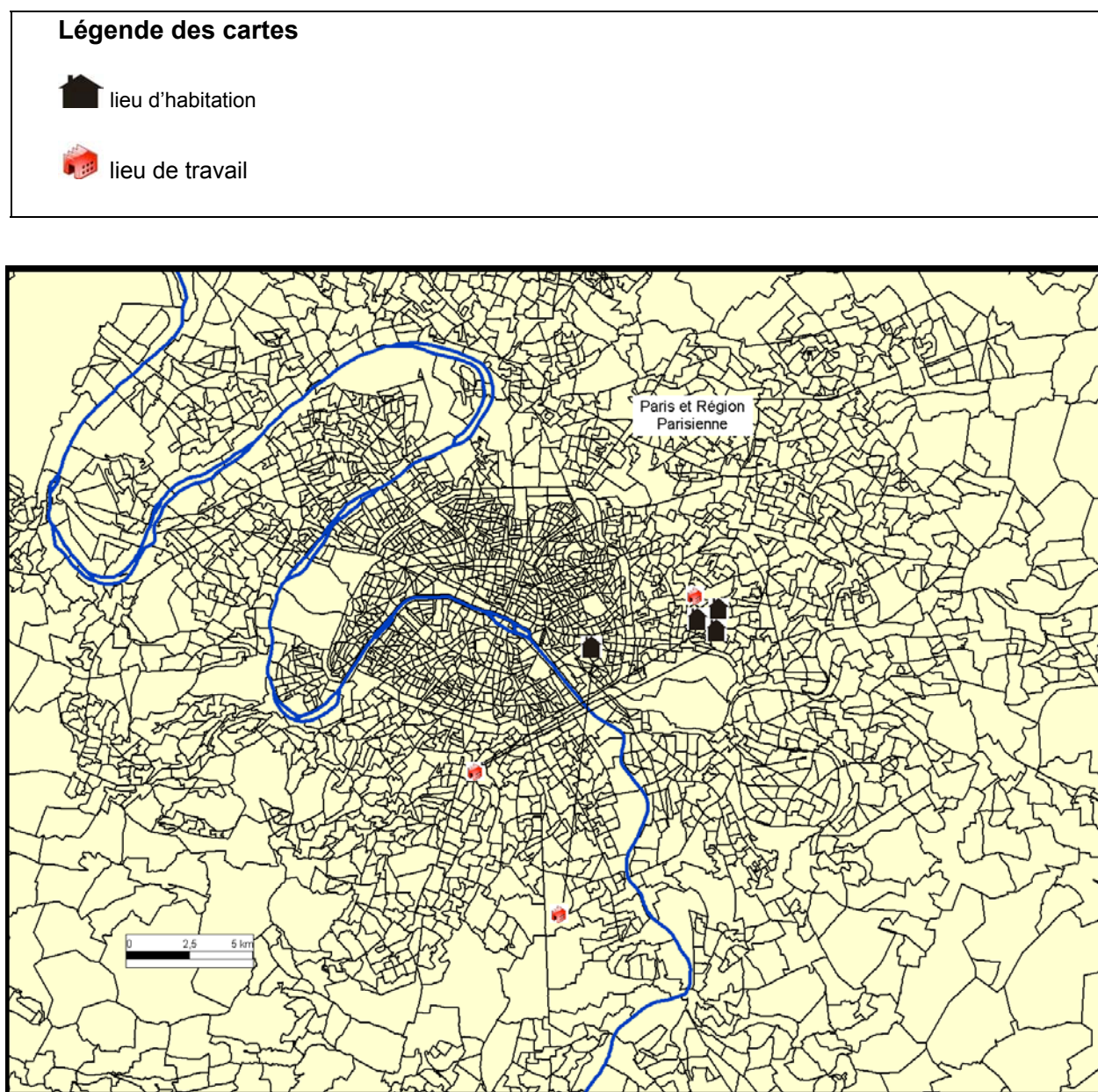


Figure 11- Localisation des interviewés à Paris et Région Parisienne

Les interviewés vivant à Paris ou en région parisienne étaient exclusivement des covoitureurs.

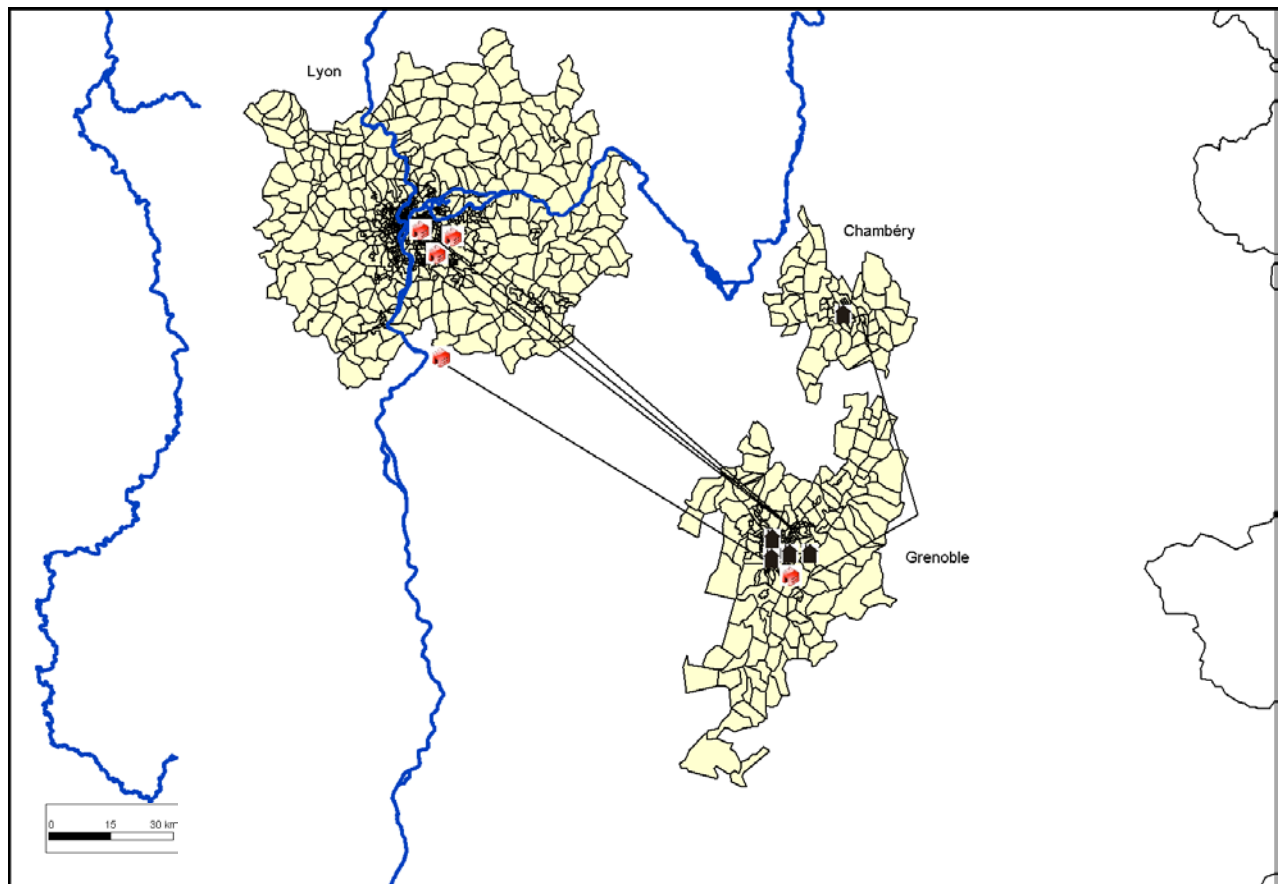


Figure 12- Localisation des interviewés « grands mobiles » interviewés en Rhône-Alpes.

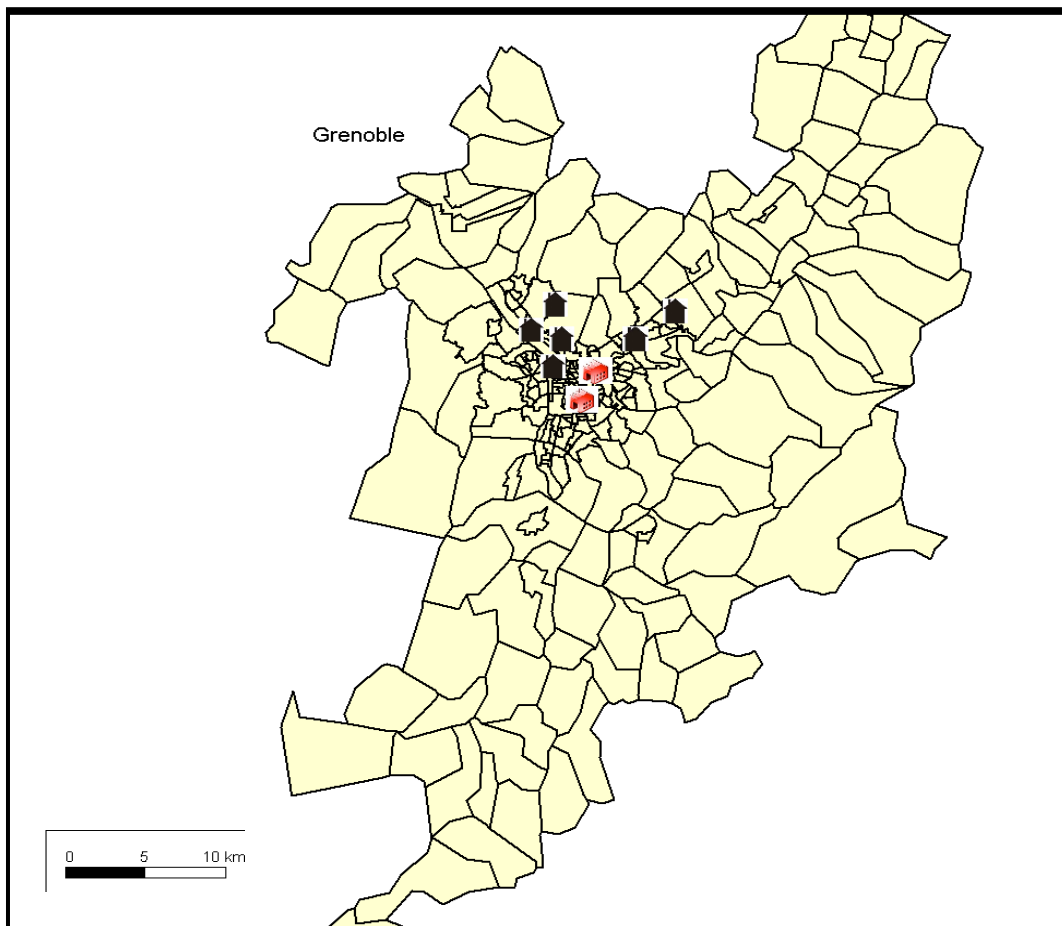


Figure 13- Localisation des interviewés rencontrés à Grenoble.



Figure 14- Localisation des interviewés rencontrés à Chambéry.



Figure 15- Localisation des interviewés rencontrés à Lyon.

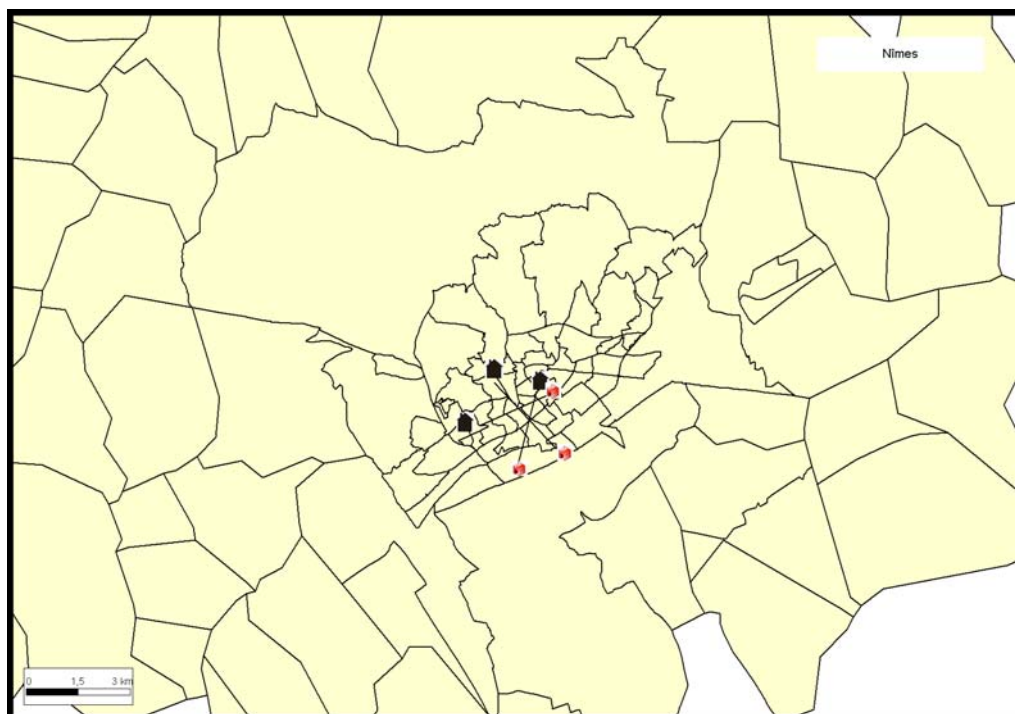


Figure 16- Localisation des interviewés rencontrés à Nîmes.

