

L'écocitoyen au volant : entre choix subi et contrainte voulue

Résultats d'une recherche-action menée
sur le campus de Luminy à Marseille

- **Dominique Ami** *
Maître de conférences en économie
- **Heidi Ittner** **
Docteur en psychologie, Professeur assistante
- **Marie Jacqué** *
Maître de conférences en sociologie
- **Alexandra Schleyer-Lindenmann** *
Maître de conférences en psychologie

Préférer les transports collectifs à la voiture individuelle, opter dans ses déplacements pour le vélo ou la marche à pied, sont des injonctions apparues, dans les campagnes de communication des agglomérations urbaines, comme un élément central d'un modèle de ville durable. Les déplacements automobiles y sont présentés comme une source de pollution

Réduire l'utilisation de la voiture individuelle en faveur des transports en commun ou du covoiturage est une des voies préconisées pour contribuer à diminuer l'émission des gaz à effet de serre et participer à la protection de l'environnement. Cette injonction se fonde sur le principe que le fait de se déplacer en voiture, ou non, relève d'un acte ou d'un choix individuel. A travers les résultats d'une étude empirique menée sur le campus universitaire de Luminy à Marseille, nous souhaitons, en replaçant l'usage de la voiture comme un élément de style de vie, soulever les contradictions et paradoxes qui émergent au sujet des pratiques éco-citoyennes. Dans le domaine des transports, il apparaît que les facteurs contextuels et socio-économiques jouent un rôle important et qu'en plus, en ce qui concerne l'usage de la voiture, les personnes privilégient des stratégies d'adaptation individuelle plutôt que des actions collectives. L'étude des comportements pro-environnementaux dans le domaine des modes de transport nécessite de prendre en compte l'ensemble des facteurs contextuels et structurels et, notamment, l'influence des politiques publiques dans ce domaine.

majeure qu'il convient de limiter par le recours à des modes de transport alternatifs. Dans le cadre des plans de déplacement urbain (PDU), les types de mobilité sont décrits comme des comportements dépendant du choix rationnel

des usagers au regard de contraintes matérielles mais aussi des incitations environnementales (Adibi, 2009). La mise en place de politiques environnementales à l'échelle des agglomérations urbaines s'accompagne donc d'une requa-

* ESPACE, UMR 6012, Université de la Méditerranée / CNRS
Département des sciences humaines, Case 901, Faculté des sciences de Luminy, 163 avenue de Luminy,
13288 Marseille cedex 9

dominique.ami@univmed.fr, marie.jacque@univmed.fr, alexandra.lindenmann@univmed.fr

** Université Otto-von-Guericke, Magdeburg, Allemagne

*Otto-von-Guericke University, Department of Psychology, P.O. Box 4120, D - 39016 Magdeburg, Germany
heidi.ittner@ovgu.de*

lification des pratiques de mobilité en comportements éco-citoyens.

De façon plus générale, le discours sur l'écocitoyenneté renvoie à un « découpage » des modes de vie et de consommation en « comportements individuels » qui seraient les fruits d'un choix motivé et rationnel, et dont la transformation dépendrait, en grande partie, de la motivation des individus.

Nos résultats confortent l'idée que le recours à un mode de transport ne relève pas uniquement d'un choix individuel rationnel, mais aussi de contraintes socio-économiques, d'une part, et de l'adhésion sociale et symbolique à ce bien de consommation, d'autre part (Baudrillard, 1970 ; Illich, 1973 ; Clochard, 2008). Au cours des dernières décennies, la voiture est devenue de loin le moyen de déplacement préféré des Français puisqu'elle assure 80% de la mobilité quotidienne des ménages (Planchat, 2007 ; Kaufmann, Jemelin & Guidez, 2001). 81,3% des ménages français possèdent une automobile en 2007 et ils y consacrent 12,3% de leur budget, taux qui n'a cessé de progresser depuis les années 1990 (INSEE, 2007).

Dans ce contexte, le « choix » d'un mode de transport se caractérise par la dépendance économique et sociale vis-à-vis de la voiture. L'accroissement du parc automobile a accompagné des modifications structurelles dans les modes de vie, en particulier l'augmentation de l'accès à la maison individuelle, située de préférence dans les quartiers périphériques de la ville, « au calme et au vert » (Baccaïni et Sémécurbe, 2009). Mais ces quartiers, en général, sont aussi moins bien desservis en transports collectifs (TC) (Bosvieux, 2005 ; Godard et Quercy, 2009a ; Jourdan, 2009). Ces questions de mobilité et du choix de mode de transport se posent avec encore plus d'acuité aujourd'hui, en période de métropolisation (Godard et Quercy, 2009b).

D'autres facteurs, comme le contexte de ville d'habitation ou des changements dans le style de vie ou encore des effets d'appartenance générationnelle, ont été également mis en avant en tant qu'éléments influençant les choix de mode de transport (Bamberg, 2006 ; Bamberg, Hunecke & Bloebaum, 2007 ; Harms & Truffer, 2005 ; Thomann & Luxembourg, 2009).

La requalification des modes de déplacement comme enjeu environnemental signifie-t-elle alors la rupture avec une logique individualisée des modes de mobilité ?

Les résultats obtenus par un travail de recherche pluridisciplinaire mené sur le campus de Luminy, à Marseille, nous permettent d'interroger la notion d'écocitoyenneté au regard de l'idée de « choix » qui serait offert à l'individu entre des pratiques préservant l'environnement et des pratiques, au contraire, écologiquement destructrices. La mise en exergue d'une possibilité de « choix » dans les modes de déplacement se heurte aux déterminismes économiques et sociaux des pratiques de mobilité et des logiques de logement. De ce point de vue, le choix du mode de transport en commun ou de l'automobile relèverait davantage d'un « choix subi » – ou d'une « contrainte voulue » –, lié à l'ensemble du style de vie. Comme nous verrons, les personnes interrogées sont loin de changer de mode de transport pour en adopter de plus « doux » ou de plus « actifs » (Cicile, 2009, p. 76). L'appel à l'écocitoyenneté dans le domaine des transports fait plutôt émerger des stratégies permettant de préserver l'automobilité.

