



HAL
open science

POUR FAIRE FACE À L'AUTOMOBILITÉ : DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS LUDIQUES ?

Joël Meissonnier

► **To cite this version:**

Joël Meissonnier. POUR FAIRE FACE À L'AUTOMOBILITÉ : DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS LUDIQUES ?. Fabrice Clochard, Anaïs Rocci, Stéphanie Vincent. Consommation & Sociétés Automobilités et altermobilités : quels changements ?, L'harmattan, pp. 41-48, 2008, Dossiers Sciences Humaines et Sociales. halshs-00578237

HAL Id: halshs-00578237

<https://shs.hal.science/halshs-00578237>

Submitted on 18 Mar 2011

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

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

POUR FAIRE FACE À L'AUTOMOBILITÉ : DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS LUDIQUES ?

JOEL MEISSONNIER

Logisticien de formation, Joël Meissonnier est aussi docteur en sociologie. Dans une perspective qualitative et à partir de méthodes anthropologiques, il explore les logiques qui organisent les déplacements contemporains. Auteur de plusieurs recherches consacrées aux questions de mobilité, il a notamment publié une thèse s'intéressant aux acteurs des déplacements pendulaires de longues distances entre Paris et province, les « provinciliens ». Joël Meissonnier est actuellement chargé d'enseignement et de recherche à l'Université Galatasaray (Turquie). jmeissonnier@gsu.edu.tr

Introduction

En 2005, nous avons eu l'opportunité de réaliser une étude commanditée par un constructeur automobile sur l'un des plus importants sites industriels de France, à N, ville que nous taïrons par souci de confidentialité. Le site emploie plusieurs milliers de salariés ou contractuels et doit faire face quotidiennement à un flux d'entrée/sortie de 20 000 individus, de plusieurs centaines de camions et de plusieurs dizaines de trains complets. Nous nous sommes intéressés aux pratiques de déplacements des salariés¹.

Cette contribution met à profit des données tirées de 30 entretiens qualitatifs menés avant ou pendant les trajets travail-domicile, d'une table ronde de créativité réunissant une quinzaine de salariés et de 300 réponses à une question ouverte issues d'un questionnaire quantitatif sur les pratiques de déplacement.

La réflexion que nous développons ici est née de la part étonnamment faible des salariés faisant usage des autocars d'entreprise mis à leur disposition exclusive. Affrétés à des heures adéquates pour les ouvriers qui commencent et finissent leurs tournées, ces autocars desservent la presque totalité des villes et villages environnants à plus de 30 km à la ronde. Ce mode de transport en commun s'approche du mode 'taxi' dans la mesure où il permet quasiment une desserte porte à porte. En outre, ce transport d'entreprise est accessible pour une somme si modique que certains ouvriers l'imaginent gratuit². Pourtant, les autocars demeurent désespérément vides et, chaque année, l'étendue du réseau d'affrètement doit être revue à la baisse. Il nous a semblé paradoxal de voir une offre de transport en commun, pourtant *ad hoc* et économiquement rationnelle, ne pas parvenir à séduire. Pour expliquer cette désaffection, on peut invoquer les avis extrêmement positifs à l'égard de la voiture particulière que la 'culture d'entreprise' promeut au sein de la population des salariés.

La population semblait donc offrir l'occasion idéale de mieux comprendre les ressorts de l'automobilisme 'radical' dont relèvent ceux que Catherine Espinasse (2001) qualifie aussi de 'pro-voitures absolus'. Toutefois, le fait d'être salarié d'un constructeur automobile n'est vraisemblablement pas l'unique facteur explicatif de la prédilection pour la voiture. Par une approche 'sensible' des comportements de déplacements, nous montrons qu'elle s'avère être l'un des modes de transport les

¹ Qu'elles constituent le trait d'union entre lieu de travail et domicile (déplacements alternants) ou qu'elles soient intrinsèquement liées à l'activité professionnelle (déplacements professionnels à l'extérieur du site ou inter-sites).