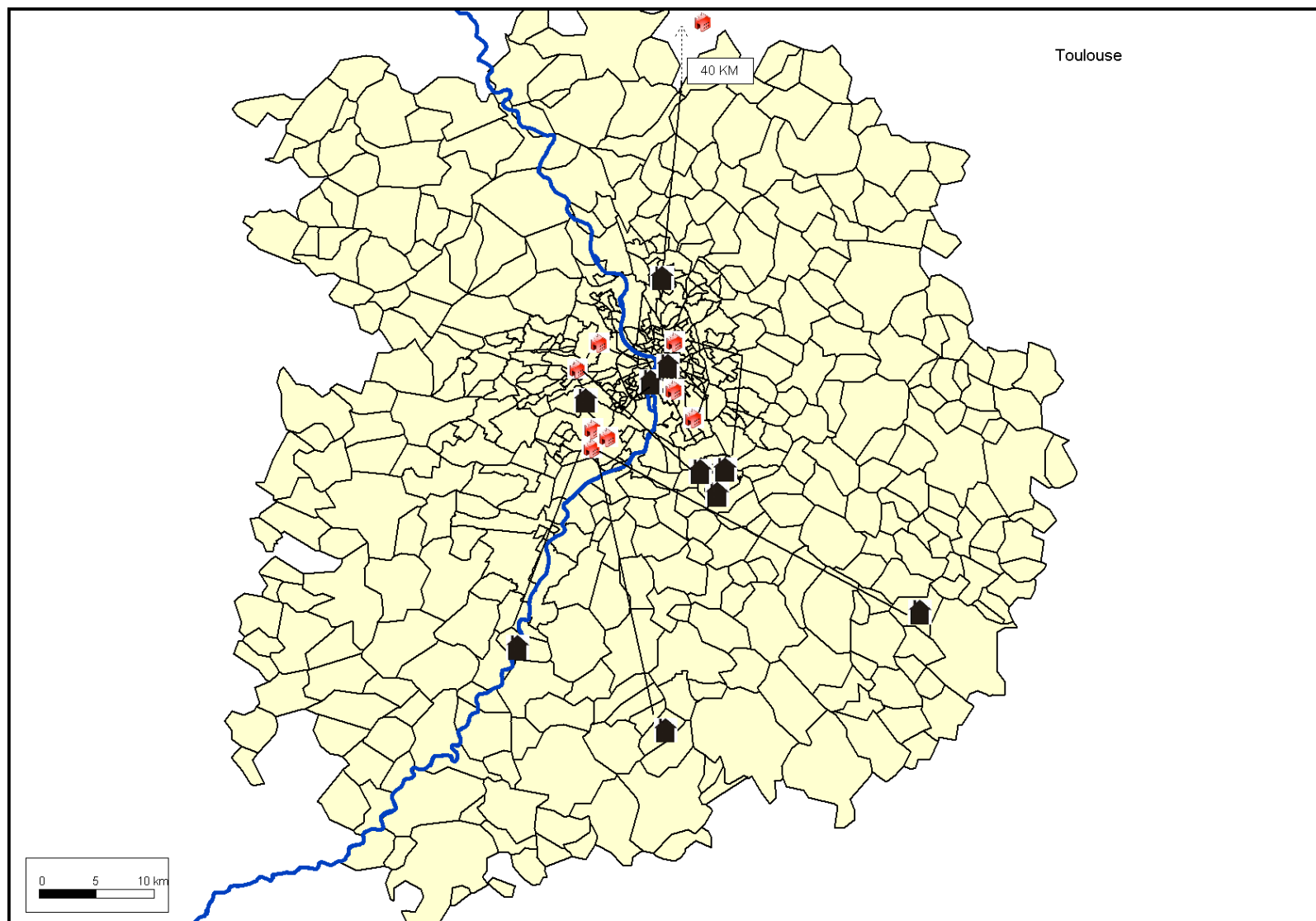


Figure 17- Localisation des interviewés rencontrés à Toulouse.

SIGNALETIQUE DES PERSONNES INTERVIEWEES

Légende de la signalétique

Genre, âge	Lieu d'habitation
Situation familiale	Modes de déplacements sur le trajet
Profession	domicile-travail

Alain

« Ma fille aînée avait fait un concours de dessins et elle avait gagné un vélo (...) et on s'est dit : tiens, on va aller tous ensemble en vélo ! »

Homme, 49 ans	Grenoble (38)
Marié, 3 enfants	Vélo, voiture en solo
Architecte	

Alain a été rencontré sur son lieu de travail, un cabinet d'architecte situé dans le centre de Grenoble. Originaire d'une petite ville au sud de Vienne, il suit des études d'ingénieur à St Etienne puis à Grenoble. Son diplôme obtenu, il se marie et obtient un premier emploi en Suisse où il reste un an et demi avant de revenir dans la région grenobloise. Pendant deux années, ils vivent ensemble dans la maison familiale d'Alain située à une trentaine de kilomètres de Grenoble. Puis, ayant deux enfants en bas âge, ils décident de se rapprocher de la ville de Grenoble et y achètent une petite maison où ils vivent encore aujourd'hui.

La période durant laquelle Alain habitait la maison familiale est marquée par une forte automobilité puisque le ménage possédait deux voitures. Cet usage automobile continue également après leur installation dans Grenoble. Mais, avec l'avancée en âge des enfants ainsi que l'augmentation des problèmes de congestion, Alain et sa famille vont se tourner vers le vélo. Ainsi, c'est au moment de l'entrée en sixième de sa fille aînée, qu'Alain va décider de se rendre au travail à vélo et d'accompagner ses enfants, eux aussi cyclistes, à l'école à vélo.

Aujourd'hui, Alain a gardé cette habitude de déplacement sur le trajet domicile-travail, même si ces enfants sont grands et que deux d'entre eux ont déjà quitté le domicile parental pour leurs études. De plus, son bureau se trouve désormais en hyper-centre grenoblois. Néanmoins, il continue d'utiliser sa voiture pour ses déplacements réguliers sur des chantiers éloignés du centre. Le ménage a ainsi conservé ses deux véhicules car la femme d'Alain, infirmière, en a besoin pour se rendre sur son lieu de travail.

Anne

« C'était plus une question de personnes qui habitaient pas trop loin et avec qui y'avait des affinités et qui faisaient qu'on décidait de partager le trajet... »

Femme, 45 ans Mariée, 3 enfants Ingénieur	Castanet-Tolosan (31) Covoiturage, voiture en solo

Anne vit en périurbain proche de Toulouse, dans une banlieue résidentielle où elle possède, avec son mari, une maison individuelle. Ses souvenirs d'enfance sont marqués par des déplacements en avion pour rendre visite à son père qui travaillait à l'étranger, principalement en Afrique. Anne mène des études en région toulousaine, durant lesquelles elle ressent le besoin de posséder un mode de déplacement individualisé. Elle se tourne dans un premier temps vers un deux-roues motorisé puis, à 28 ans, décide d'acheter sa première voiture lorsqu'elle commence à travailler.

Aujourd'hui, Anne est mariée et a trois filles : les deux aînées sont au collège et la dernière à l'école primaire. Elle travaille dans une banlieue de Toulouse située de l'autre côté de la ville par rapport à sa banlieue de résidence. Le covoiturage est une habitude que Anne a prise dès ses années étudiantes. Elle dit avoir souvent été passagère des voitures de ses amis et avoir régulièrement pratiqué le covoiturage avec des collègues de travail. Depuis deux ans, elle covoiture régulièrement avec un collègue de travail qui habite non loin de chez elle.

Antoine

*« J'adore le vélo et je voulais m'acheter un beau vélo avec mes premiers sous, quoi !
C'est celui-là que j'ai acheté ! »*

Homme, 32 ans Célibataire, sans enfant Ingénieur d'études	Nîmes (30) vélo, bus, voiture en solo

Antoine est originaire de la région angevine qu'il quitte pour faire ses études. Il passe ainsi deux ans à Nantes puis trois ans en banlieue parisienne en école d'ingénieur. Après avoir réalisé son stage de fin d'études à Montpellier, Antoine quitte la France pour une première expérience professionnelle d'un an et demi au Maroc. C'est donc en 1997 qu'il revient en France et s'installe à Nîmes suite à une opportunité professionnelle.

Passionné de vélo depuis l'enfance, Antoine s'achète ainsi un vélo avec son premier salaire français. Aujourd'hui, il vit toujours en hyper-centre nîmois et travaille en périphérie proche. Son mode de déplacement principal sur ce trajet est donc le vélo, mais il lui arrive également d'utiliser le bus ou la voiture, notamment lorsqu'il fait très froid l'hiver ou trop chaud l'été. Le vélo constitue aujourd'hui pour Antoine non seulement un mode de déplacements, mais aussi un loisir voire une passion.

Bernard

« Peut-être que je passe pour un marginal, sans parler de mes idées, mais on a chacun sa marginalité, je trouve ! La mienne, elle est là-dedans... »

Homme, 40 ans	St Pierre d'Albigny (73)
Marié, 2 enfants	Voiture + train + vélo
Cadre technique	

Originaire de la région grenobloise, Bernard est le dernier enfant d'une fratrie de quatre enfants. De ce fait, il semble avoir bénéficié d'un traitement de faveur par rapport à ses aînés puisque ses parents l'ont accompagné en voiture à l'école. Il passe son permis de conduire à 18 ans avec beaucoup de facilité. Après trois ans d'études à Grenoble et un service civil à Chambéry, Bernard trouve un premier emploi à Chambéry. Ces années sont rythmées par des déplacements réguliers le week-end en train vers Paris où sa future femme faisait ses études.

L'année 2000 est décrite par Bernard comme l'année de tous les changements : naissance de sa fille aînée, achat d'une maison à St Pierre d'Albigny et début des déplacements en train vers Chambéry où il travaille. Utilisateur de vélo depuis sa jeunesse, c'est tout naturellement que Bernard se tourne vers la Vélostation lorsqu'il prend connaissance de l'existence de ce service. Ainsi, aujourd'hui, Bernard se rend à la gare du village où il habite en voiture pour prendre le train jusqu'à Chambéry où il récupère alors son vélo pour se rendre sur son lieu de travail. Fortement investi dans la vie associative, Bernard semble posséder une sensibilité importante à l'environnement qui participe de ses choix de déplacements.

Brigitte

« Alors, il faut dire qu'à la communication, c'est moi qui m'occupe du Plan de Déplacements de l'hôpital, donc j'étais en relation avec Mme M. Et puis, de fil en aiguille, en faisant nos comptes, on s'est rendu compte que ça valait vraiment la peine de faire un petit effort !! Par rapport au côté économique, ah oui ! Y'a pas photo !! »

Femme, 50 ans Mariée, 2 enfants Photographe hospitalière	Crolles (38) Voiture + car interurbain , voiture en solo

Brigitte travaille depuis 25 ans au CHU de Grenoble. Son mari, récemment à la retraite, travaillait également au centre hospitalier. Leurs deux enfants sont aujourd'hui partis du domicile familial. Depuis son entrée à l'hôpital, Brigitte se rendait de manière automatique et évidente en voiture à son travail. Mais, quelques mois avant l'entretien, plusieurs éléments l'ont amenée à modifier ses habitudes de déplacements. Tout d'abord, Brigitte travaillait sur le projet du PDE ce qui lui a permis de se rendre compte des avantages financiers ainsi que de l'offre de transport associés. De plus, l'arrivée en retraite de son mari l'a amenée à faire des économies sur ses déplacements : c'est ainsi qu'elle est passée d'un usage exclusif de la voiture à l'usage du bus sur son trajet domicile-travail.