Ce travail a été mené par des chercheurs de l'UMR ESPACE – équipe Desmid – et un acteur local, l'association *Voiture et Co*, qui gère, depuis septembre 2005, une *Maison des Transports*¹ sur le campus de la faculté des Sciences de Luminy. Cette recherche a été soutenue par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Energie (ADEME) et le Service Environnement et Energie de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le cadre du programme « Ecocitoyenneté ». Ce programme avait, entre autres, le but d'évaluer l'efficacité d'actions menées pour encourager les comportements préservant l'environnement. En discussion avec les responsables de projet de la *Maison des Transports*, il s'est avéré qu'afin de pouvoir évaluer l'effet de leurs actions sur les comportements de choix de mode de transport, il était nécessaire d'étudier d'abord ceux-ci spécifiquement auprès des usagers du campus de Luminy.

Méthodologie de l'enquête

Echantillon

Une enquête par questionnaire a été menée sur le campus de Luminy, auprès des usagers (salariés et étudiants). Les questionnaires ont été distribués en face à face, puis récupérés quelques jours plus tard. Les personnes mettaient environ quarante-cinq minutes pour remplir un questionnaire. Nous souhaitons avoir des tailles de groupe comparables entre étudiants et salariés. 465 questionnaires remplis et exploitables ont été recueillis, réunissant 211 salariés (âge moyen : 42 ans) et 254 étudiants (âge moyen : 21 ans). L'échantillon est plutôt féminin, tant pour les étudiants (64,2 % de femmes) que pour les salariés (58,2% de femmes). L'échantillon des salariés est pour un tiers très diplômé (diplôme égal à au moins bac plus 5), et le salaire est en moyenne supérieur à celui des individus vivant dans la région PACA. Les étudiants disposent à 75% de moins de 750 Euros de revenu par mois ; ils sont, à 80%, en licence. Que ce soient les étudiants ou les salariés, les personnes interrogées habitent très majoritairement à Marseille et notamment dans les 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements, des quartiers à proximité du campus de Luminy. 89,47% des salariés et 50,4% des étudiants déclarent posséder un véhicule personnel.

Questionnaire

Le questionnaire utilisé couvre un large éventail d'aspects de la problématique des transports, notamment : les pratiques et possibilités d'action en matière de mobilité, mais aussi les préoccupations environnementales et les valeurs d'une manière générale. Plus en détail, le questionnaire est composé de soixante-quatre questions réparties en neuf sections : venir sur Luminy ; à Luminy ; chez vous ; autour de chez vous ; les transports à Marseille ; vos loisirs et votre vie en général ; vous et l'environnement ; la *Maison des transports* ; questions générales. Pour cet article, nous ne présentons que les résultats relatifs aux pratiques dans le domaine des transports et aux modes de transport.

La voiture : le symbole d'un mode de vie individualisé et idéalisé

Les pratiques de mobilité et le choix du mode de transport à Luminy

Le recours à la voiture comme mode de déplacement dominant dépend, en partie, du mode de vie des individus, caractérisé à la fois par la recherche d'un cadre de vie agréable et l'accès à la propriété individuelle, d'un côté, et, de l'autre, par l'importance accordée à la liberté de choix. Ces deux dimensions se retrouvent, de façon centrale, comme éléments explicatifs des modes de déplacement sur Luminy où l'utilisation de la voiture représente une pratique quotidienne et structurante pour une majorité des personnes.

En moyenne, les personnes viennent sur le campus de Luminy quatre à cinq fois par semaine. Les deux principaux modes de transport utilisés sont la voiture (59,69 % de l'échantillon l'utili-

se, au moins une fois par semaine, pour venir) et les transports en commun (31,44 %). Relativement peu de personnes combinent ou alternent les modes de déplacement – avec le covoiturage, le vélo ou autres. Parmi les individus qui déclarent venir au moins une fois en utilisant la voiture, 75,09 % utilisent ce mode de transport exclusivement ; parmi ceux qui utilisent les TC, 63,38% les utilisent exclusivement. Il apparaît, en particulier, que le choix d'un mode de transport est d'autant plus exclusif que les distances quotidiennes à parcourir sont faibles.

L'utilisation de la voiture est particulièrement systématique pour les personnes qui habitent dans le 9^{ème} arrondissement de Marseille – où se situe aussi le campus de Luminy – et les arrondissements limitrophes (8^{ème} et 11^{ème}), ainsi que pour les arrondissements à peine plus éloignés, comme le 10^{ème} et le 12^{ème}. Les personnes qui utilisent le plus les transports en commun pour se rendre sur le campus sont celles qui vivent

dans les arrondissements du centre-ville. 50% des personnes vivant dans le 1^{er} arrondissement (centre de Marseille) prennent systématiquement les transports en commun pour se déplacer sur le site de Luminy ; ils sont 45% pour le 6^{ème} arrondissement et 40% pour les 5^{ème} et 4^{ème} arrondissements qui sont proches du 1^{er}.

Pour expliquer ces résultats, il est bien sûr possible de mettre en exergue des contraintes physiques ou techniques : l'éloignement du site de Luminy par rapport au centre-ville de Marseille (près de 10 km), nécessitant de parcourir une distance importante (dont la dernière partie en constante montée), rend les modes de transport « vélo » ou « marche à pied » peu attractifs. Une autre contrainte est celle de l'accessibilité des transports en commun sur le lieu d'habitation. Afin de vérifier la pertinence de ce facteur, nous avons construit un « indice d'accessibilité aux TC » pour mettre en relation l'offre d'infrastructures de TC et le choix du mode de transport. Cet indice rend compte du nombre des moyens de TC accessibles, à proximité du lieu d'habitation des personnes interrogées – à 10 minutes au plus, à pied, de leur lieu d'habitation – ; il peut varier de 0 à 6.

