

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

Stéphanie VINCENT

Ce travail de recherche a comme point de départ un double constat empirique. D'une part, l'automobile demeure un objet fortement ancré dans nos modes de vie contemporains tant d'un point de vue symbolique (Abidi, 2008 ; Clochard, 2008) que pragmatique (Dupuy, 1995 ; 1999). D'autre part, les sociétés urbanisées se trouvent confrontées à une forte injonction de changement du fait des grands enjeux environnementaux que sont la pollution, les émissions de gaz à effet de serre ou la raréfaction des ressources énergétiques fossiles. En matière de déplacements, divers systèmes et usages alternatifs à la voiture individuelle émergent - Vélo'v puis Véli'b, autopartage, covoiturage, etc – chacune constituant une forme de réponse à cette injonction environnementale.

Partant de ce constat, il s'agissait alors d'explorer des usages de déplacements alternatifs à la norme automobile dominante afin de repérer les éléments qui influencent le choix de tels usages. Ces usages alternatifs ont été nommés « altermobilités ». Nous reprenons ce néologisme à S. Chevrier et S. Juguet sans limiter son sens à une « mobilité qui prend son temps » (Marzloff, 2005 : 131) ; il désigne les diverses formes de mobilité alternatives à la voiture individuelle, sans présumer de leur contenu. Il constituait également une simplification de langage pour désigner les pratiques dont il est question dans notre recherche (les altermobilités) mais aussi les individus qui les portent (les altermobilistes). Au-delà de la visibilité médiatique récemment offerte à ces altermobilités, quelle place occupent-elles vraiment dans les usages de déplacements ? Les altermobilités sont-elles en passe de se substituer à l'automobilité, comme norme de déplacement dans notre société ?

Une double focale d'observation a été utilisée pour observer les altermobilités. Un premier terrain a été mené à l'échelle mésosociale (Desjeux, 2004 : 6) ; il nous a permis d'appréhender le cadre légal et organisationnel dans lequel se déploient les usages altermobiles. Cet encadrement constitue un premier déterminant des usages individuels. Nous nous sommes particulièrement focalisé sur le jeu d'acteurs qui se déploie autour du covoiturage, car, à l'échelle organisationnelle, les décisionnaires de cette pratique se trouvent difficilement repérables dans la multitude des initiatives et des projets. Des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès des responsables de divers organismes de covoiturage français entre 2005 et 2006, dans le but de mieux percevoir leurs stratégies et les liens entre les différents acteurs du covoiturage.

Un second terrain a plus spécifiquement porté sur l'observation des usages des altermobilités à une échelle micro-individuelle : il constitue le cœur de notre recherche. Une cinquantaine d'entretiens approfondis ont été menés auprès de personnes actives et altermobiles au moins sur le trajet domicile-

travail¹. La méthode sociologique qualitative a été ici mobilisée. La grande force de cette méthode réside dans le fait qu'elle permet de « saisir des "singularités", des cas "particuliers" (mais pas forcément exemplaires) » (Lahire, 1995 : 14) – dans le cas présent, un groupe d'individus rassemblés par leurs usages de déplacements. Trois types d'altermobilités ont été retenues pour ces entretiens : les transports en commun (urbains ou inter-urbains), le vélo et le covoiturage – en tant qu'usage non pas individuel mais collectif de la voiture. Les entretiens ont été menés dans cinq agglomérations françaises afin de faire varier les contextes urbains d'observation des altermobilités. Au sein de la population enquêtée, le principe de diversité a été respecté tant en termes de localisation résidentielle que de caractéristiques sociales.

La méthodologie du récit de vie a été utilisée pour mener les entretiens : il s'agissait de faire raconter aux interviewés l'ensemble des modes de déplacements qu'ils ont été amenés à utiliser au cours de leur vie depuis leur enfance jusqu'au moment de l'entretien. Cette méthodologie permet de saisir les différentes étapes de la vie des individus au travers des changements modaux ; elle donne ainsi accès aux stabilités et aux ruptures qui composent la vie des individus et donne à voir les moments-clés des changements de pratiques. Elle contribue également à les mettre en perspective avec les autres dimensions de la vie des individus que sont la construction familiale et professionnelle. Cette méthodologie d'une extrême richesse permet de rendre compte d'effets de cycle de vie, de génération, de genre, de contexte, mais aussi de reconstruire les processus de décision amenant à l'adoption d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail.