Catherine

« Je n'ai pas des attitudes citoyennes par rapport à la vie écologique. Je ne me sens pas impliquée... »

Femme, 48 ans Mariée, 2 enfants Nutritionniste	Couplevie (38) Voiture + train + tram , voiture en solo

Pour Catherine, la voiture a toujours été un objet synonyme d'autonomie : elle obtient son permis à 18 ans avec beaucoup de facilité et commence alors une carrière d'automobiliste exclusive. Originaire de la région grenobloise et après avoir fait ses études à Lyon, Catherine trouve un emploi à l'hôpital de Grenoble et revient alors dans sa région d'origine. Mariée, elle est mère de deux enfants qui vivent encore à la maison, mais sa fille aînée possède son permis et une voiture ce qui lui confère davantage d'autonomie.

Au fil des années, Catherine s'est peu à peu lassée des problèmes de circulation grandissants sur son trajet domicile-travail : embouteillages, accidents, difficultés de stationnement, etc. Cette érosion de l'usage automobile l'a alors amenée à rechercher une solution alternative : le train. Cela faisait, au moment de l'entretien, déjà trois ans que Catherine venait au travail en train. Son changement d'habitudes de déplacements est donc intervenu bien avant la mise en œuvre du PDE.

Christelle

« Je fais tout en vélo au Mirail c'est-à-dire que des fois entre deux cours, si je dois aller à la bibliothèque, j'y vais en vélo ! »

Femme, 46 ans Mariée, 3 enfants Enseignante	Toulouse (31) vélo , voiture en solo

Christelle a passé son enfance à Meudon la Forêt en région parisienne, avant de venir faire ses études à Lyon. Elle rejoint ensuite son mari à La Rochelle ; ils passent 10 ans en Charente-Maritime avant de s'installer en banlieue toulousaine. Ils ont déjà leurs trois enfants, le dernier a alors quatre ans. Ils achètent une maison en périurbain proche dans laquelle ils vivront presque 13 ans. Durant cette période, Christelle alterne les périodes de formation et d'emploi ; elle se déplace alors principalement en voiture pour pouvoir arriver tôt chez elle le soir où ses enfants l'attendent.

Elle trouve ensuite un poste d'enseignante au Mirail ; lorsque les enfants sont grands et qu'ils n'ont plus besoin d'être transportés, elle choisit de se rendre à vélo sur son lieu de travail. Christelle a été tout au long de sa vie utilisatrice du vélo ; elle s'est même servie de ce mode de déplacement et de loisir pour monter des activités et projets avec les enfants à qui elle enseigne. Un an et demi avant l'entretien, Christelle et son mari ont vendue leur maison pour louer un appartement dans le centre de Toulouse : ce déménagement coïncide avec le départ de leur seconde fille de la maison ainsi qu'avec l'entrée au lycée du dernier enfant. Depuis qu'ils ont fait ce choix résidentiel, Christelle continue à se rendre en vélo au travail, d'autant que son trajet est plus court.

Claire

« J'avais pas envie de le passer [le permis de conduire], je savais que j'utiliserais pas de voiture, je savais que c'était pas un mode de transport qui me convenait, a priori... »

Femme, 31 ans En couple, 1 enfant Chargé d'études	Craponne (69) Voiture + train + métro, voiture + car + métro

Claire est originaire de région parisienne. Elle y passe son enfance et fait ses études à Nanterre puis Paris. Le passage du permis de conduire a été vécu comme quelque chose de contraignant par la jeune femme ; il s'ensuit une sorte de rejet de la conduite. Elle travaille quelques années à Paris, dont deux ans où elle vit avec son compagnon à Evreux. Durant cette période, elle se rendait quotidiennement en TGV à Paris. Puis, le couple s'installe dans une maison en banlieue lyonnaise.

Lorsque nous l'avons rencontrée, Claire travaillait dans le centre de Lyon ; elle avait une petite fille âgée de 9 mois. Au moment de son arrivée à Lyon, Claire a « essayé » – selon ses propres termes – de venir en voiture au travail mais a rapidement abandonné à cause des problèmes de stationnement. Elle a alors essayé plusieurs autres solutions (cars départementaux, notamment) avant de se décider pour le train. Elle se rend donc en voiture à la gare où elle prend selon les horaires, un TER ou un car SNCF qui l'amène jusqu'à la gare de Gorge-de-Loup d'où elle prend le métro pour se rendre jusqu'à son entreprise. Elle évite ainsi l'usage de la voiture en milieu urbain mais reste insatisfaite du temps que lui prend ce trajet.

Deborah

« Le covoiturage, c'est bien pour moi, c'est bien de finir chaque soir à 18h, d'arriver à la maison avec la famille et si nécessaire, je peux travailler plus tard, le soir, à la maison... »

Femme, 45 ans En couple, 1 enfant Ingénieur	Tournefeuille (31) Covoiturage, voiture en solo

Deborah est américaine. Elle est arrivée en France en 2000 pour travailler comme ingénieur dans une entreprise toulousaine. Divorcée, elle est venue en France avec son fils âgé d'une dizaine d'années au moment de l'entretien. Pour elle, le covoiturage est une habitude culturelle. Elle covoiture avec son nouveau compagnon, français, qui travaille dans la même entreprise qu'elle. Le covoiturage est une pratique qui est d'ailleurs incitée par l'entreprise : grâce à leur participation, Deborah et son compagnon ont le droit de stationner leur véhicule sur des places réservées du parking, qui se trouvent les plus proches de l'entrée.

Didier

« J'ai mis à l'arrière de ma voiture, sur le pare-brise arrière, un panneau de cette taille-là : « covoiturage.net » donc, encore par pur militantisme pour la cause du covoiturage, en me disant si y'a des gens qui regardent, comme ça... »

Homme, 51 ans Marié, 3 enfants Ingénieur	St Egrève (38) Covoiturage, voiture en solo

Didier est ingénieur dans une grande entreprise. Il est ce que nous appelons un grand mobile, puisqu'il habite dans la banlieue de Grenoble mais travaille à Lyon où il dispose d'un pied à terre. Adeptes de l'autostop durant sa jeunesse, Didier a commencé à covoiturer lorsque sa précédente entreprise a incité ses salariés à le faire. Il est père de trois enfants qui ont aujourd'hui quitté la maison parentale et à qui il a appris à utiliser le stop comme moyen de déplacement.

Depuis qu'il travaille à Lyon, Didier s'est inscrit dans l'association de covoiturage grenobloise qui le met régulièrement en relation avec des passagers. Etant donné qu'il bénéficie d'une voiture de fonction, il propose à d'autres personnes de covoiturer sans leur demander de participation financière. Didier est relativement militant pour la cause du covoiturage et n'hésite pas à multiplier les voies de communication pour trouver des passagers.

Esther

« J'ai souvent l'impression que c'est en même temps « SOS amitié » ! ça me dérange pas, je dois avoir une âme d'assistante sociale ! »

Femme, 56 ans	Grenoble (38)
En couple, 3 enfants	Covoiturage, voiture en solo
Enseignante	

Esther est d'origine allemande. Après avoir obtenu son baccalauréat, elle part comme jeune fille au pair à Dakar pendant un an. A son retour de Dakar, elle intègre l'université de Grenoble pour y suivre des études de linguistique qu'elle achève en 1985, années de la fin de son doctorat. Ses enfants sont déjà adolescents lorsqu'elle obtient un poste à l'université de Lyon. Elle choisit néanmoins de continuer à vivre à Grenoble, devenant elle aussi une hypermobile. Elle envisage un retour, qui s'avère impossible, à l'université de Grenoble en 1991 au moment de la séparation d'avec son mari. De ce fait, elle continue ainsi les allers-retours en voiture entre Grenoble et Lyon tout en essayant d'optimiser son emploi du temps pour avoir à se déplacer le moins possible.

Automobiliste en solo, c'est suite à une panne de voiture en 2000 qu'elle découvre l'association Stopplus et ses services. Elle s'inscrit d'abord en tant que passagère puis comme conductrice. Quelques mois après l'entretien, elle nous témoignait de sa déception à l'annonce de la disparition de cette association de covoiturage.

Francis

« Le Vélo Parc a ouvert en 99 et j'ai été un des premiers clients... (...) J'ai été informé mais je cherchais aussi à m'informer ! J'attendais pas que l'info tombe du ciel... »

Homme, 54 ans Marié, 3 enfants Topographe	Proveysieux (38) Voiture + train + vélo

Originaire de la région grenobloise, Francis trouve son premier emploi à Grenoble en 1972 comme topographe. Quand il s'installe avec sa femme quelques années plus tard, ils décident de se séparer de l'un de leurs deux voitures et commence à se rendre à vélo au travail. Puis, ils décident de louer puis d'acheter une maison à Proveysieux où ils vivent toujours au moment de l'entretien. A partir de ce moment, le couple achète à nouveau une seconde voiture et Francis se rend à son travail en voiture. Ce n'est qu'en 1999 que Francis se met en quête d'une autre modalité de déplacement sur son trajet domicile-travail.

Il profite de l'ouverture de la Vélostation en gare de Grenoble pour abandonner la voiture et venir en train jusqu'à Grenoble où il peut récupérer son vélo pour se rendre sur son lieu de travail. Cet abandon de la voiture constitue pour lui un retour symbolique aux préceptes de son père qu'il décrit comme « écolo ». Son changement d'habitudes modales sur ce trajet s'inscrit également dans la démarche du PDA qu'a initié la ville de Grenoble pour laquelle il travaille aujourd'hui.

François

« Je ne suis pas du tout mono-modal c'est à dire que je ne fais pas toujours la même chose. Ça varie, il y a trois ou quatre solutions possibles et que je n'emprunte pas forcément aux mêmes périodes et pour les mêmes raisons. »

Homme, 44 ans	Montreuil (93)
Célibataire, sans enfant	Covoiturage, bus, métro, taxi
Chercheur	

François est originaire de Montreuil. Après avoir fait une partie de ses études à Paris en continuant de vivre au domicile de ses parents, il intègre une école d'ingénieur située en banlieue de Lyon. Puis, il intègre un centre de recherche situé en banlieue parisienne et revient alors vivre auprès de sa famille. Handicapé par une maladie articulaire, François n'a jamais passé son permis de conduire. Ses déplacements pour se rendre au travail oscillent ainsi entre les transports en commun (bus, métro), le covoiturage avec divers collègues de travail et parfois même le taxi, notamment le soir.

Lorsque nous l'avons rencontré, François covoiturerait régulièrement avec une collègue de travail, Laurence, qui vivait également à Montreuil. Quoique ce covoiturage constitue pour lui un confort pour ses déplacements du matin, il occasionne également des frustrations car sa collègue a refusé toute participation financière aux frais de la voiture. De ce fait, il ne sent pas légitime dans leur relation pour lui demander notamment de respecter les horaires de départ le matin qu'ils avaient fixés ensemble au début du covoiturage.

Françoise

« Ils [des amis] ont commencé à me sortir mon étiquette d'huluberlu cycliste et vraiment, ils arrivaient pas à changer leur façon de voir ! y'avait qu'une norme, c'était tourner un volant ! et si on appuyait sur des pédales, on était un peu fêlés ! »

Femme, 46 ans	Chambéry (73)
Séparée, 2 enfants	Vélo + train, voiture en solo
Médecin spécialiste	

Françoise est mère de deux enfants, qu'elle élève seule depuis sa séparation d'avec son mari en 2000. De profession libérale, elle possède un cabinet dans le massif des Bauges où elle se rendait en voiture jusqu'à être victime d'une panne de voiture. Contrainte par l'immobilisation de son véhicule, elle s'est alors mise à la recherche d'un mode alternatif. Elle a opté pour le train, sur les conseils d'une amie. Utilisatrice du vélo pour les déplacements autour de son domicile, elle se rend désormais en vélo à la gare où elle dépose son vélo à la Vélostation avant de prendre son train.

Frédéric

*« C'est Caroline en deux ans qui m'a remis sur le vélo utilitaire pour venir au boulot !
J'étais un peu réticent au début, mais pour lui faire plaisir... »*

Homme, 46 ans En concubinage, 1 enfant Cheminot	Challes-les-Eaux (73) Vélo, voiture en solo

Frédéric est passionné de vélo et participe à des courses cyclistes. Originaire de Chambéry, il y passe son enfance et son adolescence avant d'y faire ses études. Il aurait souhaité passé le permis moto mais devant les réticences de ses parents, il finit par accepter de passer le permis voiture. au moment de sa première expérience professionnelle, à Montmélian, il habitait chez ses parents et se déplaçait en train et vélo pour se rendre au travail. Il rentre ensuite à la SNCF et achète une voiture pour se déplacer. Il s'installe ensuite avec sa femme dans une maison à Challes-les-Eaux.