Au sein de notre échantillon, l'indice d'accessibilité est relativement faible puisque la majorité des personnes présente un score inférieur à 3 points. 57,36% des personnes ont un indice de mobilité de « 1 » ; elles ont donc un seul moyen de transport collectif accessible. Ce score s'explique par le fait que les personnes interrogées vivent majoritairement dans les 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements de Marseille qui sont très étendus, et où les dessertes en métro sont relativement faibles, voire inexistantes, et qui se caractérisent par l'absence de tramway.

Le choix entre la voiture et les transports en commun est donc dépendant, en grande partie, de « l'offre de transport ». Même si celle-ci est réelle pour tout notre échantillon, elle l'est à des degrés divers, offrant un net avantage aux personnes résidant en centre-ville.

Cependant, cet avantage n'est pas nécessairement un « choix » ; il peut aussi être analysé et vécu comme une contrainte. En effet, les 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements sont les quartiers marseillais où le mode de résidence et d'habitat est relativement peu dense, et au sein duquel les

habitats individuels, comme le prix plus élevé de l'immobilier, se distinguent du reste de la ville².

Le fait de vivre dans ces quartiers résulte, avant tout, d'un choix de vie et de cadre de vie, souvent au prix d'une dépendance accrue à la voiture comme mode de déplacement. En revanche, l'offre de mobilité procurée par une résidence en centre-ville peut être la conséquence positive d'un choix du logement qui résulte davantage d'une contrainte budgétaire. C'est dans ce sens que nous qualifions les modes de déplacement comme un « choix subi » – dans le cas des TC –, ou comme une « contrainte voulue » – dans le cas de l'automobile.

Utiliser la voiture : le poids déterminant du revenu et de l'âge

Le revenu et le statut des individus sont deux facteurs explicatifs significatifs³ dans l'analyse des pratiques sociales et des modes de vie. Dans notre étude, les éléments discriminants de notre échantillon portent, d'une part, sur le statut de salarié ou d'étudiant et, d'autre part, au sein des salariés, sur la différence de revenus entre les enseignants-chercheurs et le personnel administratif.

Le revenu peut expliquer un choix de mode de déplacement, mais le niveau d'étude pourrait aussi influencer ce choix, que ce soit pour les étudiants ou les salariés car, au-delà d'un bien matériel, la voiture possède aussi une valeur symbolique.

Au sein de notre échantillon, une première distinction peut s'opérer entre les salariés et les étudiants. Parmi les salariés, 81,19 % ne prennent jamais le bus. Dix-neuf personnes salariées le prennent toujours : peut-être que cette petite minorité le fait par choix. En revanche, pour les étudiants, 52,61% ne prennent jamais la voiture (contre 25,71% chez les salariés). Une des raisons évidentes de cet écart est qu'un grand nombre d'étudiants ne possède pas de voiture personnelle, contrairement aux salariés ; les étudiants ont davantage recours à la voiture familiale. De plus, les étudiants qui possèdent une voiture, l'utilisent moins systématiquement que les salariés, peut-être pour des raisons économiques, lesquelles expliqueraient aussi le recours plus important aux pratiques occasion-

nelles de covoiturage ou de vélo.

Cette différence entre les salariés et les étudiants s'explique par des modes de vie et de consommation contrastés, l'achat d'une voiture n'étant pas, ou pas encore, réalisé dans le groupe des étudiants. Pour eux, le fait de prendre les transports en commun peut être interprété davantage comme une contrainte que comme un choix, et liée à une situation temporaire, avant l'acquisition de leur propre voiture, comme nous verrons plus loin.

Pour la catégorie des salariés, il est possible d'observer des différences dans l'utilisation de la voiture en fonction des revenus. L'utilisation de la voiture, bien que très majoritaire chez l'ensemble des salariés, l'est particulièrement pour les catégories intermédiaires (ingénieurs, personnels de catégorie B), alors que les personnels de catégorie C et les enseignants-chercheurs utilisent un peu plus les transports en commun. L'analyse produite à partir de ces résultats doit cependant être relativisée, dans la mesure où le nombre de personnes représentées dans chaque catégorie est relativement faible. Les résultats permettent tout de même d'avancer des éléments explicatifs en termes de revenu. Au regard des justifications apportées par les acteurs, l'utilisation de ces transports est pour les enseignants un choix et pour les employés plutôt une contrainte – puisqu'une partie d'entre eux ne possèdent pas de voiture ou avancent l'argument économique. Cela nous permet de considérer que le revenu est un des facteurs déterminant du choix du mode de déplacement. Plus le salaire augmente, plus le recours à la voiture est caractéristique des modes de déplacement, à l'exception d'un tout petit groupe parmi les personnes dont les revenus sont plus élevés.

Cependant, l'utilisation particulièrement importante de la voiture, parmi les personnels intermédiaires, peut être interprétée aussi au regard d'un processus de distinction dépassant la seule explication économique. En effet, le choix de la voiture ferait partie de l'adhésion aux valeurs de réussite des catégories supérieures et, par là, d'une volonté de promotion sociale. Dans ce cadre, l'effet de distinction vise à s'éloigner d'un comportement contraint économiquement qui apparaît être celui des personnels de catégorie C.

