



Sophie Chivret/Agence Vu

Stéphanie Vincent-Geslin a soutenu une thèse de doctorat en sociologie intitulée : *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, sous la direction de Dominique Desjeux, le 17 avril 2008 à l'université Paris 5 – René Descartes.

Le jury était composé de Vincent Kaufmann (professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, rapporteur), Michel Grossetti (chargé de recherches – HDR au Laboratoire interdisciplinaire solidarités, sociétés, université Toulouse II – Le Mirail, rapporteur et président), Nathalie Ortat (chargée de recherche au Laboratoire d'économie des transports, École nationale des travaux publics de l'État). Elle a obtenu, en 2009, le prix de thèse sur la ville décerné par l'Aperau, le Certu, le CFDU et le Puca.

Les « altermobilités » contre la voiture, tout contre

Stéphanie Vincent-Geslin

Campagnes de sensibilisation à l'environnement, tri sélectif des déchets, économies d'énergie : l'écologie a progressivement envahi les médias, les discours moralisateurs et les rayons du supermarché. Le marketing joue également sur ces nouvelles valeurs vertes pour séduire les éco-consommateurs, quitte à faire de l'écoblanchiment ou *greenwashing*¹. En matière de déplacements, la tendance est également aux voitures vertes ainsi qu'au développement de modes alternatifs au « tout voiture ». Ainsi, vélos en libre-service, transports en commun en site propre, covoiturage et autopartage sont de plus en plus médiatisés depuis une dizaine d'années. Solutions pour une mobilité plus durable, leur usage contribue à limiter les externalités négatives de la voiture – congestion, pollution, émissions de gaz à effet de serre. Au-delà de la visibilité médiatique, l'appropriation de ces « nouvelles » modalités de déplacements – ou « altermobilités » – ne va pas de soi, particulièrement dans des espaces matériels et sociaux dominés par la voiture. Cet article, issu d'une recherche doctorale en sociologie, propose d'explorer les différents parcours qui mènent à l'adoption des altermobilités ainsi que leurs liens avec l'automobile dans la gestion des déplacements.

L'automobilité, une domination matérielle, sociale et symbolique

Produite en masse après la Seconde Guerre mondiale, la voiture s'est rapidement diffusée dans l'ensemble des ménages français, quels que soient leur appartenance socioprofessionnelle ou leur lieu d'habitation. Ainsi, en

1980, plus des 2/3 des ménages français possèdent au moins une automobile, ils sont 82 % en 2007. En outre, 36 % des ménages disposent de deux voitures ou plus. Ces chiffres montrent bien la place dominante de la voiture comme outil de déplacement dans les ménages français aujourd'hui².

Ce faisant, la diffusion de l'automobile comme objet et mode de déplacement a profondément modifié les espaces de vie, urbains et sociaux, ainsi que les modes de vie (Urry, 2000 ; Sheller, Urry, 2000). Les gains de vitesse permis par la voiture ont entraîné de fortes modifications des territoires, amenant au « passage de la ville pédestre à la ville motorisée » (Wiel, 1999) et participant ainsi à l'étalement urbain. Les espaces de vie se sont transformés pour s'adapter à cette nouvelle accessibilité en voiture. Un véritable système automobile se met en place (Dupuy, 1995, 1999). Les espaces de vie sont interdépendants des réseaux automobiles. De nouveaux lieux d'habitation, d'emplois, d'approvisionnement ou de loisirs accessibles exclusivement en voiture ont vu le jour. Cette dimension systémique est renforcée par les « effets de club » (Dupuy, 1999) qu'induisent le permis de conduire et l'accès à une voiture : l'entrée dans le club, par le permis de conduire, « procure une accessibilité accrue » (Dupuy, 1999, p. 33). À l'inverse, ceux qui n'appartiennent pas au club se trouvent exclus de cette accessibilité – ce qui encourage fortement la motorisation des ménages.

En parallèle, les modes de vie ont profondément évolué. De nouvelles manières d'habiter sont apparues, notamment avec l'idéal de la maison individuelle en zone périurbaine, rendues possibles par la construction d'in-

1. Le *greenwashing* consiste à faire de la publicité mensongère en vantant de prétendues qualités écologiques d'un produit ou d'une marque.