Au moment où nous le rencontrons, Frédéric est divorcé de cette femme avec qui il a un fils. Il vit avec une jeune femme elle aussi passionnée de vélo et militante. C'est principalement pour lui faire plaisir qu'il accepte de prendre le vélo pour se rendre à son travail.

Gontran

« Je vais m'acheter un vélo et j'irais à vélo ! aujourd'hui, je mets 15 minutes pour aller au bureau. Je bats toutes les bagnoles à plate couture ! »

Homme, 40 ans Marié, 4 enfants Chef d'entreprise	Nîmes (30) Vélo, train, transports en commun

Gontran est originaire de région parisienne. Après avoir fait ses études à Nantes, il s'installe avec sa femme en région parisienne où ils vont vivre pendant près de 10 ans. Leurs quatre enfants naissent en région parisienne. En 1989, lassé des temps de trajets en transports en commun et de la contrainte d'espace des logements, le ménage décide de s'installer en région nîmoise. Là, Gontran monte une première société puis une seconde. La famille s'installe dans une maison en périurbain nîmois. Puis, lorsque leur dernier enfant atteint 12 ans, ils décident de quitter la maison pour s'installer dans un appartement en centre-ville de Nîmes. Etant donné que Gontran a fréquemment des déplacements à Paris, ils achètent un appartement proche de la gare. Ce déménagement est également à l'origine de son passage de la voiture au vélo à cause principalement des problèmes de stationnement rencontrés en hyper-centre. Ainsi, depuis l'année 2000, Gontran se rend à son bureau à vélo et n'utilise plus la voiture que pour les déplacements en famille et de loisir. Il était également, au moment de l'entretien, responsable de l'association vélo nîmoise.

Jean

« On ne l'utilise même plus pour les courses [la voiture]. On ne va plus en grande surface mais on utilise les petites surfaces sur place, on a un « Petit Casino » à côté, et on se fait livrer. Alors, les marchandises sont bien transférées en voiture mais sous forme de livraison, mais c'est quand même plus écolo que si chacun y va avec sa propre voiture... »

Homme, 62 ans Marié, 4 enfants Magistrat	Lyon (69) A pied, transports en commun

Jean a passé une partie de son enfance à Madagascar et Brazzaville. De retour en France, c'est à Paris qu'il fait ses études (à Sciences politiques) tout en continuant d'habiter le domicile familial à Meudon. Après son mariage, Jena s'installe à Paris où il vivra encore deux ans. Il trouve ensuite du travail à Rouen, avant de revenir en banlieue parisienne. Puis, sa profession l'amène successivement à Bordeaux, de nouveau Paris, Strasbourg puis Lyon en 2003. A Lyon, la famille choisit son logement à proximité du lieu de travail de Jean justement pour pouvoir se rendre à pied au travail – sa femme ne travaille plus. Jean et sa femme ont, tout au long de leur vie, privilégié d'autres usages que ceux de la voiture particulière lorsqu'ils étaient substituables. Leur aisance financière les a facilité en leur permettant de se loger en hyper-centre ou à proximité de leurs lieux de travail. Au moment de l'entretien, les trois aînés qui ont déjà quitté la maison familiale pour leurs études ne possédaient pas leur permis de conduire. Seul le dernier d'entre eux, musicien, faisait donc usage d'une voiture particulière.

Jean-Charles

« L'association s'est créée en 80, on devait discuter entre nous déjà et se dire : le vélo, c'est pas bête ! alors, j'ai voulu faire l'essai ! et en plus, je travaille très près de la piste du canal du Midi donc je prends un petit peu cette piste, je suis un peu en site propre donc j'avais plusieurs raisons de me remettre au vélo ! »

Homme, 62 ans	Toulouse (31)
Marié, 3 enfants	Vélo, voiture
Enseignant	

Jean-Charles est originaire de Toulouse : il y a passé son enfance et fait ses études avant d'y trouver un emploi dans une école d'ingénieur. Possesseur et utilisateur d'une voiture dès sa jeunesse, il s'engage en 1974 contre le projet d'autoroute sur les berges de la Garonne. Dans le cadre de cet engagement militant, une association se crée : elle se transformera par la suite en association vélo. Du fait de cet engagement, son usage quotidien de l'automobile est mal perçu : pour faire taire les promoteurs du projet d'autoroute, il faut montrer l'exemple en ayant d'autres usages. C'est ainsi que Jean-Charles récupère une vieille bicyclette et se met à aller à vélo jusqu'à son travail, en longeant le canal du Midi. Le projet d'autoroute sur les berges de la Garonne ne se réalise finalement pas, mais Jean-Charles garde cette habitude de déplacements. Il l'avait toujours au moment de l'entretien.

Jean-François

« J'ai acheté un vélo à Grenoble, pratiquement en arrivant. Ça a été le déclic ! le fait de trouver une ville plate, de trouver des aménagements cyclables, de voir qu'il y avait beaucoup de gens qui se déplaçaient à vélo déjà à cette époque-là... et puis, en essayant, l'essayer, c'est l'adopter ! »

Homme, 55 ans Marié, 3 enfants Ingénieur	St Egrève (38) Vélo, voiture

Jean-François est originaire de Marseille où il passe son enfance et une partie de ses études avant d'intégrer une école d'ingénieur de la région lyonnaise. Après 6 ans de travail dans la ville de son enfance, Jean-François se marie. Il quitte ensuite Marseille avec sa femme pour s'installer à Grenoble. C'est en arrivant à Grenoble qu'il va devenir cycliste, notamment du fait d'avoir eu l'opportunité de trouver des aménagements cyclables proches de son domicile. Après deux déménagements sur l'agglomération de Grenoble et plusieurs vols de vélo, Jean-François continue de se déplacer à vélo sur le trajet domicile-travail principalement.

Jeanne

Femme, 41 ans En couple, 3 enfants Agent d'entretien	Montreuil (93) Vélo, transports en commun

Jeanne est originaire de la ville de Montreuil où elle réside encore aujourd'hui. Elle vit avec Serge, divorcé et père d'un enfant de cette première union dont il a la garde alternée. Jeanne et Serge ont ensemble trois enfants. Jeanne ne possède pas son permis de conduire car elle n'a jamais souhaité le passer. Aujourd'hui, la famille ne possède plus non plus de voitures : ils s'en sont séparés après une panne et ne l'ont pas remplacé. Serge est engagé dans une association cycliste et a ainsi mis en correspondance ses manières de penser et de faire ; de plus, la famille possède l'avantage de vivre en hyper-centre urbain et dans une ville relativement bien desservie par les transports en commun. La possession d'une voiture n'est donc pas nécessaire, à l'exception des départs en vacances. Pour ce faire, le couple emprunte un véhicule à des amis qui en possèdent plusieurs.

Jeannine

« Je n'avais jamais pris le bus à Chambéry. Je me suis forcée, je me suis dit : j'ai pas d'argent, j'ai pas de voiture, il faut que je prenne le bus ! »

Femme, 55 ans	Chambéry (73)
Remariée, 2 enfants	Bus
Secrétaire de mairie	

La trajectoire biographique de Jeannine est fortement segmentée en deux parties : avant et après le décès accidentel de son premier mari. Jeannine s'est mariée à 19 ans avec un vendeur automobile. Elle-même travaillait alors dans des garages automobiles : ensemble, ils nourrissaient une véritable passion pour les voitures et le monde de l'automobile. L'époque était facile pour trouver du travail ; ainsi, Jeannine et son mari ont successivement habité et travaillé à Reims, Chalons Sur Marne, Honfleur, Paris, Meaux, Melun, etc. C'est en novembre 1984 que tout bascule quand décède le mari de Jeannine dans un accident de voiture. Jeannine se retrouve alors seule, avec une fille de 12 ans et enceinte du second enfant. Elle décide alors de reconstruire sa vie ailleurs et s'installe à Chambéry. Elle mettra plusieurs mois avant de retrouver du travail, comme secrétaire à la mairie de Chambéry. Puis, peu de temps après, lorsqu'elle-même est victime d'un accident de voiture, à la fois par contrainte financière et peur, elle décide de se séparer de son véhicule. La famille vivra ainsi plusieurs années sans véhicule.

Au moment de l'entretien, Jeannine travaillait toujours à la mairie de Chambéry. Seul son fils, âgé de 20 ans, vivait encore au domicile familial. En outre, Jeannine venait de se remarier et de racheter, avec son mari, un nouveau véhicule pour les promenades du week-end.

Jean-Pierre

« L'avantage du covoiturage, c'était pour la diminution du nombre de voitures... sinon, c'était la convivialité, le fait de pouvoir discuter avec quelqu'un, pour échanger des points de vue... »

Homme, 47 ans Marié, 4 enfants Documentaliste	Castanet-Tolosan (31) Covoiturage, voiture en solo

Originaire d'une petite ville de la périphérie de Toulouse, Jean-Pierre est le fils d'un couple d'enseignants. Du fait de la profession de ses parents, il a régulièrement voyagé en voiture en France durant les vacances scolaires, pendant son enfance. A la fin de ses études, Jean-Pierre et sa femme passent un an à Paris, avant de trouver du travail à Bordeaux. Puis, ils décident de revenir dans leur région d'origine en 1990.

A leur arrivée dans la région toulousaine, ils choisissent de faire construire une maison à Castanet-Tolosan dans laquelle ils vivaient encore au moment de l'entretien. Jean-Pierre s'est ensuite investi politiquement dans un groupe proche des Verts et a participé au montage de projet de l'association de covoiturage Covoituval, initialement localisée à Castanet-Tolosan. C'est dans ce cadre qu'il rencontre un covoitureur avec lequel il a partagé pendant plusieurs mois les trajets entre son domicile et son lieu de travail. Mais, depuis la rentrée 2004, c'est-à-dire quelques mois avant notre entretien, ce covoiturage a cessé, d'une part du fait de désaccords avec son covoitureur et d'autre part, du fait de contraintes d'accompagnement scolaire. Ainsi, Jean-Pierre ne covoiture plus avec cette personne mais pratique ce qu'il appelle le « covoiturage familial ».

Joachim

« J'ai vu quelqu'un qui habitait près de chez moi, ça c'est fait naturellement. J'ai pas eu besoin de support administratif pour le faire, ça m'a paru plus simple ! »

Homme, 30 ans Marié, un enfant Informaticien	Villefranche-de-Lauragais (31) Covoiturage, voiture en solo

Joachim travaille dans une entreprise qui a mis en place des incitations et une base de données pour faciliter le covoiturage entre les salariés. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette entreprise qu'il a été rencontré. Père d'un petit garçon de deux ans, Joachim cherchait un covoitureur dès son arrivée dans cette entreprise, tout en étant conscient des contraintes horaires imposées par le mode de garde de son fils. Il avait d'ailleurs consulté la base de données de l'entreprise mais n'avait pas souhaité aller plus loin, découragé par la longueur de la démarche d'inscription. C'est pourtant de manière informelle, en discutant avec un collègue, qu'il a néanmoins trouvé un covoitureur. Leurs horaires coïncident ainsi que leur trajet. Ils se retrouvent donc au niveau de l'entrée d'autoroute où ils laissent chaque l'un de leurs véhicules et le récupèrent le soir. Cette organisation leur permet de partager les frais d'autoroute, mais aussi de respecter les différents impératifs auxquels ils sont soumis le soir.

Laura

« C'est quelqu'un de sérieux et on peut y compter... Parce que c'est énorme de pouvoir compter sur quelqu'un. Il faut pouvoir compter sur quelqu'un quand on fait du covoiturage ! »

Femme, 44 ans Mariée, 2 enfants Employée	Mauzac (31) Covoiturage, voiture en solo

Laura a été rencontrée dans la même entreprise que Joachim. C'est d'ailleurs en arrivant dans cette entreprise que Laura a commencé à covoiturer car elle travaillait de nuit le week-end. Avant, elle travaillait dans une boutique en centre-ville de Toulouse dans laquelle elle se rendait en transports en commun. En arrivant dans cette entreprise et travaillant la nuit, le covoiturage constituait à la fois une sécurité et des économies sur le trajet. Après avoir changé de poste, ce covoiturage a dû cesser. Mais elle a rencontré rapidement une autre collègue prête à covoiturer avec qui elle partage maintenant ses trajets.