De même, pour une partie du personnel enseignant, qui reste très minoritaire statistiquement, le fait de prendre les transports en commun peut être interprété comme un choix et non comme une contrainte, puisque leurs revenus élevés leur permettent d'accéder à ce mode de déplacement. Le niveau d'étude aurait ici une influence dans la mesure où l'utilisation de la voiture est plus systématique pour les personnes ayant un diplôme intermédiaire en termes de statut (Bac plus 2 et Bac plus 4) et serait le signe de l'affirmation d'un statut social par l'utilisation de celle-ci.

Le fait de posséder une voiture constitue un élément de distinction vis-à-vis des catégories qui, pour des raisons strictement économiques, ne peuvent accéder à ce bien de consommation. À l'opposé, et de façon relative, l'utilisation de la voiture diminue avec l'augmentation du niveau d'étude. Les personnes ayant un diplôme élevé sont, de façon générale, celles qui ont aussi les salaires les plus élevés. Elles devraient donc utiliser encore plus la voiture. Mais les résultats montrent que ce n'est pas le cas. Ainsi, le revenu ne peut expliquer en lui-même l'utilisation plus systématique de la voiture. Pour les personnes en question, le fait de préférer un autre mode de transport peut être interprété comme un choix qui pourrait s'expliquer, entre autres, par une référence aux valeurs environnementales.

Pour les étudiants, la logique de la distinction par l'effet du diplôme fonctionne aussi. L'utilisation de la voiture progresse avec le diplôme jusqu'à un certain niveau où celui-ci, au contraire, devient un élément explicatif et significatif de la non-utilisation de la voiture.

Ainsi, d'une façon partagée, étudiants et salariés aspirent à l'utilisation de la voiture comme mode de déplacement principal. Les questions de contraintes matérielles et d'accès aux modes de transport en commun ne sont pas à évacuer, mais elles ne sont pas les uniques causes de la faible utilisation de ceux-ci. En effet, comme nous l'avons souligné, le recours systématique à la voiture s'explique aussi par une logique distinctive permettant, à des niveaux différents, d'exprimer une appartenance, et un statut social. La voiture semble être devenue l'emblème du « bien démocratique », c'est-à-dire celui

dont la possession exprime l'appartenance à un niveau de conditions de vie partagé par le plus grand nombre. Nous pensons que la mise en valeur des transports en commun dans les modes de déplacement devrait donc aussi, au-delà de son efficacité environnementale et économique, s'accompagner d'une réflexion sur la façon de valoriser socialement ce mode de déplacement.

Associé au statut socioprofessionnel, l'âge joue également un rôle dans l'importance accordée à la voiture (Thomann & Luxembourg, 2009). Nous avons distingué au sein de l'échantillon trois groupes d'âge afin de mesurer l'effet que pourrait avoir l'avancement dans la vie sur l'importance accordée à certains objectifs, appelés aussi « tâches de développement » (Havighurst, 1948, 1972).

Comme le montrent les résultats, « avoir une voiture en ce moment » est important pour tous, mais l'importance varie selon la génération considérée : de 88,29% chez les adultes les plus âgés (de 40 à 64 ans), elle passe à 66,10% chez les jeunes adultes (de 17 à 20 ans). La voiture est donc particulièrement importante pour les personnes âgées de 40 ans et plus – qui sont aussi plus nombreuses à en posséder une. De manière corrélée, les pourcentages varient concernant le sentiment selon lequel « avoir une voiture n'est pas encore important » : 33,90 % des jeunes adultes sont de cet avis. Ils sont plus nombreux que les adultes (22,42%) et beaucoup plus nombreux que les adultes âgés (6,31%). Les jeunes adultes sont donc relativement indépendants de la voiture. Les étudiants, qui composent essentiellement le groupe des jeunes adultes, utilisent en effet les TC davantage que les personnes plus âgées (les salariés). Mais, en partie, ils semblent le faire plutôt par contrainte, que par choix, car 27,12 % des jeunes adultes estiment qu'il « sera important à l'avenir d'avoir une voiture ». Ce qui est seulement le cas chez 3,77% des adultes les plus âgés. Avoir une voiture, ou au moins « obtenir le permis », semble être un réel objectif lié à l'âge, comme l'indique une jeune étudiante : « *J'ai déjà 19 ans et demi et viens seulement d'avoir mon permis ; j'étais déjà un peu en retard* ». Pour les adultes les plus âgés, par contre, un certain déta-

chement de la voiture est prévu à l'avenir. 16,98 % des répondants sont d'accord avec l'affirmation que la voiture « ne sera plus importante à l'avenir » pour eux.

L'idéologie de la voiture : valeurs sociales et stéréotypes associés

L'utilisation du terme « idéologie » regroupe ici deux dimensions : d'une part, la valeur attribuée, de manière globale, dans notre société, à ce mode de déplacement et, d'autre part, les stéréotypes exprimés concrètement par les usagers. Concernant la première dimension, l'utilisation de la voiture relève en effet de choix politiques liés à des enjeux économiques et stratégiques nationaux et internationaux. Le recours à un mode de transport ou de consommation ne peut se comprendre que dans l'interrelation de ce « choix individuel » avec l'ensemble des interdépendances économiques et politiques qui intègre cet acte au sein d'un contexte plus général. Dans le domaine des choix de mode de déplacement, le recours à la voiture dépasse largement le cadre d'un choix technique ou pratique stricto sensu. Les valeurs associées à l'accès à ce bien de consommation renvoient à des fondements symboliques. Gorz (2007, p. 75-76) relève ainsi le paradoxe de l'automobile : « *En apparence, elle conférerait à ses propriétaires une indépendance illimitée, leur permettant de se déplacer aux heures et sur les itinéraires de leur choix, à une vitesse égale ou supérieure à celle du chemin de fer. Mais, en réalité, cette autonomie apparente avait pour envers une dépendance radicale* ».