2. http://www.ccf.fr/IMG/pdf/Pages36_2008.pdf, consulté le 3 mars 2010.

frastructures routières et l'usage de l'automobile (Urry, 2000 ; Sheller, Urry, 2003 ; Berger, 2004). Les lieux de consommation, tels que les centres commerciaux, sont progressivement sortis de la ville-centre pour être érigés dans des zones peu denses. Il en est de même pour des lieux de loisirs. Si la voiture a permis l'urbanisation et l'accès à de nouveaux territoires, elle les a également rendus fortement dépendants d'un accès automobile. Au final, les sociétés contemporaines apparaissent comme des sociétés de l'automobilité, que ce soit d'un point de vue matériel, social et symbolique (Clochard, 2008).

La recherche d'une maîtrise de l'automobilité

Malgré cette domination fonctionnelle, spatiale et sociale, l'automobile a très tôt fait l'objet de critiques en tant que symbole de la société de consommation (Illitch, 1974 ; d'Iribarne, 1975 ; Dupuy J.-P., 1976). Dans le cadre de ces critiques passionnelles, la voiture est ainsi accusée de détruire l'écosystème de proximité dans lequel piétons et cyclistes évoluaient (Illitch, 1974), mais aussi d'être bien moins rapide, plus consommatrice d'espace et surtout plus coûteuse que le vélo pour se déplacer (d'Iribarne, 1975 ; Dupuy J.-P., 1976). Pour autant, ces critiques ne connaîtront que peu d'écho social et politique car, au moment où elles sont publiées, elles vont à l'encontre de l'idéal de progrès qu'incarne la voiture. Ces éléments critiques ne seront finalement repris que plus tard, vers la fin du XX^e siècle, avec l'émergence des préoccupations environnementales.

En effet, l'usage généralisé de l'automobile est source d'externalités négatives : saturation des réseaux, accidents de la circulation, consommation d'espace, pollution locale, mais aussi globale, à travers les émissions de gaz à effets de serre. Afin de limiter ces externalités négatives, les pouvoirs publics français ont pourtant pris des dispositions dès les années 1980. En 1982, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) inscrit dans la loi française la recherche d'une maîtrise des déplacements automobiles. Cette injonction est réaffirmée en 1996 dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : « 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 ». Cette utilisation plus rationnelle de l'énergie passe par une maîtrise des déplacements automobiles.

L'inscription dans la loi française de la maîtrise des déplacements automobiles est cohérente et renforcée par ses engagements internationaux. Le premier, en faveur du « développement durable », date du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992 et se traduit par la réalisation des agendas 21 locaux à l'échelle des communes, inter-

communalités, départements et régions. Même s'ils ne sont pas directement orientés vers les déplacements, l'une des dimensions fondamentales des agendas 21 locaux concerne le développement de transports propres et d'une mobilité durable. Le second engagement, plus récent, est celui du protocole de Kyoto (1997) en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'est traduit à l'échelle nationale par l'adoption du Plan Climat en 2004. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont notamment été repris lors du Grenelle de l'environnement et dans la loi Grenelle II qui l'a suivi.

À l'échelle communautaire, le Livre blanc de 2001 sur la politique européenne des transports promeut des transports urbains propres et soutient les projets innovants dans ce sens. Le Livre vert de 2007 reprend les objectifs de mobilité durable énoncés dans le Livre blanc. Il insiste notamment sur la promotion de la marche et du vélo, ainsi que sur « l'optimisation du recours à la voiture particulière », notamment grâce à la « voiture partagée » ou le « covoiturage » (Commission des communautés européennes, 2007, p. 6). La maîtrise des déplacements automobiles est donc un enjeu fort des politiques publiques, quels que soient les niveaux de gouvernance – local, national, communautaire ou global. Son importance est notamment liée aux conséquences néfastes des déplacements automobiles sur l'environnement.

Problématique : l'exploration d'altermobilités

Pour des raisons environnementales, l'automobilité, tant en termes de déplacements que de modes, est fortement remise en question, mais cette injonction politique à réduire son usage se heurte à la domination du système automobile. Par ailleurs, la mobilité est une valeur forte des sociétés de la modernité avancée. La mobilité en général – et la mobilité spatiale en particulier – est une ressource sociale (Le Breton, 2005) et un capital (Kaufmann, Bergman, Joye, 2004). Elle est même devenue une injonction du « nouvel esprit du capitalisme » (Boltanski, Chiappello, 1999). De nouveau, les objectifs environnementaux se heurtent à cette injonction à la mobilité, dont les déplacements sont partie prenante. Si la mobilité est une ressource, un capital et une injonction, il ne s'agit donc pas, pour tenir les engagements environnementaux, de ne plus se déplacer, mais de se déplacer mieux. Ainsi, la promotion et l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle – les altermobilités – sont donc au cœur de la question de la maîtrise de l'automobile.