² Ils n'ont vraisemblablement pas conscience du fait que son prix est retiré à la source par l'employeur aux salariés qui s'y inscrivent.

plus ludiques. La voiture est plébiscitée, mais rien n'empêche ces salariés d'employer d'autres modes de transport quand ceux-ci suscitent un 'jeu' plus stimulant. Tout porte à croire qu'une politique d'accroissement des opportunités de jeu dans les transports en commun (TC) puisse plaider en faveur de leur usage.

Expliquer l'auto-solisme par la culture professionnelle ?

En première analyse, notre recherche s'apparente à une intrusion dans l'antre de l'auto-solisme car une culture du véhicule motorisé semble y régner en maître incontesté. De toute évidence, si l'on qualifie de suréquipées les catégories de foyers disposant de 1,82 véhicules en moyenne³, il faudrait qualifier notre population d'extrêmement suréquipée, si l'on s'en tient à nos investigations (non quantifiées) qui faisaient le plus souvent état de 2 véhicules par foyer et parfois plus. La voiture représente un privilège dans la mesure où le personnel dispose de l'opportunité d'en acquérir à tarif préférentiel. Sans dissimuler son plaisir, une employée explique : « *Je vis seule alors je vais en ville faire des courses, voir des amis, je ne suis jamais chez moi avant 19h... et je roule ! Moi, sans voiture, je suis morte. Je me plais dans ma voiture* ». Pour cette femme, qui par ailleurs souffre d'un handicap physique limitant ses déplacements, les véhicules motorisés sont une passion : « *En fait, j'aime les moteurs. J'adore les camions. Autrefois, j'avais un ami routier qui travaillait dans le transport de voitures. Quand je lui téléphonais, je lui disais « je rentre avec toi ? » ... juste pour être dans le camion* ».

Le discours 'autophile' est prégnant, teinté de fierté et volontiers indulgent à l'égard des effets environnementaux générés. Plusieurs pratiques de déplacement confirment d'ailleurs une préférence exprimée pour la voiture, même lorsqu'elle n'est manifestement pas le mode de transport le plus approprié ou lorsque son usage est parfaitement paradoxal. « *Mon plus gros problème, dit un cadre, c'est un problème de stationnement. Je paye déjà une place de stationnement pour ma voiture personnelle au parking, il était hors de question que je doive payer un second stationnement pour ma voiture de service. Pour aller à pied de chez moi au boulot, il y a 15 minutes, guère plus... c'est rien, c'est vrai, je ne serais pas obligé de venir en voiture. Mais c'est devenu une habitude ; et c'est surtout que ça me coûterait cher de laisser ma voiture de service sur un parking en ville. Et puis, quand même, quand il fait mauvais, c'est bien pratique* ».

Inévitablement, dans le contexte de l'enquête, l'explication de l'auto-solisme par une forme de loyauté vis-à-vis de l'employeur et de fierté relative à l'activité professionnelle pratiquée vient immédiatement à l'esprit. Toutefois, cette explication par le poids d'une culture professionnelle partisane est insuffisante car les autres modes de transport ne font pas l'objet d'une campagne de dénigrement particulière.

Il n'est pas rare de rencontrer un salarié qui préfère venir « *en moto quand il fait beau* », ou à pied dès que l'occasion s'y prête : « *moi, je travaille toute la journée dans un bureau, ça fait du bien un peu de marche. C'est bon pour la santé* ». De surcroît, la voiture n'est pas le seul véhicule à permettre des détours en chemin : « *Vous savez, on met beaucoup de choses dans un 'top case' de scooter. Tenez, hier, je me suis arrêté à la pharmacie. Mais ça m'arrive d'aller acheter quelques fruits et légumes, de passer chez le boulanger ou à la boucherie* », dit un cadre.

³ Résultat de l'enquête de l'Observatoire de l'automobile – Cetelem (Anika Michalowska, *Les Français et l'automobile : entre raison et passion*, Marketing Magazine, N°92 - 01/01/2005 - <http://www.emarketing.fr/>)