La recherche d'une maîtrise du temps et la valorisation de l'individualité par l'autonomie que représente aujourd'hui l'automobile, rattachent cet objet à un ensemble signifiant, faisant aussi, par sa possession, adhérer l'individu à ces valeurs partagées et idéologiquement performatives. Le déplacement automobile, majoritaire et dominant, est un élément structurant des modes de vie, impliquant un ensemble d'habitudes quotidiennes, devenues une « évidence intériorisée » (Kaufman, 1997). Cette dernière

s'exprime en particulier par une justification et une réinterprétation de pratiques relevant d'une logique de reproduction.

Nous avons analysé l'idéologie associée à la voiture à travers deux mesures de stéréotypes : les stéréotypes associés aux différents modes de transport – voiture, covoiturage, vélo, marche à pied, moto-scooter, bus –, et les stéréotypes associés aux usagers de ces différents modes de transport. Au cours du questionnaire, les personnes devaient juger les modes de transport sur la liste de qualificatifs suivants : « pratique », « confortable », « sûr » (sans risque), « écologique », « bon pour la santé », « rapide », « sportif », « flexible », « reposant », « fiable », « économique ».

Nous observons que la voiture possède une image contrastée, mais dans l'ensemble très positive. Ce moyen de transport arrive en tête – première ou deuxième position – par rapport à tous les autres moyens de transport pour les qualificatifs suivants : « pratique », « confortable », « sûr », « rapide », « flexible », « reposant », « fiable ». Il arrive en dernière ou avant-dernière position pour tous les qualificatifs restants : « écologique », « économique », « sportif » et « bon pour la santé ». La moto / le scooter sont, en général, toujours placés juste après la voiture.

Diamétralement opposés à la voiture sont la marche à pied et le vélo. Ils occupent le dernier et l'avant-dernier rang sur les qualificatifs suivants : « pratique », « confortable », « rapide » (le vélo est jugé aussi rapide que le bus), « reposant ». Ces deux modes se placent en premier sur « économique », « écologique », « bon pour la santé », et « sportif ». Le vélo est jugé moins sûr et moins fiable que la marche à pied.

En général, le bus obtient une place intermédiaire, notamment sur les qualificatifs suivants : « pratique », « confortable », « écologique », « économique », « bon pour la santé », « rapide », « sportif », « reposant ». Il est placé en deuxième (après la voiture) pour « sûr », et il est placé en dernier pour « flexible » et « fiable ».

Le covoiturage, également, a souvent une place intermédiaire, juste avant ou juste après le bus ; par ailleurs ce mode de transport est jugé plutôt « confortable » et « reposant », mais peu « sportif », peu « flexible » et peu « fiable ». Dans l'ensemble, il apparaît peu attractif.

Les résultats montrent donc que les stéréotypes associés à la voiture, de manière générale, sont très positifs. Le bénéfice individuel, qui transparaît dans ces qualificatifs, l'emporte largement sur les aspects négatifs qui sont, soit externes – effet négatif sur l'environnement auquel les individus peuvent ou ne peuvent pas être sensibles –, soit directement supportés – coût monétaire ou en temps.

A travers la qualification de ces modes de déplacement, c'est aussi la caractérisation des valeurs ordonnant le quotidien des individus qui apparaît : une des valeurs centrales est celle de l'indépendance et de la liberté, ne serait-ce qu'à travers la maîtrise du temps et de la valorisation de l'individualité dans la recherche du confort personnel.

Nous avons également analysé les stéréotypes associés aux usagers des modes de transport, car ces qualifications par groupe peuvent aussi permettre d'estimer son attractivité, ainsi que le souhait de s'y identifier. Dans le questionnaire, il était demandé aux personnes interrogées de qualifier les « usagers d'un mode de transport donné » au moyen des caractéristiques suivantes : « jeune », « stressé », « aime la nature », « sportif », « prétentieux », « dynamique », « économe », « respecte l'environnement », « agressif », « souple », « pauvre », « bricoleur », « sociable », « impatient », « conservateur ».

Les résultats montrent que l'utilisateur de la voiture est jugé très négativement : « stressé », « prétentieux », « agressif », « conservateur » sont les stéréotypes qui arrivent en tête pour le qualifier. Il est également vu comme le moins « jeune », « économe », « respectueux de l'environnement », « souple », « pauvre » et « sociable ».

L'utilisateur du bus a une place moyenne pour pratiquement tous les stéréotypes, et il est vu comme le moins « sportif », « prétentieux », « dynamique » et « bricoleur ». Mais il se démarque nettement sur un point : il est estimé être le plus « pauvre ». C'est le cycliste qui jouit de la meilleure image, étant jugé comme le plus « aimant la nature », « sportif », « dynamique », « économe », « respectueux de l'environnement », « souple » et « bricoleur », assez « jeune », moyennement « prétentieux », « pauvre », « sociable » et « conservateur ».

Le piéton suit de près, étant toutefois estimé comme plus « pauvre » et plus « sociable », et très peu « jeune ».

Les jugements portés sur le « covoitureur » sont très intéressants : seulement deux adjectifs se démarquent clairement : il est estimé être le plus « sociable », et le moins « conservateur ». Sur tous les autres adjectifs, cet usager occupe une place moyenne, réunissant aspects positifs et négatifs. Cela peut signifier que les personnes interrogées ont une image assez ambiguë des usagers de ce mode de transport, ou que ce dernier leur demeure encore peu connu. Ce mode de transport occupe donc une place plutôt floue dans leur représentation, sans qu'un qualificatif précis puisse lui être associé.