L'altermobilité ne signifie pas ici une « mobilité qui prend son temps », définition que lui donnent S. Chevrier et S. Juguet dans une interview à B. Marzloff (Marzloff, 2005, p. 131). Ce mot a été retenu dans un sens exploratoire pour désigner les diverses formes de mobilité alternatives à la voiture individuelle, sans présumer de leur



Laurent Cerino/R&A

Les altermobilités ne se développent pas contre la voiture, mais dans une gestion intégrée des usages automobiles et alternatifs.

contenu. Il constitue également une simplification de langage pour désigner les pratiques dont il est question dans notre recherche (les altermobilités), mais aussi les individus qui ont ces pratiques (les altermobilités). L'exploration des altermobilités constitue le cœur de notre recherche doctorale. Dans un monde social et spatial dominé par l'automobilité, à quelles conditions d'autres usages peuvent-ils se développer ? Plus précisément, quels sont les processus de décision par lesquels certaines personnes deviennent altermobilités ? Enfin, face à l'émergence d'impératifs environnementaux, les altermobilités peuvent-elles se substituer à l'automobilité ? L'altermobilité pourrait-elle devenir la nouvelle norme de déplacement dans notre société ?

Une méthodologie qualitative

Une double focale d'observation a été utilisée pour observer les altermobilités. Un premier terrain, mené à l'échelle mésosociale (Desjeux, 2004), a permis d'appréhender le cadre légal et organisationnel dans lequel se déploient les usages altermobilités. Cet encadrement constitue un premier déterminant des usages individuels. Le jeu d'acteurs qui se déploie autour du covoiturage a été particulièrement étudié car, à l'échelle organisation-

nelle, 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 des organismes majeurs de covoiturage français entre 2005 et 2006, afin de mieux percevoir leurs stratégies et leurs liens.

Cependant, le cœur de la recherche a plus particulièrement porté sur l'observation des usagers des altermobilités à une échelle micro-individuelle. Une cinquantaine d'entretiens approfondis ont été menés auprès de personnes altermobilités au moins sur le trajet domicile-travail³. Une méthode sociologique qualitative a été utilisée car elle permet de « saisir des "singularités", des cas "particuliers" (mais pas forcément exemplaires) » (Lahire, 1995, p. 14) – dans le cas présent, un groupe d'individus rassemblés par leurs usages de déplacements. Trois types d'altermobilités ont été retenus pour ces entretiens : les transports en commun (urbains ou inter-urbains), le vélo et le covoiturage – en tant qu'usage collectif de la voiture. Les entre-

3. 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.

tiens 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.

Les entretiens ont été menés sous la forme de récits de vie, centrés sur les modes de déplacements (Bertaux, 2005). 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 les parcours de vie et donne à voir les moments-clés des changements de pratiques (Coninck, Godard, 1990). 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 donc 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.

Quatre processus d'adoption des altermobilités

Certains altermobilités semblent avoir des usages altermobiles constants, depuis leur entrée dans l'âge adulte (Galland, 1993). Cette étape du cycle de vie se caractérise par une cristallisation des habitudes, contrairement à la période de l'adolescence et de la jeunesse caractérisée par diverses expérimentations. Cette cristallisation des habitudes semble majoritairement se faire au profit de la voiture particulière : lorsque la première voiture est acquise, l'ensemble des modes de déplacements précédemment utilisés sont abandonnés au seul profit de l'automobile. Pourtant, de manière surprenante, la cristallisation des habitudes au moment de l'entrée dans l'âge adulte peut également se faire en faveur d'altermobilités. Ces usages constants constituent alors un premier processus de décision de l'altermobilité. La routinisation de telles habitudes à l'entrée dans l'âge adulte semble liée, d'une part à des effets de socialisation, par exemple dans des groupes sociaux favorables aux altermobilités, et d'autre part, à des effets d'apprentissage, particulièrement au moment de l'apprentissage de la conduite (Vincent, 2010).