Laurence

« Ce n'est pas un covoiturage à 100%. C'est un covoiturage très souvent le matin et je me verrais mal lui réclamer quelque chose. Surtout que par ailleurs il prend beaucoup le taxi et que ça lui coûte très cher. »

Femme, 50 ans	Montreuil (93)
Mariée, 2 enfants	Covoiturage, voiture en solo, transports en commun
Chef de service	

Laurence est la covoitureuse de François. Elle a toujours habité Montreuil, depuis son enfance. Au long de sa carrière, elle a eu l'occasion de travailler dans Paris où elle se rendait en transports en commun ou en périphérie où elle se déplaçait davantage en voiture. Elle a également eu l'occasion d'expérimenter à plusieurs reprises le covoiturage. En arrivant sur le site où elle travaille actuellement et où nous l'avons rencontré, c'est un collègue qui lui a présenté François. Ils ont ensuite décidé de venir ensemble travailler. Laurence a toujours refusé toute contrepartie financière à François pour le transport, ce qui crée des frustrations chez ce dernier car il ne se sent pas légitime dans la relation. De plus, sur le point de partir du site, Laurence n'avait pas encore prévenu, au moment de l'entretien, François de son départ et donc de l'arrêt du covoiturage.

Léa

« Je baignais quand même dans une autre ambiance, j'ai plusieurs collègues qui sont des passionnés de vélo et ils ont su me donner envie, me communiquer leur plaisir de faire du vélo. »

Femme, 38 ans Mariée, un enfant Secrétaire	Tresserve (73) Train + vélo, voiture en solo

Léa passe son permis de conduire à 19 ans : dès lors, elle devient une utilisatrice exclusive de la voiture. Auparavant, elle se déplaçait à pied et à vélo, notamment pour se rendre au lycée. Le vélo était alors considéré comme un mode contraint par Léa car il était son unique moyen de déplacement, quel que soit le temps.

Par la suite, Léa travaille 4 ans en Alsace, avant d'aller passer un an en Grande-Bretagne. De retour en France, elle trouve du travail dans une entreprise orientée vers les problématiques de développement durable. C'est au contact de ce nouveau milieu professionnel que Léa va progressivement développer une réflexivité sur ses usages de déplacements. Lorsque sa supérieure lui demande de tester un service de Vélostation, elle saute le pas et abandonne la voiture sur le trajet domicile-travail au profit du train et du vélo. Encouragée par ses collègues, elle continue encore aujourd'hui d'utiliser cette modalité de déplacements pour se rendre au travail.

Marcel

« J'allais travailler à pied ou en roller. Mais j'ai jamais eu l'audace d'entrer dans la préfecture en roller, c'est-à-dire que je les enlevais un peu avant d'arriver. Je sais pas... le côté un peu institutionnel, un certain decorum... Je les enlevais avant, je les gardais pas pour entrer. »

Homme, 46 ans	Nîmes (30)
Marié, 2 enfants	Vélo, roller, voiture en solo
Attaché de préfecture	

Marcel est originaire de Nîmes. Il y passe son enfance et son adolescence avant de partir faire ses études à Aix-en-Provence. Puis, c'est à Lyon qu'il intégrera une école d'administration avant d'obtenir un premier poste à Créteil. Il rencontre sa femme à Lyon et dit l'avoir séduite grâce à sa voiture qui leur permettait de faire des balades ensemble (!!). Leurs deux enfants naîtront à Créteil. Après 10 ans passés à Créteil, la femme de Marcel est mutée à Nîmes où Marcel la rejoint quelques mois plus tard.

A Créteil, la famille habitait à côté de la préfecture, ce qui permettait à Marcel de s'y rendre à pied ou à rollers. Une fois à Nîmes, Marcel opte pour le vélo pour se rendre à la préfecture. En effet, sa femme reste l'utilisatrice de la voiture sur le trajet domicile-travail car son lieu de travail se trouve dans une zone particulièrement pentue de l'agglomération nîmoise. Pierre se déplace donc majoritairement à vélo pour se rendre au travail depuis qu'il est à Nîmes ; il lui arrive même de venir à rollers, notamment lors de la Journée sans Voiture.

Maurice

« Moi, j'aime bien le vélo, c'est rapide, tu embêtes personne ! ça fait un exercice physique aussi ! Aujourd'hui, si on me dit : "pourquoi vous prenez moins la voiture ?" c'est une question d'économies. Et d'environnement aussi ! de pas polluer la ville ! »

Homme, 57 ans	Bassens (73)
Marié, 2 enfants	Vélo, transports en commun, voiture en solo
Relieur	

Maurice est issu d'une famille très modeste de la région grenobloise. Ses souvenirs de déplacements durant l'enfance sont essentiellement des souvenirs de vélo et de débrouille : le vélo se passait entre frère et servait à tous les déplacements, y compris les plus longs. Maurice commence initialement une formation d'horticulture mais des problèmes de santé et une opération l'obligent à arrêter. Il se reconvertit ensuite dans la reliure et trouve un premier emploi, grâce à sa sœur, à la bibliothèque de Chambéry.

Jeune embauché, Maurice se déplace essentiellement à pied entre son domicile et son lieu de travail. Il e passe son permis qu'à l'âge de 30 ans pour pouvoir conduire lors de sorties le week-end. Il se marie et achète un appartement en périphérie proche de Chambéry au début des années 1980. Depuis, il travaille toujours à la bibliothèque de Chambéry où il a pris du grade au fur et à mesure des années. Pour se rendre à son travail, Maurice utilise de manière alternative le vélo (surtout à la belle saison), le bus (l'hiver, lorsqu'il gèle) et de temps à autre la voiture. Néanmoins, l'usage de la voiture reste onéreux pour Maurice ce qui limite donc son utilisation.

Mohamed

« Papa a décidé d'acheter une voiture donc j'étais l'enfant le plus âgé qui était encore aux Comores donc évidemment, c'était moi qui devrais conduire la voiture ! »

Homme, 35 ans	Grenoble (38)
Marié, sans enfant	Covoiturage, train, voiture en solo
Employé dans le tourisme	

Mohamed est originaire des Comores. Il y passe son enfance avant de commencer ses études en Tunisie. Après avoir obtenu une maîtrise de lettres modernes, Mohamed retourne aux Comores dans le but de s'y installer comme enseignant. Néanmoins, peu de temps après, il repart cette fois-ci en France pour passer son DEA de lettres modernes. C'est donc à l'université de Grenoble qu'il s'inscrit. Il s'installe en résidence universitaire, sur le campus, où il restera deux ans et demi. Mohamed trouve un petit emploi dans une station-service, qui lui permet notamment d'acheter une voiture. Ainsi, sur le campus, Mohamed se déplaçait essentiellement à pied ou à vélo ; son emploi à la station-service l'amène à utiliser davantage la voiture, car il s'installe peu de temps après dans un appartement au centre-ville de Grenoble.

S'ouvre ensuite alors une période charnière. Après avoir échoué une seconde fois à l'agrégation de lettres modernes, il décide de prendre un congé-formation et se reconvertit dans le tourisme. Sa formation se trouve à Lyon, mais il continue de vivre à Grenoble. N'ayant plus de voiture à ce moment-là, Mohamed se tourne alors vers l'association de covoiturage. Il se marie et sa femme vient le rejoindre en France où ils résident encore au moment de l'entretien. Ayant été embauché dans une agence de tourisme à Lyon, Mohamed continue de partager ses trajets en tant que conducteur et utilise également le train pour se déplacer, notamment les jours où il n'est pas accompagné par un covoitureur.

Monique

« De tout an, on a fait du covoiturage. Pour les enfants, par exemple, de temps en temps, j'allais les emmener à l'école et d'autres parents venaient les récupérer. Ou pour le sport, on a toujours fait comme ça, on a toujours partagé le transport à plusieurs... »

Femme, 55 ans Veuve, 2 enfants Employée	Grazac (31) Covoiturage, voiture en solo

Monique a été rencontrée dans la même entreprise que Joachim et Laura. Elle y travaille depuis plusieurs années et a pris l'habitude de s'y rendre en covoiturage, avec ses belles-sœurs qui travaillent à proximité ou avec des voisines. Monique a pris l'habitude du covoiturage au moment de l'obtention de son permis de conduire. Puisqu'elle était la seule de sa famille à le posséder, elle transportait ses parents et ses frères et sœurs. Pour ses loisirs, elle entraîne une équipe de basketteuses et perpétue dans cette activité aussi le covoiturage.

Néanmoins, elle fut contrainte d'abandonner temporairement le covoiturage au moment du décès de son mari. Ses enfants étant encore jeunes, elle préférait alors pouvoir disponible pour eux au besoin, notamment en cas de maladie. Puis, lorsque ces derniers ont grandi, elle a progressivement repris le covoiturage avec des voisines pour se rendre sur son lieu de travail.

Muriel

« Au début, je faisais aller-retour quand j'étais claquée ! Après, je faisais plus que le retour puisque je prenais le train et comme j'ai fait tout l'hiver déjà, le retour, quand un matin, ça m'a piquée, je suis partie à vélo, le soir j'avais pris le rythme ! »

Femme, 44 ans Mariée, 2 enfants Graphiste	Castanet-Tolosan (31) Vélo, voiture en solo, covoiturage

Originaire de Normandie, Muriel passe son permis de conduire afin de trouver de l'emploi. Elle trouve son premier emploi en région parisienne où elle ne restera qu'un an et demi. Elle retourne ensuite en Normandie où elle achète sa première voiture. En poste à Rouville (Haute-Normandie), elle y restera jusqu'en 1996. Elle se marie durant cette période en Normandie et ses deux filles y naîtront. Elle se déplace alors à vélo pour se rendre sur son lieu de travail, mais aussi en voiture notamment durant une période de près de deux ans où son mari se trouve en poste à Caen. Puis, en 1996, la famille part s'installer en région toulousaine.

Muriel cherche alors du travail. Elle visite à vélo les mairies des villages voisins, puis elle suit une formation de 3 mois au Nord de Toulouse. Durant cette formation, elle se déplace en voiture. Elle travaille ensuite pendant un temps à Labège où se rend principalement en voiture pour pouvoir être à l'heure le soir à la sortie de l'école de ses filles. Puis, elle trouve un emploi plus stable au Conseil Général à Toulouse où elle travaillait encore lorsque nous l'avons rencontrée. Après y être allée pendant trois mois seule en voiture, elle rencontre une collègue avec qui elle partagera le trajet durant trois ans. Ce covoiturage cesse au moment du départ de cette collègue. Puis, Muriel tâtonne ensuite pour retrouver un mode alternatif à la voiture pour se rendre au travail. Elle utilisera d'abord le train et le vélo, avant d'opter pour le vélo sur la totalité de son trajet. Ce passage vers le vélo semble avoir été favorisé par l'autonomisation de ses filles et notamment l'entrée en sixième de la dernière. Ainsi, au moment de l'entretien, Muriel se rendait donc quotidiennement à vélo à son travail, soit un trajet d'environ 30 km aller-retour.

Nadia

« Je connais par cœur leur vie ! Ah oui... Je connais son mari, ses enfants, je connais tout ! Tout ! Quand je te dis tout, c'est tout ! Même des trucs intimes, tout ! Bien sûr, tu crées de l'intimité ! »

Femme, 32 ans	Paris (75012)
Célibataire	Covoiturage, voiture en solo
Responsable logistique	

Nadia est originaire d'un petit village de l'Ardèche où elle passe une partie de son enfance avant que sa famille ne s'installe près de Limoges. Issue d'une famille modeste, ses souvenirs de déplacements durant l'enfance ou la jeunesse sont essentiellement des souvenirs de marche à pied. Elle passe et obtient son permis à 20 ans, avant de partir faire ses études en région parisienne. Là, elle commence à utiliser une voiture pour se rendre sur son lieu d'études, très éloigné de son logement.

Elle trouve son premier emploi en région parisienne et continue alors de se déplacer en voiture. Puis, elle emménage dans Paris et change d'emploi : son travail se trouve alors près d'Orly. Toujours utilisatrice de la voiture, elle commence progressivement à ramener des collègues le soir, puis à les emmener le matin. Néanmoins, ce covoiturage occasionne chez Nadia des frustrations car elle considère que ses passagers ne lui témoignent pas suffisamment de reconnaissance pour le service qu'elle leur rend.

Nicole

« Alors, en covoiturage, on passe encore plus de temps mais comme c'est très sympathique, on discute dans la voiture, du coup, on ne le ressent pas ! c'est pas du tout pesant ! »

Femme, 57 ans Mariée, 3 enfants Enseignante	Aucamville (31) Covoiturage, voiture en solo

Nicole est issue d'une famille relativement favorisée et aisée. Son père était ingénieur dans les usines Pechiney ; de ce fait, la famille a fréquemment déménagé durant l'enfance de Nicole. Elle décide ensuite de venir achever son lycée à Paris où vivent ses grands-parents. Ses années d'études à Orsay se trouvent rapidement perturbée par la révolte étudiante de mai 68. Elle retourne alors vivre chez ses parents, puis se marie et réussit le concours d'enseignement en LEP. Le couple s'installe alors près d'Orsay car Nicole obtient un poste à Trappes. Leurs trois enfants sont nés en région parisienne, où ils sont restés jusqu'en 1992. A cette date, le mari de Nicole décide de changer de travail et trouve un emploi près de Toulouse : la famille s'installe alors en région toulousaine. Par chance, Nicole obtient un poste mais dans une ville relativement éloignée de Toulouse.