Au total, ce qui est remarquable dans les stéréotypes associés aux modes de transport, et aux usagers qui les utilisent, c'est leur opposition, notamment dans le cas de la voiture. Ce moyen de transport jouit d'une image très positive, reposante, confortable... mais celui qui l'utilise obtient les jugements les plus négatifs : impatient, agressif... Sommes-nous ici en présence d'une stratégie (inconsciente) de gérer les aspects négatifs qui peuvent être associés à l'usage de la voiture, en les projetant plutôt sur le conducteur, les dissociant de l'objet lui-même ? De même, le cycliste a une image très positive, mais le mode de transport « vélo » possède une image plutôt négative. L'écart observé entre l'image des moyens de transport et des usagers rend compte de la contradiction dans laquelle les individus sont pris entre, d'un côté, la reconnaissance des effets négatifs de l'automobile et, de l'autre, le recours « inévitable » à ce mode de déplacement. Les impératifs sociaux et économiques qui pèsent sur le choix des individus forme un système dans lequel « *se trouve enserré le choix de déplacement* ». (Vincent, 2008, p. 3).

Remarquables sont aussi les places « moyennes » – et cette fois cohérentes – entre l'image du bus et de son usager, d'une part, et le covoiturage et son usager, d'autre part. Dans le premier cas, nous interprétons cette attitude plutôt comme une relation ambivalente à un objet qui est à la fois connu pour être favorable et utile sous de nombreux aspects, mais qui cadre mal avec les aspirations d'individualisme et de liberté des personnes interrogées. La pénétra-

tion sociale du discours environnemental a comme conséquence une remise en cause de pratiques sociales dominantes dans et par lesquelles les individus sont enserrés. Or, un des paradoxes de ce discours sur l'écocitoyenneté est de réduire la transformation des modes de vie et de consommation à un changement de comportement occultant les déterminismes sociaux, économiques et idéologiques qui expliquent et justifient les pratiques associées aux modes de vie actuels.

Quand l'acte éco-citoyen renforce l'individualisation des modes de transport

Les pratiques environnementales ne sont pas de « nouvelles pratiques », mais une requalification et un nouveau sens donnés à des pratiques sociales existantes. Ainsi, la question du choix de modes de déplacement n'est considérée comme touchant à l'environnement, dans le discours institutionnel, que depuis une période relativement récente, le début des années 1990. De même, le tri ou la réutilisation des déchets étaient pratiqués par souci d'économie bien avant l'existence d'une industrie du recyclage ; et la pratique du vélo, avant d'être un acte écologique, a été et demeure un loisir, une activité sportive, un plaisir, ou tout simplement un moyen de déplacement. Dans quelle mesure ces pratiques peuvent-elles donc être considérées comme ayant une valeur environnementale ? Comment les individus reconstruisent-ils un sens « écologique » à des pratiques qui s'inscrivent, en même temps, dans d'autres logiques de représentation ?

Si les références à l'environnement trouvent un écho grandissant auprès des Français, elles se maintiennent, néanmoins, loin derrière les valeurs touchant à la famille, au travail ou à la réussite sociale, par exemple. Les valeurs particulièrement représentées au sein de notre échantillon relèvent majoritairement de la réalisation de soi, personnellement mais aussi socialement à travers la valeur familiale, comme le

montre le Tableau 1. Dans le questionnaire, les participants devaient d'abord, pour chaque valeur d'une liste de dix-huit, indiquer, sur une échelle de 1 à 6 (de « très peu important » à « très important ») l'importance qu'ils lui attribuaient. Puis, ils devaient choisir, dans cette même liste, les trois valeurs qu'ils jugeaient les plus importantes, et les numéroter de 1 à 3 (en ordre d'importance décroissante).

Valeurs citées	1ère	2ème	3ème
Attachement à la famille	21,5	15,5	10,2
Politesse et respect	17	13	9,7
Profiter de la vie et des loisirs	12,5	10,6	12,9
Liberté et indépendance	10,7	11,3	12,2
Réalisation de soi	8,1	11,8	6,1
Trouver un sens à sa vie	7,1	7,9	7,8
Altruisme et solidarité	5,7	7,5	7,5
Justice et égalité	5	9	9
Protection de l'environnement et de la nature	4,5	3,3	7,5

Tableau 1 : Les valeurs absolues jugées importantes par les participants, selon l'ordre d'importance

La protection de l'environnement et de la nature arrive ainsi en 9^{ème} position des 18 items proposés. Cette valeur fait donc partie des référents communs et significatifs pour les individus interrogés, mais elle n'est pas première et principale.

Par ailleurs, si on regarde le score moyen obtenu par chaque valeur, nous observons que les quatre premières valeurs, ayant obtenu en moyenne les scores les plus importants, sont de manière cohérente « Politesse et respect », « Liberté et indépendance », « attachement à la famille » et « profiter de la vie et des loisirs ». L'utilisation de la voiture, accompagnée de son image positive, prend sens, avant tout, au sein des valeurs familiales et de l'importance accordée à la liberté et aux pratiques de loisir. En ce

qui concerne la catégorie « étudiants », là encore, l'adoption d'un mode de déplacement semble s'inscrire davantage dans ces valeurs à la fois individualistes et collectivistes plutôt que par rapport à des choix liés aux conséquences environnementales de ces modes de transports. D'une façon générale, les étudiants utilisent davantage les transports en commun que les salariés, et une des raisons principales réside dans le fait qu'ils sont moins nombreux à être propriétaires d'une voiture ou qu'ils ont moins

facilement accès à une voiture. Les étudiants qui utilisent le plus les transports en commun sont ceux qui ne vivent pas chez (le moins chez) leurs parents. La voiture peut apparaître alors comme une forme de « compensation » au fait de rester vivre chez ses parents. De plus, les étudiants pratiquent davantage que les salariés une forme de « covoiturage spontané », en particulier à la sortie des

cours. Les enquêtes qualitatives montrent aussi que l'adoption d'un mode de transport, là encore, n'est pas un « choix », mais plutôt une contrainte. En effet, lorsque les étudiants n'ont pas de voiture, ils souhaitent pouvoir y avoir accès rapidement ; la voiture restant pour eux synonyme d'autonomie et de liberté.