Néanmoins, l'entrée dans l'âge adulte reste majoritaire-

ment 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 altermobiles. Le changement a été observé pour le trajet domicile-travail. Ce motif de déplacement, peut-être plus encore que les autres, est soumis à différents impératifs qui forment système : distance, temps de déplacement, impératifs horaires professionnels ou privés, chaînage des activités voire certains avantages ou exigences professionnels⁴. Une fois les routines automobiles établies, ce système est stable ; il se répète donc jour après jour, laissant peu de place au changement. Ainsi, 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, p. 124), constituant un fort facteur d'inertie (Kaufmann V., 2000 ; Flamm, 2004). Le changement d'habitudes implique donc un véritable bouleversement des routines préétablies.

Trois éléments se combinent pour expliquer le changement modal sur le trajet domicile-travail. Premièrement, les changements d'habitudes de déplacement apparaissent dans des contextes biographiques de remise en cause des routines qui sont favorables au changement. Ces contextes sont liés à des événements plus ou moins imprévisibles qui affectent la trajectoire biographique des personnes (Grossetti, 2006) : événement biographique brutal comme un décès, changement familial (séparation, mise en couple, arrivée d'un enfant), modification de l'un des éléments systémiques autour du trajet en question (déménagement ou changement d'emploi, par exemple), etc. Deuxièmement, les personnes ayant changé de mode de déplacement étaient prédisposées à ce changement, soit parce qu'elles étaient lassées de l'usage de la voiture et de ses contraintes (Goodwin, 1985), qu'elles étaient attirées par un autre mode ou développaient des valeurs environnementales dissonantes avec leur usage automobile. Troisièmement, le changement est véritablement déclenché par un élément dit déclencheur, tels que la contrainte, l'engagement ou l'opportunité. Dans les processus de changements contraints, le changement s'opère suite à l'obligation d'utiliser un autre mode de déplacement pour se rendre au travail (véhicule en panne, incapacité à conduire, etc.). Dans les processus engagés, les personnes cherchent à réduire leur dissonance cognitive (Festinger, 1957), en mettant leurs pratiques de déplacements en adéquation avec leurs manières de penser. Enfin, dans les processus opportunistes, le changement est déclenché par la rencontre avec une alternative au déplacement automobile, comme c'est le cas lors de la mise en œuvre de

4. 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.

Plans de déplacements en entreprise ou administration. C'est bien la conjonction de ces trois éléments – contexte biographique favorable, dispositions à changer et éléments déclencheurs – qui amène au changement, ce qui montre la complexité desdits processus⁵. De plus, le changement de mode sur le trajet domicile-travail ne conjecture pas la routinisation des nouvelles habitudes de déplacements. Cette dernière s'effectue sous l'effet de trois facteurs : l'appropriation du temps de trajet, la légitimation sociale des nouveaux usages et l'enracinement dans le temps de ces usages (Vincent, 2010).

Au final, 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, structurantes en matière de déplacements adultes, ne sont pas des habitudes automobiles mais altermobiles. Les trois autres processus sont des processus de changement complexes, déclenchés par la contrainte, l'engagement ou l'opportunité.

L'altermobilité, un renoncement à tout usage automobile ?

L'adoption de l'altermobilité sur le trajet domicile-travail ne signifie pas l'abandon radical de la voiture pour l'ensemble des déplacements. En croisant les pratiques de déplacements et leur ressenti par les altermobilités, quatre attitudes sont repérables. Dans les deux premières, les usages automobiles ne sont pas réduits ; seul le ressenti des altermobilités sur ces pratiques diffère. Ainsi, dans certains cas, les altermobilités ne cherchent pas à limiter leur usage de la voiture pour les motifs de déplacements autres que le domicile-travail. Ces usages non limités et assumés de la voiture se retrouvent plutôt chez les personnes venues à l'altermobilité suite à un changement. Le changement d'habitudes modales sur le trajet domicile-travail est envisagé comme une amélioration de confort et de praticité. Il est sans lien avec l'expression de valeurs environnementales ou d'une quelconque forme de rejet de la voiture. En revanche, dans d'autres cas, si les usages automobiles ne sont pas limités en pratique, les personnes souhaiteraient pouvoir les limiter. Ainsi, elles culpabilisent d'utiliser leur voiture, principalement pour des raisons écologiques. Les personnes qui ont des usages non limités, mais culpabilisés de la voiture sont plutôt des personnes ayant changé de pratiques modales sur le trajet domicile-travail. Ils montrent ainsi une certaine réflexivité

sur leurs pratiques de déplacements⁶. Mais, entre les impératifs du quotidien qui impliquent l'usage d'une voiture et l'envie de réduire cet usage pour des raisons écologiques, une forte dissonance cognitive apparaît. C'est donc sur le mode de la culpabilité que s'expriment ces usages de l'automobile.