S'étant toujours déplacée en voiture en région parisienne pour se rendre dans son lycée, Nicole réalise donc ses déplacements domicile-travail en voiture durant sa première année à Toulouse. Mais, rapidement ces trajets lui pèsent d'autant qu'elle se sent relativement seule et isolée dans cette région où elle ne connaît personne. Puis, la seconde année, elle se renseigne sur un covoiturage qui s'organise entre les enseignants et décide d'y participer. Elle en sera rapidement très contente : non seulement le temps de trajet lui paraît moins long à plusieurs, mais le covoiturage lui permet de se lier d'amitié avec d'autres personnes de son lycée. Le covoiturage constitue alors pour Nicole un véritable vecteur d'intégration sociale à Toulouse.

Patrice

« C'est simplement que la voiture elle est vieille ! (...) J'ai envie de la garder parce que financièrement, ça m'arrange ! Et puis, c'est le fait d'avoir des horaires maintenant qui me permettent de prendre le train sans problème. Quand je suis à la fac, je n'ai pas d'imprévu ! »

Homme, 41 ans	Chambéry (73)
Célibataire, sans enfant	Train + vélo, voiture en solo
Etudiant	

Patrice est originaire de l'Ain. Ses souvenirs d'enfance sont marqués par plusieurs voyages en train réalisés avec son parrain, cheminot. Après avoir obtenu son baccalauréat et son permis de conduire à Villefranche-sur-Saône, Patrice commence des études à Lyon. Durant ses années étudiantes, ses déplacements sont principalement effectués en transports en commun mais aussi à pied par souci d'économies. Lorsqu'il commence à travailler en temps que maître auxiliaire, il achète sa première voiture, une 2CV qui lui sert alors à faire tous les trajets relatifs à son emploi.

Après un an passé à Dijon, il cherche du travail comme analyste programmeur et décide de s'installer en Savoie durant cette période de recherche d'emploi. Tout en habitant Chambéry, il est amené à travailler régulièrement à Grenoble. C'est ainsi qu'il commence à utiliser le train pour se déplacer. Il l'abandonnera, lui préférant alors la voiture, en fonction de ses contraintes professionnelles, notamment le transport d'objets lourds ou volumineux. Après la fermeture de l'entreprise dans laquelle il travaillait, Patrice se retrouve au chômage et décide alors de reprendre des études. Lorsque nous l'avons rencontré, il passait ainsi un master en sciences de l'éducation à l'Université de Grenoble. Les horaires réguliers des cours du master lui permettaient alors d'utiliser quasiment tout le temps le train pour se rendre en cours.

Pierre

« Moi, j'ai la période d'été que je fais à vélo, je n'utilise la voiture la mienne ou celle des autres, qu'en période d'hiver ! que en gros, d'octobre à février... »

Homme, 43 ans Marié, 4 enfants Ingénieur	Castanet-Tolosan (31) Covoiturage, vélo

Originaire de l'est de la France, Pierre y réalise une partie de ses études avant d'intégrer une école d'ingénieur en banlieue parisienne. C'est là qu'il rencontre sa femme. Ils trouvent un emploi dans la même école à Metz où ils resteront 5 ans. Puis, ils s'installent en région toulousaine où ils achètent une maison. Soucieux de limiter leurs déplacements quotidiens motorisés, leur choix de la maison s'est opéré en fonction de la proximité des écoles pour leurs enfants.

Si Pierre est cycliste durant les beaux mois de l'année, il se déplaçait néanmoins en voiture en solo le reste du temps. Puis, progressivement depuis quelques années, il a commencé à partager certains trajets avec des collègues. Au moment de l'entretien, il avait ainsi deux covoitureurs différents entre le matin et le soir, ce qui lui permettait d'avoir une grande amplitude horaire professionnelle. Enfin, Pierre et sa famille nous sont apparus relativement sensibles aux questions environnementales ; la femme de Pierre est notamment engagée dans une association qui promeut d'autres mobilités.

Sébastien

« Je suis toulousain depuis peu ! Le 3^{ème} jour après être arrivé, j'avais décidé, parce que j'avais fait un peu de militantisme au début de ma carrière cycliste à Londres, je manquais d'expérience et de maturité donc c'était pas très réussi ! Donc là, je m'étais dit, surtout que j'aime beaucoup la ville de Toulouse et je trouve qu'elle en profiterait de politiques un peu plus intelligentes ! Donc le 3^{ème} jour où je suis arrivé, je suis allé à l'association vélo... »

Homme, 33 ans	Toulouse (31)
Vie maritale	Vélo
Chargé de mission	

Sébastien est l'archétype du cycliste militant. Il adopte dès sa jeunesse des usages cyclistes constants, que ce soit durant ses études à Paris ou ses premières expériences professionnelles en France comme à l'étranger. En effet, après la fin de ses études, Sébastien obtient un premier contrat de travail en Egypte où il restera 18 mois. Puis, il travaille à Londres et Bruxelles avant de reprendre des études à Boston (USA). De retour en France, il s'installe avec sa petite amie à Toulouse et commence alors à s'investir dans l'association de cycliste locale. Aujourd'hui, Sébastien est père de deux petites filles et habite en proche banlieue parisienne, mais reste fidèle à son vélo.

Serge

« En rentrant de vacances, on n'a pas fait réparer la voiture tout de suite et au bout de 6 mois, on l'a revendue à des gitans qui passaient et qui la voulaient ! on s'est rendu compte qu'on en avait très peu besoin de la voiture... »

Homme, 46 ans	Montreuil (93)
Vie maritale, 4 enfants	Vélo
Comptable	

Serge a passé toute sa vie en banlieue parisienne. Il passe son permis à 20 ans mais achète sa première voiture plus tard, lorsqu'il s'installe avec sa copine. De cette union, naîtra un garçon. Le couple s'interroge d'ailleurs sur l'achat d'un second véhicule afin de répondre aux exigences horaires des gardes d'enfant, mais ils opteront finalement pour un vélo. Puis, sa compagne achète une moto qu'il gardera par la suite après leur séparation.

Au moment de l'entretien, Serge vivait en couple depuis plus de 10 ans. Il avait trois enfants de sa nouvelle compagne. Depuis plus de deux ans, la famille a décidé de se séparer de sa voiture après que ce dernier est tombé en panne. Parallèlement, Serge est investi dans une association cycliste locale ce qui l'encourage à limiter ses déplacements automobiles.

Simon

« C'est pas mal de pouvoir se poser dans un train, de lire le Monde, de regarder par la fenêtre... Quand vous sortez d'une réunion, avoir le stress des embouteillages, la fatigue de la conduite, parce qu'il fait mauvais temps... Alors qu'on peut monter dans un train, s'acheter un journal, bouquiner et même dormir ! C'est quand même beaucoup plus agréable ! »

Homme, 53 ans Célibataire, sans enfant Architecte	La terrasse (38) Transports en commun avec parking-relais

Après ses études, Simon quitte son Paris natal pour une expérience de 4 ans au Maroc. Ayant passé son permis de conduire en France, il achète une voiture mais participe aussi beaucoup aux covoiturages organisés entre les enseignants de son lycée. De retour en France, il travaille successivement en Saône-et-Loire, puis à Mâcon, Besançon, Valence et Lyon en tant qu'attaché-foncier donc avec beaucoup de déplacements. Cette période est alors marquée par un fort usage de l'automobile. Après avoir été muté par sa société lyonnaise à Grenoble, il démissionne et intègre une SCOP d'architectes où il travaille toujours lorsque nous le rencontrons.

Ayant choisi de vivre en retrait de la ville de Grenoble, un peu dans les montagnes, Simon reste un usager régulier de la voiture. Néanmoins, il utilise depuis leur ouverture les parking-relais et donc les transports en commun urbains grenoblois. De plus, Simon est fortement attaché aux usages du train qui sont synonymes pour lui de repos et de convivialité. C'est ainsi qu'il préfère le train à la voiture pour ses déplacements sur Paris, voire même à Lyon.

Sophie

« Le vélo, c'était un peu un rêve de me dire quand je serais étudiante, quand j'habiterais en ville, j'aurais le vélo ! C'était vraiment une envie ! Et vraiment, c'était un plaisir d'y aller en vélo, c'était pas l'envie de la voiture, se dire qu'on est indépendante ! Non, c'était vraiment l'envie d'y aller à vélo, prendre l'air le matin... »

Femme, 26 ans	Grenoble (38)
Vie maritale	Voiture en solo, vélo et recherche de
Enseignante	covoiturage

Sophie est originaire de la Drôme. Elle y passe son enfance et son adolescence puis réalise une partie de ses études à Valence avant de les achever à Grenoble. Elle passe son permis de conduire en conduite accompagnée sous la pression de ses parents mais sans grand intérêt pour l'activité. Durant l'entretien, Sophie nous exprimera à plusieurs reprises sa préférence pour d'autres moyens de déplacements. Ainsi, durant ses années étudiantes à Grenoble, elle concrétise son aspiration à se déplacer à vélo. Son année de stage l'amène à travailler durant 6 mois à Annecy. Après avoir fait une partie des trajets en voiture, elle décide de s'y rendre en train et vélo, en mettant son vélo dans le train entre Grenoble et Annecy.

Elle obtient son premier poste en région parisienne, ce qui la sépare durant deux ans de son compagnon qui continue à vivre à Grenoble. Cette distance occasionne alors des trajets hebdomadaires en train entre Paris et Grenoble. A Paris également, elle décide d'utiliser le vélo sur ses trajets pour le collège, après plusieurs mois d'usages des transports en commun. Après Paris, Sophie obtient enfin un poste définitif à Vienne. Refusant de déménager de Grenoble, elle cherche alors un moyen d'éviter de prendre seule sa voiture sur ces trajets. Après s'être tournée vers le train, les services de cars interurbains et le covoiturage sans succès, elle s'est finalement trouvée contrainte de se rendre dans son collège en voiture, mais attend tout de même encore qu'un covoitureur se manifeste pour partager son trajet.

Sylvie

« Je trouve que c'est bien, parce qu'on n'est pas seul, déjà ! Et puis, c'est l'anti-stress, comme je disais ! Parce qu'on n'a pas à faire attention à la route et tout ! Et en plus, on peut rencontrer des gens... j'avais rencontré une dame, l'autre jour, une jeune fille, très sympa, on a discuté tout le long ! »

Femme, 54 ans Mariée, 2 enfants Secrétaire	St Jean de Moirans (38) Car interurbain, train, voiture

Sylvie a été rencontrée dans l'hôpital de Grenoble. Elle y travaille depuis de nombreuses années. Elle est habituée à venir seule en voiture à l'hôpital depuis qu'elle y travaille, c'est-à-dire depuis 18 ans. Ce n'est que récemment que Sylvie s'est intéressée à d'autres modes de déplacements, notamment dans le cadre du PDE de l'hôpital et de la mise en place des dessertes interurbaines.

Elle s'était auparavant tournée vers des usages ferroviaires, sur le conseil de collègues utilisant déjà le train, afin d'éviter le stress et les bouchons sur son trajet quotidien. Néanmoins, elle souffrait des fréquents retards du train mais aussi du coût élevé de ce mode de déplacement. La desserte en car mise en place dans le cadre de l'hôpital lui permet alors d'éviter ses inconvénients tout en permettant un trajet reposant. Son temps de trajet en car reste d'ailleurs équivalent à celui de la voiture. Néanmoins, il lui arrive de reprendre son véhicule personnel lorsqu'il faut qu'elle arrive très tôt le matin ou durant les périodes de vacances scolaires durant lesquelles le trafic routier est moins dense.

Thomas

« Parce que j'ai milité en écologie, l'écologie c'est la lutte contre la mécanisation. (...) J'ai commencé à militer dans une association qui s'appelle : le regroupement pour une vie sans voiture, qui était à La Croix Rousse. »

Homme, 38 ans	Lyon (69)
Vie maritale	Marche, Vélo, transports en commun
Journaliste	

Thomas est l'archétype du militant anti-voiture. Issu d'une famille passionnée et fascinée par l'automobile, il commence à travailler dans la publicité. Puis, il se dégage peu à peu de ses deux mondes pour s'engager dans une carrière militante écologiste et anti-automobile, notamment au travers d'associations telles que Car Buster. Il était, au moment où nous l'avons rencontré, le rédacteur en chef d'un journal prônant la décroissance.