Du fait de ces choix méthodologiques, nous proposons une analyse compréhensive sous contraintes du choix modal. Une telle perspective laisse à voir des effets contextuels et structurants, mais sans pour autant gommer les décisions individuelles. Les individus possèdent des marges de manœuvre, dans les contraintes qui sont les leurs, pour choisir un mode de déplacement. L'échelle d'observation choisie offre la possibilité d'analyser à la fois les effets de contexte et les stratégies individuelles dans une seule et même approche.

L'apprentissage de la mobilité durant l'enfance et l'adolescence se caractérise par un processus progressif d'autonomisation. Durant la période de la jeunesse, définie comme la période intermédiaire entre la sortie de l'enfance et l'entrée dans l'âge adulte (Galland, 1993 : 13), les usages de déplacements se caractérisent par un tâtonnement. En contrepoint de ce tâtonnement durant la jeunesse, l'entrée dans l'âge adulte montre une cristallisation des habitudes. Deux grands types de profils se dessinent alors. Premièrement, pour la majorité des enquêtés, la cristallisation des habitudes se fait au profit de la voiture particulière. Deuxièmement, et cela était assez inattendu, cette cristallisation peut se faire au profit d'altermobilités, telles que le vélo, les transports en commun, ou

¹ Il est important de souligner que nos travaux ne portent pas sur des personnes qui n'ont plus de voiture mais sur une population qui n'utilise pas ou plus la voiture au moins sur le trajet domicile-travail. L'une et l'autre de ces questions constituent des problématiques entières et différentes.

encore le covoiturage. La méthode biographique utilisée dans les entretiens met en lumière le fait que, pour certains, l'altersmobilité serait un usage constant tout au long de la vie qui se dessine dès l'entrée dans l'âge adulte.

Néanmoins, l'entrée dans l'âge adulte reste majoritairement synonyme d'un enracinement d'habitudes automobiles. Les récits de vie ont alors permis de reconstruire les processus de changement amenant à l'adoption d'usages altersmobiles. Ce changement a été analysé sur le trajet domicile-travail. Plusieurs impératifs (Meissonnier, 2001 : 153) pèsent sur ce trajet et le choix du mode : la distance, le temps de déplacement, les impératifs horaires professionnels ou privés, le chaînage des activités et enfin certains avantages ou exigences professionnels². L'ensemble de ces impératifs construit alors un système dans lequel se trouve enserré le choix du mode de déplacement. Du fait de cette dimension systémique, 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 routinières s'installent et se perpétuent. Le changement du mode de déplacement sur le trajet domicile-travail se trouve alors au cœur d'une problématique de transformation des routines. En matière de déplacements comme dans d'autres domaines de la vie quotidienne, les habitudes amènent à la reproduction quasi-inconsciente des mêmes gestes qui fonctionnent comme une « évidence intériorisée » (Kaufmann J-C., 1997 : 124), constituant un fort facteur d'inertie (Kaufmann V., 2000 ; Flamm, 2004a). Le changement d'habitudes implique un véritable bouleversement des routines préétablies.

Le changement modal est un processus complexe qui mobilise à la fois un contexte biographique favorable au changement, des dispositions à l'adoption d'un mode altersmobile et enfin des éléments déclencheurs qui entraînent véritablement le passage à l'action. Tout d'abord, le changement modal s'insère dans un contexte biographique de remise en cause des routines qui peut aller de la rupture biographique suite à un événement brutal à une simple modification de l'un des impératifs du système enserrant le choix modal (déménagement ou changement d'emploi, par exemple). Dans tous les cas, il s'agit d'un événement plus ou moins imprévisible qui affecte la trajectoire biographique de l'individu et remet en cause ses routines (Grossetti, 2006). Ensuite, l'individu doit avoir des prédispositions à changer de mode. Ces prédispositions peuvent également prendre des formes différentes : une « érosion de l'usage automobile » (Goodwin, 1985), l'attirance pour un autre mode, ou encore une dissonance avec les valeurs environnementales que possèdent ou développent l'individu. Enfin, un événement déclencheur est nécessaire pour que l'individu passe véritablement à l'action et change de mode de déplacements.