Dans les deux autres attitudes, un certain renoncement aux usages automobiles est visible, à des degrés divers. Ainsi, certains altermobilités ont des usages rationalisés de la voiture dans la mesure où ils essaient d'adapter, pour chaque déplacement, le mode selon la distance à parcourir et les contraintes du déplacement. La voiture n'est utilisée que lorsque le trajet est trop long pour être réalisé autrement, lorsqu'il nécessite le transport d'objets lourds et/ou volumineux, ou encore pour des déplacements en famille. En revanche, son usage est complètement évité en hyper-centre urbain. Dans cette 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 rationalisation des trajets automobiles n'est alors pas perçue comme un renoncement mais plutôt comme du « bon sens ». Le véritable renoncement va au-delà d'une simple rationalisation des usages. Il implique de repenser l'ensemble des activités de la journée pour se déplacer sans voiture. Il concerne principalement les altermobilités constants, ainsi que des altermobilités ayant opéré un changement radical mais déjà ancien. Il semble également être l'apanage des altermobilités militants. Néanmoins, le renoncement complet à l'usage de la voiture n'a 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 occasionnels persistent, notamment pour des déplacements de loisirs.

L'altermobilité, un renoncement à l'objet voiture ?

L'adoption de l'altermobilité ne signifie pas non plus un renoncement à l'objet voiture. Ceux qui cherchent à limiter leurs déplacements automobiles pourraient être tentés de se séparer de l'objet, d'autant plus que l'usage d'une voiture sans sa possession est notamment permise par l'autopartage (Shaheen, Cohen, 2007 ; Flamm 2008). Cependant, se séparer d'un véhicule semble être un processus difficile qui est, soit lié à une forte contrainte financière, soit à un engagement militant extrême. Mais dans les deux cas, se séparer de la voiture semble être un processus passif : les personnes ne se débarrassent pas elles-mêmes du véhicule. Au contraire, tout se passe comme si le véhicule se débarrassait, en quelque sorte,

5. Pour plus de détails sur les processus de changement, voir Vincent, 2010.

6. Pour plus d'information sur le rôle des valeurs environnementales dans les processus de changement, voir Vincent, 2009.

de lui-même car la dépossession intervient seulement lorsque l'objet est abîmé, usé, en panne, c'est-à-dire lorsqu'il est déjà impropre à l'usage et que sa réparation occasionne des frais. La voiture est un objet à forte charge symbolique et affective ; elle doit ainsi être désinvestie de cette charge, « refroidie » (Desjeux, François, 2000) pour que l'on puisse s'en séparer.

Pour autant, la majorité des altermobilités rencontrés ne se séparent pas de leur véhicule. Pour certains, la séparation d'avec une voiture était envisageable – particulièrement pour ceux qui possèdent plusieurs véhicules. Pour d'autres en revanche, se séparer de la voiture est inenvisageable, même s'ils ne l'utilisent pas quotidiennement. La possession de la voiture leur apparaît nécessaire, notamment pour la réalisation de certains trajets – trajets en montagne, courses familiales, etc. Mais surtout, le fait de conserver ainsi une voiture laisse ouverte la possibilité de revenir sur les choix : que ce soit les covoitureurs, les cyclistes ou les usagers des transports en commun, tous décrivent des usages automobiles occasionnels sur leur trajet domicile-travail, selon leur état de fatigue, la météo ou leurs activités quotidiennes. Ces usages automobiles ne remettent pas en cause les choix effectués, au contraire. Les altermobilités qui gardent une voiture ne se sentent jamais ni captifs ni dépendants de leurs choix modaux. De ce fait, le fait de conserver un véhicule conforte les usages altermobilités en garantissant la liberté de choix. En ce sens, la possession d'une automobile semble paradoxalement participer de la pérennité des pratiques altermobilités. Ce constat est particulièrement vrai pour les covoitureurs. Les équipages les plus pérennes sont ceux pour qui la relation interpersonnelle prime sur la praticité de l'usage et dont chacun des équipiers possède son propre véhicule (Vincent, 2008 b).