GUIDE D'ENTRETIEN DES RECITS DE VIE

Présentation :

▲ Je suis étudiante en thèse à l'université Paris 5, en sciences sociales. Je réalise donc une enquête sur les modes de transports urbains.

Cet entretien sera anonyme, vos noms et prénoms seront remplacés afin de garantir la confidentialité de vos propos. L'entretien se passe sous forme de discussion, j'ai un certain nombre de questions pour orienter la discussion. Il sera également enregistré car il est difficile de prendre en note l'ensemble de la conversation.

▲ Pourriez-vous vous présenter un peu ?

âge, situation professionnelle, familiale, géographique...

▲ Pouvez-vous me présenter également les autres membres du ménage ?

• Guide d'entretien des cyclistes

1^{ERE} PARTIE : HISTOIRE DE VIE

Souvenirs d'enfance

« Premièrement, nous allons reculer dans le temps, pour parler de l'époque de votre enfance ».

➤ **Les transports dans l'enfance**

- Ou êtes-vous né(e) ?
- Où habitiez-vous pendant votre petite enfance (0 à 6 ans) : ville, campagne, maison, appartement ?
- Quels sont vos premiers souvenirs de déplacements ? Quel type de transport était-ce ?
 - Qu'est-ce que ce transport vous évoque ?
 - Avez-vous des souvenirs de voiture dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Avez-vous des souvenirs de transports en commun dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Souvenirs de vélo ?
 - Avez-vous des souvenirs de déplacements à pied ? A quoi sont-ils associés ? Quels types de déplacements concernaient-ils ?
 - Autre type de locomotion ?

- Lorsque vous étiez enfant, comment alliez-vous à l'école ?
 - Quel souvenir en gardez-vous ?
 - Avez-vous changé de moyens de transport ensuite ?
- Est-ce que vous aviez des activités de loisirs ? Comment y alliez-vous ?
 - Plus tard, comment alliez-vous au collège ? Au lycée ? et ensuite ?

La période du permis de conduire

➤ Le passage du permis, les motivations

- Est-ce que vous possédez votre permis de conduire ?
- A quel moment l'avez-vous passé ? Quel âge aviez-vous ?
- Comment vous déplaçiez-vous avant ?
- Pour quelles raisons avez-vous souhaité le passer ?
- Après votre permis de conduire, quand avez-vous commencé à conduire ? Sur quelle voiture ?
 - (si conduite sur voiture non personnelle : parents, amis...)
- A quelles occasions utilisiez-vous cette voiture ?
 - Quels autres transports utilisiez-vous ?
- Quels souvenirs avez-vous autour de ces 1ères expériences de conduite ?

➤ Possession de la première voiture : changement de pratiques ?

- Quand avez-vous eu votre première voiture personnelle ?
 - Quel âge aviez-vous ?
 - Comment vous l'êtes-vous procurée ?
 - Pour quelles raisons ?
 - A quelles occasions l'utilisiez-vous ?
 - Quels souvenirs vous rappelle t-elle ?
 - Alliez-vous en ville avec (dans Paris, notamment) ?
 - Etait-ce difficile à l'époque ? Pourquoi ? Quels souvenirs en gardez-vous ? Y a t-il des endroits où vous n'alliez pas en voiture ? Pour quelles raisons ?
 - Avez-vous des souvenirs de déplacements en voiture à Paris ? Que vous évoquent-ils ?
- A partir de ce moment-là, vous arrivait-il d'utiliser d'autres moyens que la voiture pour vous déplacer ?
 - Si oui, lesquels ? (transports en commun, vélo, à pied...)

- A quelle occasion ?
- Auriez-vous un exemple ?

Histoire de vie du conducteur

➤ **Maintenant, nous allons progressivement remonter jusqu'à aujourd'hui.**

● Et ensuite, jusqu'à quand avez-vous utilisé une voiture ? Combien avez-vous eu de voitures jusqu'à aujourd'hui ?

● Après votre 1^{ère} voiture, quand avez-vous changé de voiture ? Pour quelles raisons ? Avez-vous des souvenirs particuliers avec ou autour de cette voiture ?

- A quels moments l'utilisiez-vous ? (seul ou accompagné ?)
- Pour quels déplacements ne la preniez-vous pas ?
- Pour quelles raisons ?
- Quels autres modes de locomotion utilisiez-vous alors ?
- A quelles occasions ?
- Pour quels types de déplacements ?
- Pourriez-vous me donner un exemple ?

● Et après, quand avez-vous de nouveau décidé de changer de voitures ? Pour quelles raisons ? etc. jusqu'à la voiture actuelle.

- Quand vous avez choisi des nouvelles voitures, est-ce que les préoccupations environnementales ont joué dans vos critères de choix ? En quoi ?
- Avez-vous changé de mode de transports principal au cours de votre vie ?
 - Quels sont ceux que vous avez abandonnés ?
 - Vers quels autres vous êtes-vous tourné ?
 - Pour quelles raisons ? A quel moment était-ce ?
 - A quelles occasions les utilisez-vous ?
 - Combien de temps les avez-vous utilisés ?

Le vélo

- Depuis combien de temps vous déplacez-vous en vélo ?
- Qu'est-ce qui vous a amené à utiliser le vélo ?
- Quand avez-vous acheté votre vélo ? Comment l'avez-vous choisi ? Sur quels critères ?

2EME PARTIE : LA MOBILITE AUJOURD'HUI

Aujourd'hui : itinéraires

➤ Maintenant, nous allons parler de vos moyens de déplacements actuels.

● Si nous prenons l'exemple de la semaine qui vient de s'écouler, pouvez-vous me récapituler l'ensemble de vos déplacements ?

- horaires
- personnes accompagnatrices
- départ, destination
- mode de transport, etc.

● Aujourd'hui, quel est votre principal mode de déplacements ?

Pour quelles raisons utilisez-vous celui-là ?

- A quels moments utilisez-vous ce type de transport ?
- A quels moments ne l'utilisez-vous pas ?

● Quels sont les autres moyens de locomotion que vous utilisez, ne serait-ce qu'occasionnellement ?

- Pour quelles raisons ?
- A quelles occasions ?

● Adoptez-vous certaines stratégies en fonction du temps qu'il fait (forte pluie, vent, froid, chaleur...) ? Du rendez-vous que vous avez ? De la façon dont vous êtes habillée ?

De quels équipements disposez-vous dans ces cas-là ? Comment faites-vous ?

● A quels moments utilisez-vous votre/une voiture ?

- [S'il s'agit de sa propre voiture] Qui d'autre utilise votre voiture ? Possédez-vous plusieurs voitures dans votre foyer ? A qui appartiennent-elles ?
- [S'il s'agit d'une autre voiture] Comment vous procurez-vous ce véhicule ? A quelles occasions ? Pour quels déplacements ?

Représentations autour de la voiture en ville :

● Si je vous dis « voiture en ville », qu'est-ce que cela vous évoque ?

● Dans une ville comme Paris, quels sont les avantages que vous associez à des déplacements en voiture ? Quels sont les inconvénients ? Qu'est-ce qui est contraignant pour les automobilistes ?

● Pensez-vous que la voiture soit adaptée à une ville comme Paris ? Pourquoi ?

● Pensez-vous que la présence de voitures en ville soit dangereuse ? Pour quelles raisons ? Quels dangers associez-vous à la voiture en ville ?

- (si la pollution et ses conséquences sur la santé n'apparaît pas) Et la pollution ?
Quels types de pollution associez-vous à la voiture en zone urbaine ?
- Comment percevez-vous la pollution ?
 - odeurs
 - visuellement ?
 - bruit ?

• **Guide d'entretien des covoitureurs**

1^{ERE} PARTIE : HISTOIRE DE VIE

Souvenirs d'enfance

« Premièrement, nous allons reculer dans le temps, pour parler de l'époque de votre enfance ».

➤ **Les transports dans l'enfance**

- Ou êtes-vous né(e) ?
- Où habitiez-vous pendant votre petite enfance (0 à 6 ans) : ville, campagne, maison, appartement ?
- Quels sont vos premiers souvenirs de déplacements ? Quel type de transport était-ce ?
 - Qu'est-ce que ce transport vous évoque ?
 - Avez-vous des souvenirs de voiture dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Avez-vous des souvenirs de transports en commun dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Souvenirs de vélo ?
 - Avez-vous des souvenirs de déplacements à pied ? A quoi sont-ils associés ? Quels types de déplacements concernaient-ils ?
 - Autre type de locomotion ?
- Lorsque vous étiez enfant, comment alliez-vous à l'école ?
 - Quel souvenir en gardez-vous ?
 - Avez-vous changé de moyens de transport ensuite ?
- Est-ce que vous aviez des activités de loisirs ? Comment y alliez-vous ?
- Plus tard, comment alliez-vous au collège ? Au lycée ? et ensuite ?

La période du permis de conduire

➤ Le passage du permis, les motivations

- Est-ce que vous possédez votre permis de conduire ?
- A quel moment l'avez-vous passé ? Quel âge aviez-vous ?
- Comment vous déplaçiez-vous avant ?
- Pour quelles raisons avez-vous souhaité le passer ?
- Après votre permis de conduire, quand avez-vous commencé à conduire ? Sur quelle voiture ?

- (si conduite sur voiture non personnelle : parents, amis...)

A quelles occasions utilisiez-vous cette voiture ?

Quels autres transports utilisiez-vous ?

- Quels souvenirs avez-vous autour de ces 1ères expériences de conduite ?

➤ Possession de la première voiture : changement de pratiques ?

- Quand avez-vous eu votre première voiture personnelle ?
 - Quel âge aviez-vous ?
 - Comment vous l'êtes-vous procurée ?
 - Pour quelles raisons ?
 - A quelles occasions l'utilisiez-vous ?
 - Quels souvenirs vous rappelle t-elle ?
 - Alliez-vous en ville avec (dans Paris, notamment) ?
 - Etait-ce difficile à l'époque ? Pourquoi ? Quels souvenirs en gardez-vous ? Y a t-il des endroits où vous n'alliez pas en voiture ? Pour quelles raisons ?
 - Avez-vous des souvenirs de déplacements en voiture à Paris ? Que vous évoquent-ils ?
- A partir de ce moment-là, vous arrivait-il d'utiliser d'autres moyens que la voiture pour vous déplacer ?
 - Si oui, lesquels ? (transports en commun, vélo, à pied...)
 - A quelle occasion ?
 - Auriez-vous un exemple ?

Histoire de vie du conducteur

➤ Maintenant, nous allons progressivement remonter jusqu'à aujourd'hui.

● Et ensuite, jusqu'à quand avez-vous utilisé une voiture ? Combien avez-vous eu de voitures jusqu'à aujourd'hui ?

● Après votre 1^{ère} voiture, quand avez-vous changé de voiture ? Pour quelles raisons ? Avez-vous des souvenirs particuliers avec ou autour de cette voiture ?

- A quels moments l'utilisiez-vous ? (seul ou accompagné ?)
- Pour quels déplacements ne la preniez-vous pas ?
- Pour quelles raisons ?
- Quels autres modes de locomotion utilisiez-vous alors ?
- A quelles occasions ?
- Pour quels types de déplacements ?
- Pourriez-vous me donner un exemple ?

● Et après, quand avez-vous de nouveau décidé de changer de voitures ? Pour quelles raisons ? etc. jusqu'à la voiture actuelle.

- Quand vous avez choisi des nouvelles voitures, est-ce que les préoccupations environnementales ont joué dans vos critères de choix ? En quoi ?

● Avez-vous changé de mode de transports principal au cours de votre vie ?

- Quels sont ceux que vous avez abandonnés ?
- Vers quels autres vous êtes-vous tourné ?
- Pour quelles raisons ? A quel moment était-ce ?
- A quelles occasions les utilisez-vous ?
- Combien de temps les avez-vous utilisés ?

Début du covoiturage

- Qu'est-ce qui vous amené à pratiquer le covoiturage ?
- Comment avez-vous connu le covoiturage ? Comment vous êtes-vous renseigné ?
- Qu'est-ce qui vous a attiré dans ce mode de transport ?
- Qu'est-ce qui vous amené à vraiment passer à l'acte ?
- Comment ça s'est passé ?
- Pouvez-vous me raconter votre 1^{ère} expérience de covoiturage ?

Comment concrètement avez-vous trouvé vos co-voitureurs ? Comment ça s'est passé ?