C'est ainsi que d'autres moyens de transport que la voiture, y compris des modes de transport en commun, peuvent être préférés lorsqu'ils comportent un avantage différentiel sur la voiture. Quelques salariés envisagent un transfert modal et d'autres sont parvenus à abandonner leur véhicule pour les déplacements pendulaires. Un salarié reconnaît qu'il hésite : « *C'est clair que s'il y avait des navettes cadencées pour la gare... j'y réfléchirais à deux fois [à prendre la voiture]. Il suffit de s'organiser autrement dans le travail. Prendre le bus et le train, je l'ai déjà fait, je connais les horaires, je sais que c'est possible. Pour moi, ce serait une bonne affaire en terme de coût : la voiture, l'assurance, le carburant... Et il suffirait de s'arranger pour rassembler les courses un seul jour par semaine. Aujourd'hui, avec la voiture, je suis tenté de faire tous les jours une course ou une autre. Je passe souvent chez Casto par exemple. C'est de la tentation mais ce n'est pas absolument indispensable* ». Un autre salarié dit encore : « *Un jour, j'en ai eu marre de m'énerver, de stresser sur l'autoroute. Dans le train, j'y ai trouvé plus de sécurité* ».

L'omniprésence de la voiture, si elle est réelle, n'est pas hégémonique. Sa suprématie n'a pas complètement restreint les 'choix modaux'. On ne peut pas l'expliquer par un 'aveuglement' aliénant réduisant l'éventail des possibilités modales. « *Hier j'étais sur le site de L (40 Km), explique un ingénieur. J'ai pris la navette [bus inter-site] à 7h40 parce qu'il n'y avait pas de voiture de service. En fait, il y en avait une, mais elle était déjà remplie par quatre personnes. La suivante n'était disponible qu'à 11h. Alors j'ai pris le bus. Ça permet de bouquiner. Vendredi, j'avais fauché deux magazines au service 'courrier' et je les ai lus pendant le trajet* ».

L'explication de l'écrasante préférence pour la voiture individuelle par une mise à l'écart catégorique du transport en commun doit donc être invalidée. Si les salariés du site étudié sont fort coutumiers de la voiture, ils n'en sont pas si prisonniers que nous le pensions au premier examen⁴. L'usage de la voiture entre dans un répertoire élargi de stratégies modales possibles.

Un employé n'a guère de soucis en cas de panne de sa première voiture puisqu'il dispose toujours de la possibilité d'utiliser sa voiture d'agrément ; « *celle qu'on prend plutôt pour le dimanche et pour s'évader* », dit-il. Un ouvrier dit encore : « *On a trois voitures. Une pour ma femme. Une belle qu'on renouvelle tous les six mois pour sortir ou pour les longs voyages. Et une qui est en panne aujourd'hui. Elle est pour moi, pour tous les jours. J'ai aussi une moto. Mais d'habitude je viens en autocar* ».

Les usagers des lignes d'autocar d'entreprise ne sont pas privés de voiture. Ils en disposent d'une et souvent de plusieurs. La désaffectation du transport par autocar à l'origine de notre questionnement vient de ce que ce mode n'est qu'un choix possible parmi un éventail, mis à disposition d'usagers qui n'en sont pas captifs. Il reste donc à comprendre ce que la voiture a 'de plus' pour qu'en situation de libre concurrence des modes elle soit si privilégiée.

La liberté de circuler est ludique

On explique classiquement la suprématie de la voiture sur les autres modes par le singulier sentiment de liberté qu'elle suscite⁵. De par sa portée spatiale, très grande, elle donne une impression de maîtrise complète des itinéraires. Elle véhicule l'image d'un mode de transport toujours disponible,

⁴ Habituellement, comme le note Le Breton (2005), les hiérarchies sociales encadrent et limitent fortement la liberté de déplacement. On observe des individus – relevant souvent d'une forme de précarité – devenir prisonniers de la voiture, l'unique mode de transport à leur disposition. Mais tous les salariés du site étudié ont toujours pu bénéficier d'un éventail d'offres de transport diversifiées et performantes. Alors que dans de nombreux foyers modestes, en France, l'auto-solisme s'explique parce que la voiture s'est insensiblement imposée comme la seule alternative modale possible, l'auto-solisme partisan des salariés du site industriel de N est une évidence, mais pas une dépendance.

⁵ Voir notamment : Wiel, 2004.

‘prêt à l’emploi’⁶. La voiture individuelle libère de la charge mentale d’organisation du trajet. Elle part quand son conducteur le veut, l’amène là où il veut. Il peut y convier qui il veut et la charger d’autant de colis qu’il souhaite (ou presque).