Une diversification des usages modaux

Les déplacements altermobilités, qu'ils soient issus d'un changement ou en continuité dans la trajectoire de vie, se trouvent être relativement diversifiés selon les jours, les motifs de déplacements mais aussi dans une même chaîne de déplacements. Les déplacements altermobilités apparaissent donc plus intermodaux et multimodaux (Allemand *et al.*, 2004).



Tamara Vominaki/Oculli/Agence Vu

Intermodaux, tout d'abord car les altermobilités utilisent « plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet [...] qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non » (Allemand *et al.*, 2004, p. 19). L'intermodalité est particulièrement visible chez 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. De même, de la gare au lieu de travail, différents modes peuvent être utilisés, notamment des modes doux : marche ou vélo. Pour les usagers du bus, du métro ou du tramway, les parcours sont également 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 ou d'un car interurbain. Dans ces deux cas, il est plutôt réalisé en voiture. L'usage des transports en commun amène alors non seulement une plus grande intermodalité, mais aussi davantage de flexibilité dans le déplacement. Les déplacements semblent moins routiniers et sont modulés selon qu'il s'agit de l'aller ou du retour, des zones traversées ou encore selon les impératifs du quotidien.

Les déplacements des altermobilités sont également davantage multimodaux, car les altermobilités « [utilisent en alternance] différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif du trajet » (Allemand *et al.*, 2004, p. 20). Nous avons montré précédemment la diversité des configurations modales selon les motifs de déplacements. Mais les altermobilités alternent également les modes de déplacement selon les jours sur le trajet domicile-travail : usage alterné de la voiture en solo, à plusieurs, du vélo ou des transports en commun. Les

habitudes alternent également selon les saisons, particulièrement chez les cyclistes qui utilisent durant l'hiver le bus ou le covoiturage. Ainsi, une grande diversité se laisse à voir dans les usages des altermobilités, ces derniers n'étant jamais captifs d'un mode de déplacement sur le trajet domicile-travail.

Pour les « altermobilités constants », les usages sont nécessairement multimodaux dès l'entrée dans l'âge adulte. Leurs pratiques altermobiles sont régulières tout au long de la vie adulte, mais elles ne sont pas exclusives. Ils utilisent donc à tour de rôle divers modes de déplacement – dont la voiture. En revanche, pour les nouveaux altermobilités qui étaient des usagers exclusifs de la voiture, la multimodalité est complètement nouvelle. Leurs changements de pratiques modales est, en ce sens, assez radical : la multimodalité vient se substituer à l'usage exclusif et évident de l'automobile qui prévalait auparavant. Cette multimodalité nouvelle touche le trajet domicile-travail, mais elle semble aussi se diffuser à d'autres motifs de déplacements, notamment par souci d'économie financière. Par exemple, certaines personnes qui ont acquis un abonnement de transports collectifs pour se rendre au travail le rentabilisent en l'utilisant pour d'autres motifs de déplacements, tels que les courses ou les loisirs. On observe alors des formes de contagion des habitudes altermobiles sur d'autres motifs de trajet. Finalement, l'adoption des altermobilités entraîne une plus grande multimodalité et intermodalité sur le trajet domicile-travail, mais aussi plus largement dans l'économie des déplacements de la vie quotidienne. En ce sens, les altermobilités vont dans le sens d'une plus grande diversité des pratiques modales.

De l'automobilité aux altermobilités : un élargissement de la motilité

Les altermobilités favorisent la diversité des usages modaux, l'intermodalité et la multimodalité ; par la diversification de leurs usages, les altermobilités acquièrent de nouvelles compétences de déplacement et accroissent ainsi leurs « aptitudes personnelles à la mobilité » (Flamm, 2004, p. 148) c'est-à-dire qu'ils diversifient les modes de déplacement en leur possession. Ce faisant, ils développent leur capacité de déplacement ou motilité (Kaufmann V., 2002 ; 2003) en s'appropriant des offres de transport, des infrastructures et des modes jusqu'ici peu ou pas utilisés. En particulier, pour les altermobilités dont les nouvelles habitudes font suite à un changement de mode, l'altermobilité encourage une autre manière de penser les déplacements dans laquelle la voiture n'est plus un réflexe. Ainsi, l'altermobilité est bien à envisager non comme un renoncement à la voiture – qui signifierait alors une substitution de l'usage automobile par l'usage altermobile – mais bien plutôt comme un élargissement

et une diversification des potentialités individuelles en matière de mobilité.