Trois grands types de déclencheurs sont repérables : la contrainte, l'engagement ou l'opportunité. Dans les processus de changement déclenchés par la contrainte, le changement s'opère suite à une

² Il apparaît par exemple que l'octroi d'une voiture de fonction ou le bénéfice d'une place de parking sur le lieu de travail encouragent l'usage de la voiture individuelle.

obligation d'utiliser un autre mode de déplacement pour se rendre au travail (véhicule en panne, incapacité à conduire, etc.). Dans les processus liés à l'engagement, il s'agit davantage d'un processus de réduction de la dissonance cognitive (Festinger, 1957) qui s'opère : engagés dans des actions citoyennes et/ou écologistes, les individus mettent leurs pratiques de déplacements en adéquation avec leurs manières de penser. Enfin, dans les processus opportunistes, le changement se trouve déclenché par la rencontre avec une alternative au déplacement automobile. Il s'agit typiquement des changements modaux que l'on observe lors de la mise en place de PDE. Dans les changements observés, il apparaît clairement que c'est la conjonction de ces trois éléments (contexte biographique favorable, dispositions à changer et éléments déclencheurs) qui amènent au changement. Les éléments déclencheurs jouent un rôle capital dans les processus de changements car c'est grâce à eux que l'individu se trouve engagé dans un changement concret de pratiques. Il est donc important de souligner le rôle de l'offre alternative, sans laquelle les changements opportunistes ne pourraient avoir lieu.

Quatre grands types de processus amènent à l'adoption d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail. Le premier de ces processus se décrit en termes de constance des usages depuis le moment de l'entrée dans l'âge adulte : les habitudes prises lors de cette étape du cycle de vie, structurante en matière de déplacements adultes, ne sont pas des habitudes automobiles mais altermobiles. Les trois autres processus sont des processus de changement liés à la contrainte, l'engagement ou l'opportunité.

Ces pratiques altermobiles issues d'un changement se pérennisent sous l'effet de trois facteurs : la réappropriation du temps de trajet, la légitimation sociale des nouvelles pratiques et le temps d'usage. Les nouveaux altermobilités avaient la perception de perdre leur temps en voiture ; en revanche, même si leur temps de déplacement à vélo ou en transports en commun est plus long du point de vue du temps de la montre, il n'est pas perçu comme un temps perdu mais comme un temps plein. Il est, en effet, réapproprié au profit d'autres activités qui obéissent à des logiques de productivité, de relâchement, de sociabilité ou encore d'évasion (Flamm, 2004b). Parallèlement, les nouvelles pratiques doivent être légitimées par l'entourage de l'individu pour faciliter leur pérennité. Lorsque les « autres significatifs » (Berger, Luckmann, 2006) ne légitiment pas l'usage, l'individu peut être amené à rechercher d'autres « autres significatifs » qui légitiment ses choix, par exemple au sein de milieux associatifs. Enfin, plus le temps passe, plus les nouvelles pratiques sont répétées et plus elles s'enracinent dans les routines quotidiennes. Les modifier à nouveau devient alors plus difficile.

Les altermobilités ne renoncent pas à tout usage automobile et ne se séparent pas nécessairement non plus de leur véhicule. En élargissant l'analyse des usages modaux à l'ensemble des motifs de déplacements, on observe plusieurs attitudes. Une partie des altermobilités ne cherche pas à limiter ses usages, même si certains culpabilisent de ne pas le faire. D'autres essaient de rationaliser leur usage de la voiture, certains allant même jusqu'à renoncer à certains déplacements qui nécessiteraient l'usage d'une voiture. Du point de vue de la possession d'une automobile, ceux qui se séparent de

l'objet le font soit du fait de contraintes financières fortes, soit de manière choisie en lien avec un fort engagement environnemental. Mais, pour la majeure partie des personnes interrogées, on n'observe pas de dépossession de l'objet. Pour une partie même de ces derniers, avoir une voiture permet de conserver une liberté dans les choix modaux. De manière assez surprenante, il semblerait que la possession d'un véhicule conforte les choix alternatifs en empêchant les altermobiles de se sentir captifs de leurs choix de déplacements. De ce fait, en cas d'obligation, ils possèdent toujours la possibilité de reprendre leur voiture au moins occasionnellement sur le trajet domicile-travail. Ce constat est particulièrement vrai pour les covoitureurs. Les équipages les plus pérennes dans le temps sont ceux pour qui la relation interpersonnelle prime sur la praticité de l'usage et donc chacun des équipiers possède son propre véhicule.