- Etiez-vous plutôt passager ou conducteur ? Pour quelles raisons ?
- Et ensuite ? Comment se fait-il que vous ayez continué ? Pour quels types de déplacements ?
- Qu'avez-vous alors fait de votre propre véhicule ?

2EME PARTIE : LA MOBILITE AUJOURD'HUI

Aujourd'hui : itinéraires

➤ **Maintenant, nous allons parler de vos moyens de déplacements actuels.**

● Si nous prenons l'exemple de la semaine qui vient de s'écouler, pouvez-vous me récapituler l'ensemble de vos déplacements ?

- horaires
- personnes accompagnatrices
- départ, destination
- mode de transport, etc.

● Aujourd'hui, quel est votre principal mode de déplacements ?

Pour quelles raisons utilisez-vous celui-là ?

- A quels moments utilisez-vous ce type de transport ?
- A quels moments ne l'utilisez-vous pas ?

● Quels sont les autres moyens de locomotion que vous utilisez, ne serait-ce qu'occasionnellement ?

- Pour quelles raisons ?
- A quelles occasions ?

● Quelles possibilités de transports publics possédez-vous autour de chez vous ? De votre travail ?

● A quels moments utilisez-vous votre/une voiture ?

- [S'il s'agit de sa propre voiture] Qui d'autre utilise votre voiture ? Possédez-vous plusieurs voitures dans votre foyer ? A qui appartiennent-elles ?
- [S'il s'agit d'une autre voiture] Comment vous procurez-vous ce véhicule ? A quelles occasions ? Pour quels déplacements ?

● Dans le cadre du covoiturage, êtes-vous plutôt conducteur ou passager ? Pour quelles raisons ?

- Comment avez-vous trouvé vos covoitureurs ? Est-ce les mêmes ? Pourquoi ?
- Etes-vous plutôt passager ? Conducteur ? A quelles occasions ?
- Avez-vous eu des ressentis négatifs de certains voyages ?

Pour les passagers :

- Pouvez-vous me décrire vos sensations en entrant dans la voiture ?
 - Qu'est-ce que vous voyez ?

- Qu'est-ce que vous entendez ?
- Qu'est-ce que vous sentez ?
- etc.
- Etes-vous à l'aise dans cette voiture inconnue ?
- Où vous êtes-vous assis ? Comment les places se sont-elles divisées entre les personnes ?

Pour les conducteurs :

- Avant les trajets, vous arrive t-il de préparer votre voiture ?
- Où prenez-vous vos passagers ?
- Vous arrive t-il de laisser conduire vos voyageurs ?
- Après le voyage en voiture, est-ce que ça vous arrive de nettoyer votre voiture ? Pourquoi ?
- Vous arrive t-il de ne pas aller au travail en covoiturage ? Pour quelles raisons ? La dernière fois, c'était quand ?

Représentations :

- Quels sont selon vous les inconvénients/avantages des transports publics ? D'avoir sa propre voiture ?
- Si je vous dis « voiture en ville », qu'est-ce que cela vous évoque ?
- Dans une ville comme Paris, quels sont les avantages que vous associez à des déplacements en voiture ? Quels sont les inconvénients ? Qu'est-ce qui est contraignant pour les automobilistes ?
- Pensez-vous que la voiture soit adaptée à une ville comme Paris ? Pourquoi ?
- Pensez-vous que la présence de voitures en ville soit dangereuse ? Pour quelles raisons ? Quels dangers associez-vous à la voiture en ville ?
 - (si la pollution et ses conséquences sur la santé n'apparaît pas) Et la pollution ? Quels types de pollution associez-vous à la voiture en zone urbaine ?
- Comment percevez-vous la pollution ?
 - odeurs
 - visuellement ?
 - bruit ?

- **Guide d'entretien des usagers des transports en commun**

1^{ERE} PARTIE : HISTOIRE DE VIE

Souvenirs d'enfance

« Premièrement, nous allons reculer dans le temps, pour parler de l'époque de votre enfance ».

➤ **Les transports dans l'enfance**

- Ou êtes-vous né(e) ?
- Où habitiez-vous pendant votre petite enfance (0 à 6 ans) : ville, campagne, maison, appartement ?
- Quels sont vos premiers souvenirs de déplacements ? Quel type de transport était-ce ?
 - Qu'est-ce que ce transport vous évoque ?
 - Avez-vous des souvenirs de voiture dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Avez-vous des souvenirs de transports en commun dans votre enfance ? A quoi ces souvenirs sont-ils associés ?
 - Souvenirs de vélo ?
 - Avez-vous des souvenirs de déplacements à pied ? A quoi sont-ils associés ? Quels types de déplacements concernaient-ils ?
 - Autre type de locomotion ?
- Lorsque vous étiez enfant, comment alliez-vous à l'école ?
 - Quel souvenir en gardez-vous ?
 - Avez-vous changé de moyens de transport ensuite ?
- Est-ce que vous aviez des activités de loisirs ? Comment y alliez-vous ?
- Plus tard, comment alliez-vous au collège ? Au lycée ? et ensuite ?

La période du permis de conduire

➤ **Le passage du permis, les motivations**

- Est-ce que vous possédez votre permis de conduire ?
- A quel moment l'avez-vous passé ? Quel âge aviez-vous ?
- Comment vous déplaciez-vous avant ?
- Pour quelles raisons avez-vous souhaité le passer ?

● Après votre permis de conduire, quand avez-vous commencé à conduire ? Sur quelle voiture ?

- (si conduite sur voiture non personnelle : parents, amis...)

A quelles occasions utilisiez-vous cette voiture ?

Quels autres transports utilisiez-vous ?

● Quels souvenirs avez-vous autour de ces 1ères expériences de conduite ?

➤ **Possession de la première voiture : changement de pratiques ?**

● Quand avez-vous eu votre première voiture personnelle ?

- Quel âge aviez-vous ?
- Comment vous l'êtes-vous procurée ?
- Pour quelles raisons ?
- A quelles occasions l'utilisiez-vous ?
- Quels souvenirs vous rappelle t-elle ?
- Alliez-vous en ville avec (dans Paris, notamment) ?
- Etait-ce difficile à l'époque ? Pourquoi ? Quels souvenirs en gardez-vous ? Y a t-il des endroits où vous n'alliez pas en voiture ? Pour quelles raisons ?
- Avez-vous des souvenirs de déplacements en voiture à Paris ? Que vous évoquent-ils ?

● A partir de ce moment-là, vous arrivait-il d'utiliser d'autres moyens que la voiture pour vous déplacer ?

- Si oui, lesquels ? (transports en commun, vélo, à pied...)
- A quelle occasion ?
- Auriez-vous un exemple ?

Histoire de vie du conducteur

➤ **Maintenant, nous allons progressivement remonter jusqu'à aujourd'hui.**

● Et ensuite, jusqu'à quand avez-vous utilisé une voiture ? Combien avez-vous eu de voitures jusqu'à aujourd'hui ?

● Après votre 1^{ère} voiture, quand avez-vous changé de voiture ? Pour quelles raisons ? Avez-vous des souvenirs particuliers avec ou autour de cette voiture ?

- A quels moments l'utilisiez-vous ? (seul ou accompagné ?)
- Pour quels déplacements ne la preniez-vous pas ?
- Pour quelles raisons ?
- Quels autres modes de locomotion utilisiez-vous alors ?

- A quelles occasions ?
- Pour quels types de déplacements ?
- Pourriez-vous me donner un exemple ?
- Et après, quand avez-vous de nouveau décidé de changer de voitures ? Pour quelles raisons ? etc. jusqu'à la voiture actuelle.
- quand vous avez choisi des nouvelles voitures, est-ce que les préoccupations environnementales ont joué dans vos critères de choix ? En quoi ?

• Avez-vous changé de mode de transports principal au cours de votre vie ?

- Quels sont ceux que vous avez abandonnés ?
- Vers quels autres vous êtes-vous tourné ?
- Pour quelles raisons ? A quel moment était-ce ?
- A quelles occasions les utilisez-vous ?
- Combien de temps les avez-vous utilisés ?

Les transports publics

- Depuis combien de temps vous déplacez-vous en transports publics ?
- Qu'est-ce qui vous a amené à utiliser les transports publics ?
- Comment vous êtes-vous renseigné de l'offre de transports publics autour de chez vous ?
- Quels types de transports collectifs utilisez-vous ?
- A quel endroit le prenez-vous ?
- Quel titre de transport possédez-vous ?

2EME PARTIE : LA MOBILITE AUJOURD'HUI

Aujourd'hui : itinéraires

➤ **Maintenant, nous allons parler de vos moyens de déplacements actuels.**

- Si nous prenons l'exemple de la semaine qui vient de s'écouler, pouvez-vous me récapituler l'ensemble de vos déplacements ?
- horaires
- personnes accompagnatrices
- départ, destination
- mode de transport, etc.
- Aujourd'hui, quel est votre principal mode de déplacements ?

Pour quelles raisons utilisez-vous celui-là ?

- A quels moments utilisez-vous ce type de transport ?
- A quels moments ne l'utilisez-vous pas ?
- Quels sont les autres moyens de locomotion que vous utilisez, ne serait-ce qu'occasionnellement ?
 - Pour quelles raisons ?
 - A quelles occasions ?
- A quels moments utilisez-vous votre/une voiture ?
 - [S'il s'agit de sa propre voiture] Qui d'autre utilise votre voiture ? Possédez-vous plusieurs voitures dans votre foyer ? A qui appartiennent-elles ?
 - [S'il s'agit d'une autre voiture] Comment vous procurez-vous ce véhicule ? A quelles occasions ? Pour quels déplacements ?

Représentations autour de la voiture en ville :

- Si je vous dis « voiture en ville », qu'est-ce que cela vous évoque ?
- Dans une ville comme Paris, quels sont les avantages que vous associez à des déplacements en voiture ? Quels sont les inconvénients ? Qu'est-ce qui est contraignant pour les automobilistes ?
 - Pensez-vous que la voiture soit adaptée à une ville comme Paris ? Pourquoi ?
 - Pensez-vous que la présence de voitures en ville soit dangereuse ? Pour quelles raisons ? Quels dangers associez-vous à la voiture en ville ?
 - (si la pollution et ses conséquences sur la santé n'apparaît pas) Et la pollution ? Quels types de pollution associez-vous à la voiture en zone urbaine ?
- Comment percevez-vous la pollution ?
 - odeurs
 - visuellement ?
 - bruit ?

Résumé :

Face aux grands enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle, les pratiques de déplacements automobiles se trouvent questionnées ; parallèlement des usages alternatifs à la voiture individuelle semblent émerger. Cette thèse cherche à évaluer la place sociale de ces « altermobilités » (covoiturage, vélo, transports en commun) et la manière dont elles sont réappropriées par les individus, principalement sur le trajet domicile-travail. Deux perspectives sont ainsi envisagées. Tout d'abord, à une échelle méso-sociale, il s'agit de rendre compte du cadre législatif et des acteurs qui portent ces altermobilités. Puis, le cœur de ce travail a été réalisé à l'échelle micro-individuelle. La méthode qualitative choisie, qui procède d'entretiens de vie centrés sur les modes de déplacements, permet de reconstruire les parcours biographiques des altermobilités. L'analyse de ces parcours rend compte des processus et des déterminants des choix de mobilité ainsi effectués. Les résultats mettent en lumière des leviers d'action pour favoriser des usages alternatifs et propose des pistes de réflexion pour amener à des changements d'habitude de déplacements.

« Altermobilities » : a sociological analysis of mobility behaviours alternative to individual car using. Emerging practices?

Summary :

Towards current environmental issues, car using is questioned and new ways of moving seem to emerge. Inferring from such a statement, this thesis aims to evaluate the social impact of these "altermobilities" and the way they are appropriated by individuals, especially for their travels to work. Two perspectives are thus envisaged. Through a meso-social scale, the one gives an account of the legislative frame and of the actors involved in altermobilities. The second one is rather based on micro-individual scale thanks to in-depths interviews centred on modal choice. It allows to build the biographic paths of "altermobile" people and reveals processes and determiners of such mobility choices. The conclusions of this work put the emphasis on the conditions that make change possible. It suggest some new approaches to deal with modal change.

Discipline: SOCIOLOGIE

Mots-clés : altermobilités — usages automobiles — parcours de vie — processus de décision — covoiturage — échelles d'observation

Laboratoire d'Economie des Transports

ENTPE – Rue Maurice Audin – 69 518 Vaulx-en-Velin Cedex – France

ISH – 14 avenue Berthelot – 69 363 Lyon Cedex 07 – France

Centre de Recherche sur les Liens Sociaux

Université Paris 5 - René Descartes – 45 rue des Saints-Pères – 75270 Paris cedex 06