Son succès est étroitement lié aux activités qu’elle permet de réaliser sur le trajet aller ou retour : « *Mon trajet en voiture, c’est en fonction de ce que j’ai à faire. En ce moment, il me faut aller mettre à la décharge ces sacs de gravas à l’arrière. Ce n’est pas dit que j’y aille ce soir, mais je sais que je dois le faire. Quand j’aurai l’occasion... ça fait quatre jours que ça traîne dans le coffre. Vendredi soir, j’ai oublié. Et hier... je me suis dit... tant pis. Ça se décide un peu au dernier moment* », explique un technicien.

La liberté tant vantée mérite d’être analysée plus en détail. Les témoignages recueillis permettent de comprendre à quoi ce sentiment – relatif – correspond concrètement. Il apparaît qu’elle désigne une possibilité d’introduire de l’imprévu et de se donner une flexibilité. « *S’il me faut cinq minutes de plus pour terminer une réunion, on peut la terminer. [Avec la voiture,] on n’est pas contraint par un horaire* », dit un employé. « *J’ai des horaires trop différents pour envisager [d’autres modes de transport que la voiture]* », ajoute un cadre. « *Si j’utilisais le co-voiturage, ce serait la montre qui gouvernerait* ».

La liberté évoquée traduit donc une aspiration personnelle tournée vers un défi que l’employé se pose à lui-même : *jusqu’à quel point puis-je accepter de retarder mon départ sans compromettre la perspective d’arriver en temps et en heure à ma destination après le travail ?* qu’il s’agisse d’atteindre un magasin avant sa fermeture, l’école avant l’heure de sortie ou le domicile avant l’heure du repas.

L’analyse stratégique issue de la sociologie interactionniste théorisée par Michel Crozier et formalisée par Ehrard Friedberg (1988 ; 1993) qualifie de ‘jeu’ l’étendue du répertoire de stratégies envisageables dans l’action⁷. Les règles du jeu sont la conclusion toujours provisoire, précaire et problématique d’une épreuve de force. Or, la circulation routière est un véritable ‘terrain de jeu’ où les interactions entre conducteurs oscillent entre coopération et rapports concurrentiels⁸, où les rapports aux espaces traversés, de par les attentes évitées et les embûches déjouées, deviennent ludiques⁹. Nous proposons donc de prendre au mot les concepts imagés de la sociologie de l’acteur conceptualisée par Crozier et Friedberg.

⁶ Son succès provient de sa capacité à répondre à des attentes contemporaines créées par un double processus d’individualisation et d’individuation des modes de vie. D’une part, nos affinités sont de plus en plus électives ; c’est-à-dire que nos sociabilités s’instituent de moins en moins par contiguïté spatiale et de plus en plus sur un mode réticulaire que la voiture permet. D’autre part, la restriction de la taille de l’entre-soi à la cellule familiale domestique est une tendance contemporaine à laquelle l’habitacle de la voiture (4, 5 ou 7 places) correspond idéalement. Par conséquent, la voiture est gratifiée d’une « image » positive à laquelle sont associés des qualificatifs tirés du champ lexical de la liberté.

⁷ L’analyse stratégique part du constat de la plus ou moins grande marge de liberté qui subsiste dans tout contexte d’action et de l’hypothèse selon laquelle les choix des acteurs correspondent toujours à des stratégies relevant d’une forme de rationalité. Le jeu, éventail des stratégies de comportements possibles, permet, contrairement au concept de rôle, de rappeler que le « joueur » ne respecte pas toujours les règles.

⁸ La circulation automobile permet l’inversion des rôles sociaux. L’employé peut aisément s’y imposer face au directeur. Et il s’y faufile d’autant plus facilement que sa voiture est petite. (Flamm, 2005)

⁹ Il y a bien entendu de multiples moyens de rendre ludique le temps à bord de la voiture. On peut rendre le moment du déplacement ludique par l’activité qu’on entreprend tout en conduisant. Mais c’est bien davantage la possibilité de faire un jeu de l’accès à sa destination qui rend la voiture individuelle ludique, car cet accès est plein d’aléas, donc d’incertitudes.