Parmi les altermobilités observées, le covoiturage a fait l'objet d'une attention particulière, tant au niveau organisationnel qu'individuel. L'étude approfondie du covoiturage au niveau organisationnel montre que ce dernier se trouve en réalité qu'au tout début d'un processus d'institutionnalisation dont l'issue est encore incertaine. Le développement de l'usage du covoiturage semble se heurter à deux problèmes principaux. Premièrement, les structures qui cherchent à développer le covoiturage peinent à trouver des financements pérennes. Ces problèmes de financement influencent les relations entre les différents acteurs et empêchent notamment toute alliance entre eux ainsi que le partage des bases de données de trajet. Or, cette absence de partage nuit à l'efficacité des mises en relation. Deuxièmement, en regard de l'usage individuel, le covoiturage pose un problème d'autonomie de déplacement. Il s'oppose à la recherche d'autonomie qui caractérise tout l'apprentissage individuel de la mobilité depuis l'enfance jusqu'à l'âge adulte. Le covoiturage ne semble donc être amené à se développer que dans la mesure où les avantages perçus à se déplacer en covoiturage seront suffisamment importants pour justifier la perte d'autonomie qu'ils engendrent. C'est justement ce que l'on peut observer durant les périodes de flambée du prix du pétrole.

Au final, les altermobilités sont davantage à envisager en complémentarité avec l'automobilité, qu'en substitution. Les usages altermobiles constituent un élargissement des possibles en matière de mobilité, ou un élargissement de la « motilité » (Kaufmann V. et alii, 2003 ; Kaufmann V. et alii, 2004). Du fait de cette complémentarité dans les usages, un simple remplacement de norme apparaît peu probable. Si une modification des normes d'usages en matière de mobilité est possible, elle n'est pas à entendre comme le passage de l'exclusivité automobile à un autre mode exclusif. Bien au contraire, elle est davantage à imaginer en termes de diversification des usages et comme une rationalisation des usages automobiles, au sens d'une adaptation du mode choisi aux impératifs du déplacement.

Cependant, l'institutionnalisation des altermobilités apparaît comme un processus en cours, la réappropriation de ces usages n'étant encore le fait visiblement que de quelques individus, tandis que des notions telles que le respect de l'environnement commencent à envahir la société. Si les valeurs

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

orientent l'action (Weber (1919 [1995]), nous sommes peut-être à une sorte de tournant social où les valeurs auraient pris de l'avance sur les normes. Ces dernières seraient alors en redéfinition, les altermobilistes faisant figure de pionniers de ces nouvelles normes. Se combinant aux contraintes croissantes du coût du carburant, la diffusion rapide de ces valeurs risque d'amener dans les années qui viennent de profondes transformations dans nos manières de nous déplacer.

Bibliographie :

Abidi A., « L'attachement à la voiture comme mode de vie urbain », communication présentée le 26 septembre 2008, Colloque Environnement et modes de vie, Université de Caen.

Berger P., Luckmann T., 2006 [1986], *La construction sociale de la réalité*, Paris, Armand Colin.

Clochard, F., 2008, *La voiture. Un regard socio-anthropologique sur le rapport à l'objet automobile*, thèse de doctorat, Université Paris-Descartes.

Desjeux D., 2004, *Les sciences sociales*, Paris, PUF.

Dupuy G., 1999, *La Dépendance automobile*, Paris, Economica.

Dupuy G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Economica.

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.

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.

Goodwin P.B., 1985, « Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal » in *Table ronde CEMT*, n°68, pp. 65-94.

Grossetti M., 2006, « L'imprévisibilité dans les parcours sociaux », in *Trajectoires sociales et bifurcations, Cahiers Internationaux de Sociologie*, Paris, PUF, pp. 5-28.

Kaufmann V., Bergman M.M. and Joye D., 2004, *Motility: Mobility as capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4) pp. 745-756.

Kaufmann J-C., 1997, *Le cœur à l'ouvrage, théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan.

Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y., Joye D., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Lahire B., 1995, *Tableaux de famille : heurs et malheurs scolaires en milieux populaires*, Paris, Le Seuil.

Marzloff B., 2005, *Mobilités, trajectoires fluides*, La tour d'Aigues, Ed. de l'Aube.

Meissonnier J., 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.

Weber M., 1995 [1919], *Economie et société*, Paris, Plon.