Une altermobilité ne se substitue donc pas purement et simplement à l'automobile. Les réflexes automobiles semblent plutôt être remplacés par des altermobilités, c'est-à-dire par une plus grande diversité de modes de déplacements. En ce sens, il est plus correct de parler d'altermobilités – au pluriel – plutôt que d'altermobilité. Ainsi, une forme d'altermobilité ne pourrait se substituer à la domination automobile. Si les normes sociales en matière de déplacements se modifiaient, leur évolution irait plus vraisemblablement dans le sens des altermobilités, c'est-à-dire d'une pluralité des modes incluant usages automobiles et alternatifs. Les altermobilités n'existent et ne se développent donc pas contre la voiture mais plutôt dans une gestion intégrée des usages automobiles et alternatifs.

Références bibliographiques

- Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), (2004), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.
- Berger M., (2004), *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris, CNRS.
- Bertaux D., (2005), *Les récits de vie*, Paris, Armand Colin, 2^e édition.
- Boltanski L., Chiappello E., (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Clochard F., (2008), *La voiture. Un regard socio-anthropologique sur le rapport à l'objet automobile*, thèse de doctorat, Université Paris-Descartes.
- Commission des Communautés Européennes, (2007), *Livre vert : Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*.
- 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.
- 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.
- Dupuy G., (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Économica.
- Dupuy G., (1999), *La Dépendance automobile*, Paris, Économica.
- Dupuy J.-P., (1976), *La trahison de l'opulence*, (avec Jean Robert), Paris, Puf.
- Festinger L., (1957), *A theory of cognitive dissonance*, Stanford, Stanford University Press.
- Flamm M., (2004), *Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, thèse de doctorat, EPFL.
- Flamm, M., (2008), « L'industrialisation de l'auto-partage en Suisse », *Flux*, n° 72/73, pp. 152-160.
- 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), « Évolution 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.
- Illitch I., (1974), *Energy and equity*, New York, Harper and Row.
- Iribarne P., (1975), *Le gaspillage et le désir, de la voiture au vélo*, Paris, Fayard.
- 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., (2002), « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », *Recherche transports et sécurité*, n° 75, pp. 131-143.
- Kaufmann V., Bergman M. M., Joye D., (2004), « Motility: Mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4) pp. 745-756.
- 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.
- Lahire B., (1995), *Tableaux de famille : heurs et malheurs scolaires en milieux populaires*, Paris, Le Seuil.
- Le Breton E., (2005), *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.
- Marzloff B., (2005), *Mobilités, trajectoires fluides*, La tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Shaheen, S., Cohen, A., (2007), « Growth in Worldwide Carsharing: An International Comparison », *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n° 1992, pp. 81-89.
- Sheller M., Urry J., (2000), « The city and the car », *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 24, pp. 737-757.
- Urry J., (2000), *Sociology Beyond Societies*, London, Routledge.
- Vincent S., (2008 a), *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse de doctorat, Université Paris-Descartes.
- Vincent S., (2008 b), « Le covoiturage : une pratique multiforme, sociale, mais durable ? », in Clochard F., Rocci A., Vincent S. (dir.), *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 239-250.
- Vincent S., (2009), « De l'adoption d'un mode altermobile sur le trajet domicile-travail. Mise en évidence des processus amenant à des usages de déplacements plus durables », in Dobré M., Juan S. (dir.), *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, Paris, L'Harmattan, pp. 129-137.
- Vincent S., (2010), « Être ou ne pas être "altermobile" ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture », in Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V., 2010, *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, pp. 75-92.
- Wiel M., (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Mardaga, collection Architectures + recherches.

Biographie

STÉPHANIE VINCENT-GESLIN est docteure ès-sociologie de l'Université Paris-Descartes. Elle est actuellement collaboratrice scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL (École Polytechnique Fédérale de Lausanne) où elle poursuit ses recherches sur la ville, la mobilité et les usages de déplacements.

stephanie.vincent@epfl.ch