Parce qu'il est incertain, l'accès à un lieu constitue un enjeu. Et la voiture, offrant la possibilité d'accélérer, de changer d'itinéraire ou de prendre son temps, fait de la conduite une marge de manœuvre donnant des 'chances de gagner' et des moyens de minimiser les 'risques de perdre'.

Et vous faites le tour de la ville en raison des sens de circulation ? « *Non, moi je connais bien N, j'arrive à couper et à éviter de faire le tour* », explique un ouvrier. Un autre ajoute : « *Parfois je prends la nationale, parfois l'autoroute. En fait, ça dépend du feu rouge sur le pont. Alors il faut faire le pari. Et surtout, ça dépend des travaux. Comme en ce moment, il y a des travaux sur la nationale à la sortie de A, alors je prends l'autoroute* ». L'itinéraire est un choix de l'instant, contingent, qui réserve chaque jour son lot de surprises et garantit une part d'aventure. « *Je connais plusieurs trajets différents qui sont équivalents en durée et distance, alors j'alterne. J'ai l'impression que c'est moins routinier* », explique une employée.

Le caractère ludique de la voiture individuelle est moins à comprendre dans le sens 'd'amusant' que dans le sens stratégique de 'tentative de faire pencher l'incertitude en sa faveur malgré les aléas'. La satisfaction de 'gagner' est d'autant plus grande que le risque de 'perdre' était grand. Elle vient de ces cinq minutes de retard, qu'on rattrape en roulant à peine plus vite ou en préférant le stop de gauche au feu rouge en face... On sous-estime cette possibilité de jeu dans l'analyse des 'bonnes raisons' de l'auto-solisme. La voiture permet d'être actif et procure le sentiment de garder le contrôle ; contrôle de nos véhicules, donc métaphoriquement, contrôle sur nos vies et sur nos territoires¹⁰. Elle donne, à chaque automobiliste, un 'rôle' à jouer. Trop souvent relégué au rang de facteur d'ambiance, le caractère ludique de la conduite automobile n'est pourtant pas négligeable dans la compréhension des raisons de l'auto-solisme.

Un jeu qui révèle un processus de capitalisation du « potentiel de mobilité »

La préférence pour la voiture ne s'explique pas tant par l'acte partisan (de défense du secteur) que par la maximisation des possibilités de 'jeu' qu'elle offre. Si la voiture est plébiscitée, c'est d'abord parce qu'elle offre un éventail fort varié de programmes d'activités et qu'elle permet de reculer jusqu'au dernier moment l'heure du choix entre l'un ou l'autre. D'un point de vue stratégique, la voiture permet de 'jouer' sur plusieurs tableaux à la fois. En somme, si nos salariés de l'industrie automobile sont attachés à 'leur' voiture en tant que 'véhicule', ils sont bien moins attachés à 'la' voiture en tant que 'mode de transport'¹¹. S'ils choisissent le mode 'voiture' plus souvent que d'autres modes, c'est pour la richesse du 'potentiel d'accès' qu'il leur offre. En fin de compte, ce qui caractérise la population étudiée, c'est cette aptitude à choisir entre l'autocar d'entreprise, l'autobus urbain, le deux-roues et l'une des deux ou trois voitures possédées. « *Avec la voiture, on peut partir à n'importe quelle heure*, explique un technicien. *Ce n'est pas comme le bus, quand on l'a loupé, on l'a loupé... la voiture, on peut se retourner. Mais avant, il y a deux ans, c'était possible de rester après l'heure sans venir en voiture. Il y avait le service de gardiennage qui ramenait à la maison tous les types à qui la direction avait demandé de faire des heures sup. J'aimerais bien avoir encore cette possibilité* ».

Théoriquement donc, d'autres modes de transport offrant aux salariés une *motilité* équivalente pourraient convenir à leurs déplacements alternants domicile-travail¹². Mais ces autres modes doivent

¹⁰ A plusieurs égards, les voies de circulation peuvent donc être assimilées à des aires de défolement, sur lesquelles les individus recherchent l'expérience de vertiges divers (vitesse, maîtrise de la puissance motorisée), explique M. Flamm (2005). Ils se laissent parfois aller à des régressions enfantines qui s'expriment sur des modes pulsionnels ou affectifs afin de s'extraire des contraintes et des contingences de la vie quotidienne.