Le changement des modes de déplacement opéré ou souhaité par les individus s'inscrit dans un registre de valeurs qui peut faire écho à l'individualisation des modes de vie. Ainsi, si le principe de prendre moins la voiture semble être un souhait pour une partie non négligeable de notre échantillon, le passage à l'acte s'exprime par des solutions moins coûteuses en termes de transformation de l'organisation quotidienne des modes de vie. Les pratiques environnementales sont alors davantage associées à des pratiques d'aménagement des modes de vie qu'à des changements profonds dans les styles de

vie. A ce titre, l'exemple des choix de mobilité est particulièrement révélateur de la relation existant entre pratiques éco-citoyennes et individualité des modes d'engagement.

La question du changement de comportement, qui est au cœur de l'enjeu d'écocitoyenneté, renvoie aux actes que l'individu peut mettre en œuvre dans son quotidien. Le questionnaire comportait une question touchant aux comportements favorables à l'environnement que les participants envisageaient dans le domaine des transports. Les réponses possibles incluaient des comportements individuels, ainsi que des comportements collectifs. Pour chaque comportement les personnes devaient indiquer s'ils pouvaient l'envisager (sur une échelle de « 1 » - pas du tout - à « 6 » - tout-à-fait -).

Comme le montrent les résultats (Figure 1), deux types d'engagement se dessinent nettement : un engagement individuel reposant sur une modification minimale de la pratique (moyenne d'adhésion entre 4 et 5 points sur 6) et un engagement collectif nécessitant la participation ou l'adhésion à un groupe et un projet collectif (moyenne entre 2,5 et 3,5 points sur 6). Parmi les pratiques que les individus sont prêts à envisager en faveur de l'environnement, celles qui correspondent à une action individuelle sont très majoritairement choisies : ils envisagent, en premier lieu, d'adopter une conduite plus souple et moins polluante (51,5% sont totalement favorables à cet engagement), puis d'acheter une voiture moins polluante (51,5%). En revanche, les individus marquent un rejet des formes collectives de l'engagement : ils ne sont que 6% à être totalement favorables à adhérer à une association, et 10% à participer à une journée d'ac-

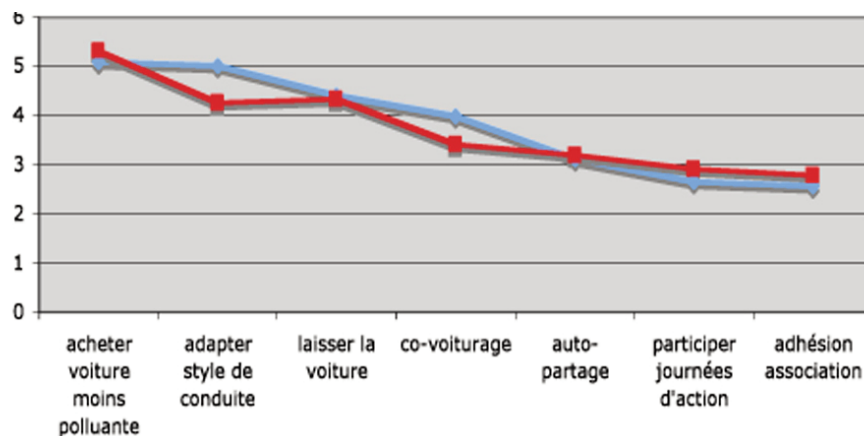
tion. Entre ces deux extrêmes, l'adhésion à des formes « mitigées » d'engagement est moins marquée.

Comme le montre la Figure 1, les salariés et les étudiants ont des positions très similaires par rapport à ces comportements ; seulement trois différences significatives émergent : les étudiants envisagent plus que les salariés le covoiturage ou d'adapter le style de leur conduite ; à l'inverse, les salariés envisagent plus que les étudiants d'acheter une voiture moins polluante. Ce résultat permet de rendre compte du processus par lequel se diffuse l'adoption de pratiques éco-citoyennes. Si le principe d'un changement de comportement semble accepté et acceptable, celui-ci s'inscrit dans une adaptation des modes de vie dominants permettant de concilier leur pérennité et la valeur de l'individualité qui leur est associée.

Conclusion

Le discours et les pratiques encouragées au nom de l'écocitoyenneté peuvent être interprétés comme des formes d'engagement qui valorisent, finalement, l'individualité des modes de vie et la consommation. En effet, l'analyse des pratiques de mobilité, resituées au regard des injonctions environnementales, permet de mettre au jour, d'une part, comment le discours sur l'écocitoyenneté redéfinit les pratiques sociales en termes de choix individuels, tout en négligeant les logiques économiques et

Figure 1.
Les comportements pro-environnementaux que les personnes sont prêtes à envisager dans le domaine des transports
(en bleu : étudiants ; en rouge : salariés)



sociales qui structurent les modes de vie et de consommation dominants. D'autre part, elle suggère que, par rapport à l'utilisation de la voiture, les individus enclins à avoir des comportements éco-citoyens par le réajustement de leur manière d'utiliser ce mode de transport, favoriseraient plutôt le mode de déplacement automobile que des solutions collectives de transport comme le covoiturage ou les TC.

Les résultats obtenus au cours de cette recherche nous amènent à questionner les formes contemporaines de l'action collective et d'engagement. Que signifie aujourd'hui s'engager pour l'environnement ? En quoi les pratiques éco-citoyennes peuvent-elles s'apparenter à un engagement collectif, à une forme d'action politique ? L'écocitoyenneté se présente comme l'exercice d'une « responsabilité individuelle » vis-à-vis d'un bien commun, l'environnement. Le comportement individuel serait l'expression de cette responsabilité. Mais dans quelle mesure l'adoption d'un mode de transport peut-il être apparenté à un engagement politique ? La mobilisation de la notion de « choix » replace la question de l'engagement dans une logique argumentaire qui déplace l'enjeu de la dénonciation des responsabilités.