¹¹ Un mode de transport n'est pas déterminé par un type de véhicule mais par le type d'usage qui en est fait. (Amar, 2004) Dans les années 1980, la ville de Curitiba, au Brésil, démontrait brillamment qu'on peut « faire du métro » (en tant que mode de transport) avec des autobus (véhicules effectivement utilisés).

¹² Et non de leurs déplacements d'agrément pour lesquels le choix du véhicule est important.

préserver la souplesse que le mode 'voiture' permet, par son usage improvisé pouvant devenir ludique. Et à ce jour, la voiture n'a pas réellement d'équivalent. Toute amélioration de l'offre de transport en commun est bienvenue, mais en surplus de la voiture, pas à sa place. Comme le montre Vincent Kaufmann (2004), on a tout à gagner à accroître sa *motilité* : on est content que l'autobus soit là 'pour le cas où'... pour le cas où la voiture tombe en panne, pour le cas où il neige¹³. Mais cette offre supplémentaire de transport peut parfaitement rester à l'état de potentiel et ne pas remettre en cause la suprématie de l'automobile.

Une salariée explique : « *Si je tombe en panne sur le site, je planterais ma voiture là jusqu'à ce qu'elle soit dépannée et je prendrais le bus* ». Plusieurs usagers de l'autocar ne l'utilisent qu'à l'occasion, les jours où ils n'envisagent pas de détour sur le trajet domicile-travail. « *Je viens en voiture mais je reste inscrit aux bus... au cas où. Je me garde la possibilité de prendre le bus* », dit un employé.

En somme, le principal souci du salarié de l'automobile est de conserver une *motilité* hors du commun. Il nous faut revenir sur la qualification initiale d'auto-solisme radical pour introduire une notion plus adéquate, celle d'*hyper-motilité* radicale, qui désigne l'aspiration à maximiser ce potentiel de mobilité. Un salarié dit : « *C'est vrai que la nécessité de conserver une deuxième voiture ne correspond pas à un besoin réel. C'est plus une commodité pour ma femme. En fait, ma femme pourrait envisager d'aller au travail à vélo [travaillant dans le village où ils résident]. Aujourd'hui, la voiture, c'est plus pour les enfants [pourtant scolarisés dans le village]. Les jours de pluie... et puis, au cas où* ». Un autre explique : « *Je n'aurais plus la deuxième voiture... ma femme s'en serait passée. Avoir deux véhicules, ça donne une certaine souplesse, c'est tout. Même moi je pourrais me passer de la première parce que je connais les horaires de train, j'ai utilisé le train pendant plusieurs années autrefois* ».

Cet attachement à une forme d'*hyper-motilité* s'illustre jusque dans le choix stratégique de la résidence. Un employé dit : « *Je voulais me mettre à la campagne. Alors je suis venu ici, le plus loin possible, en bout de ligne [de bus urbains]. Avec ma voiture, j'ai toujours la liberté d'aller où je veux. Mais je garde aussi la possibilité de prendre les bus. Et en face de chez moi : les champs et la forêt* ».

Conclusion

A y regarder de près, la qualification de 'pro-voiture absolu' convient mal à ce qui nous paraissait être l'antre de l'auto-solisme. Notre recherche ne nous a pas permis de mieux comprendre l'auto-solisme radical puisqu'il est apparu qu'un taux d'équipement élevé en voiture n'entraîne en rien une exclusivité de ce mode. Si les salariés interrogés n'ont finalement guère de différence avec beaucoup d'autres foyers français multi-motorisés, l'étude a eu le mérite de pointer l'importance du caractère ludique d'un itinéraire quotidien. Des individus présentant une *hyper-motilité* l'érige en argument pouvant conditionner le choix du mode de transport. Si les salariés étudiés ne se résolvent qu'assez rarement à abandonner leur voiture, c'est moins par culture professionnelle que par peur de perdre la dimension ludique que comporte son usage. Elle vient du plaisir du détour improvisé, de la griserie des kilomètres, du sentiment de dominer l'espace ou du jeu avec la montre. Ce mode de transport