Les investissements réalisés dans le domaine des transports urbains sont aujourd'hui affichés comme une réponse politique aux problèmes environnementaux, mais les logiques qui prévalent aux politiques de transport apparaissent davantage tournées vers des enjeux économiques et sociaux d'aménagement des centres urbains, dans lesquels l'argument environnemental justifierait un processus de gentrification et de ségrégation urbaine (Orfeuil, 2008).

Centrer sur le comportement individuel les études ayant, comme objet, le choix des modes de transport, nous semble éluder tous les facteurs contextuels et structurels qui façonnent fortement les pratiques sociales de mobilité. La détermination de ces facteurs influant l'adoption de modes de déplacement relève d'une démarche méthodologique complexe nécessitant d'inscrire les pratiques de mobilité dans un contexte plus large d'évaluation des politiques publiques dans ce domaine.

Notes

- ¹ La *Maison des Transports* existe sur le campus de la faculté des Sciences de Luminy depuis septembre 2005, et est gérée par l'association *Voiture et Co* (notre partenaire dans cette recherche-action).
- ² Document INSEE. Données par quartier : population et logements des quartiers de Marseille (site : INSEE.fr).
- ³ Y compris au sens statistique du terme.

Références

- Abidi, A. (2009). L'attachement à la voiture comme mode de vie. In M. Dobré (dir), *Consommer autrement : la réforme écologique des modes de vie* (pp. 139-146). Paris : L'Harmattan.
- Baccaïni, B. & Sémécurbe, F. (2009). La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification. *Insee Première*, n° 1240.
- Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior ? Results from a theory-driven intervention study. *Environment and Behavior*, 38(6), 820-840.
- Bamberg, S., Hunecke, M. & Bloebaum, A. (2007). Social context, personal norms and the use of public transportation : Two field studies. *Journal of Environmental Psychology*, 27, 190-203.
- Baudrillard, J. (1970). *La société de consommation*. Paris : Denoël.
- Bosvieux, J. (2005). Accession à la propriété, des acquéreurs plus nombreux mais prudents. *Economie et statistique*, n°381-382, 41-61.
- Cicile, J. (2009). L'inertie face aux tentatives d'inflexion des systèmes de transports. *Faire Savoirs*, n° 9, 71-77.

- Clochard, F. (2008). *La voiture. Un regard socio-anthropologique sur le rapport à l'objet automobile*. Thèse de doctorat (Dir. Dominique Desjeux). Université Paris Descartes, Paris.
- Genre-Grandpierre, C. (2009). Métrique des réseaux routiers et structuration des territoires métropolisés. *Faire Savoirs*, n° 9, 51-58.
- Godard, X. & Quercy, M. (2009a). Mobilité et métropolisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Quels transports pour demain ? *Faire Savoirs*, n° 9, 5-9.
- Godard, X. & Quercy, M. (2009b). Mobilité et métropolisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. *Faire Savoirs*, n° 9, 11-27.
- Gorz, A. (2007). L'idéologie sociale de la bagnole. *Ecologica*, 71-87.
- Harms, S. & Truffer, B. (2005). Vom Auto zum Car Sharing : Wie Kontextänderungen zu radikalen Verhaltensänderungen beitragen. From private car use to car sharing : Context changes as facilitators for radical behavioral changes. *Umweltpsychologie*. 9(1), 4-27.
- Illich, I. (1973). *Energie et équité*. Paris : Seuil.
- Havighurst, R. J. (1948). *Developmental Tasks and Education*. Chicago : The University of Chicago Press.
- Havighurst, R. J. (1972) (3rd. ed.). *Developmental Tasks and Education*. New York : Longman.
- INSEE, SRCV-SILC (2007). *Équipement des ménages en électroménager et voiture en fonction de la catégorie socioprofessionnelle*.
- Jourdan, G. (2009). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur au défi de l'étalement urbain. *Faire Savoirs*, n° 9, 29-41.
- Kaufmann, J.-C. (1997). *Théorie de l'action ménagère*. Paris : Seuil.
- Kaufmann, V., Jemelin, Ch. & Guidez, J.M. (2001). *Automobile et modes de vie urbains, quel degré de liberté ?* Paris : La Documentation française.
- Orfeuil, J.-P. (2008). Une approche laïque de la mobilité. Paris : Descartes et Cie.
- Planchat, C. (2007). Protéger l'environnement, un objectif pour une grande majorité de Français. *Insee Première*, n°1121.
- Thomann, S. & Luxembourg, N. (2009). Périurbanisation, mobilisation familiales et aspects générationnels de la dépendance automobile : les adolescents et les personnes âgées. *Faire Savoirs*, n° 9, 43-49.
- Vincent, S. (2008). *Les altermobilités : analyse sociologique d'usagers de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?* Thèse de doctorat (Dir. Dominique Desjeux), Université Paris Descartes, Paris.

Faire Savoirs

n° 9 - décembre 2010

Sciences humaines et sociales en région PACA



De la recherche à l'action : les sciences sociales au secours de l'écocitoyenneté ?

Coordination :

Marie Jacqué & Alexandra Schleyer - Lindenmann

thèses

Nicole Saïd-Mohamed

La situation de minoritaire comme épreuve. L'école comme ressource ? Etude de trajectoires de réussite scolaire de jeunes originaires des Comores - Mayotte à Marseille

Cyril Belmonte

*Pouvoir municipal et Révolution
517 séances municipales à Aubagne [1789-1799]*

Karine Michel

*Juifs de Saxe et de Berlin
De la non-validité du concept de « communauté »*

lecture

Pour une sociologie des rapports sociaux