¹³ D'une manière générale, les acteurs cherchent à se doter de la mobilité la plus étendue possible en se dotant de compétences et d'accès aux systèmes techniques les plus nombreux. L'appropriation de certains potentiels de vitesse est pensée pour rester à l'état de latence : avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage. Nous avons en particulier rencontré ce type de comportement à propos des transports publics ; un bon accès à leur réseau est recherché « au cas où ». La *motilité* est une ressource dont la fonction est de rester à l'état de potentiel. (Kaufmann, 2005 et 2006)

individualisé permet d'éprouver un sentiment de glisse dans l'espace urbain. La voiture, c'est le surf de la ville.

Par conséquent, pour en faire des alternatives crédibles à la voiture, il faudrait également donner une dimension ludique aux transports collectifs. Il nous semble possible d'y parvenir si l'on accorde davantage d'attention, parmi les passagers du bus de ville, à l'idéal-type du *dauphin* identifié par Stéphane Juguet et Stéphane Chevrier (2003)¹⁴. A l'heure actuelle, les sociétés de TC tirent partie de leur avantage sur la voiture pour rendre le temps du voyage agréable et ludique¹⁵ (permettre sa valorisation par la lecture, les échanges) ; mais peu se soucient d'introduire des possibilités de 'jeu' dans les choix d'itinéraires. Pourtant, pouvoir s'investir dans le tracé de son itinéraire pour en faire un challenge, c'est jouer. Il faudrait, pour cela, des réseaux plus denses qui offriraient une diversité d'itinéraires alternatifs et un grand nombre de correspondances possibles. « *J'aimerais bien qu'avec l'abonnement SNCF je puisse aussi prendre les bus interurbains, explique un ouvrier venant en train. Ça augmenterait encore le nombre de possibilités. Si on veut développer les transports en commun, il faut les rendre attractifs. Comme ça, quand je loupe mon train, hop, je prends le bus. Ou un jour de grève des bus... hop, il y a le train* ».

En effet, c'est au moment de la rupture de charge qu'apparaît une possibilité de jeu. Pouvoir faire un choix, c'est garder le contrôle de son déplacement, c'est le construire, le faire sien. La mise en place progressive de SAEIV¹⁶ donnant une information en temps réel au client y participe beaucoup. Pour qu'un réseau soit ludique (et le demeure), il faut que le risque de 'perdre' (manquer l'autobus, par exemple) ne porte pas trop à conséquence (le suivant n'est que dans quelques minutes). Trop souvent, malheureusement, en raison de la faible fréquence des véhicules, l'attente n'est pas simple incidence mais découragement.

Notre exhortation à des TC plus 'ludiques' prend tout son sens dans des pays émergents aux contextes urbains dotés de réseaux denses qui occupent (encore) une place prépondérante¹⁷. Dans ces contextes étrangers, les TC ne semblent pas, en apparence, menacés. Pourtant, emprunter les bus lorsqu'ils sont bondés, inconfortables ou peu ponctuels, est décourageant¹⁸. Face à une désaffection du transport en commun potentiellement importante, il paraît opportun de permettre des 'challenges' individuels. Introduire le jeu 'dans' (et surtout 'avec') un réseau de transport public efficient, peut significativement contribuer à le rendre séduisant, et par conséquent, à le populariser, donc à le pérenniser.

Références

- Amar G., 2004, *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, L'Aube.
- Bailly J.-P., Heurgon E., 2001, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, La Tour d'Aigues, L'Aube.
- Chevrier S., Juguet S., 2003, *Arrêt demandé*, Paris - Rennes, Enigmatek – LARES.

¹⁴ Il s'agit d'un utilisateur des TC capable d'ajuster à tout moment son itinéraire aux opportunités et contraintes qui se présentent et de faire une lecture synthétique de l'offre de transport environnante pour parvenir à destination. A le voir « sauter » de bus en métro et de métro en tram, ce personnage fait de son itinéraire un « jeu » incessant.

¹⁵ N'ayant pas à se soucier de son trajet, le passager peut trouver, dans le véhicule, mille façons d'occuper agréablement son temps. Comme le rappelle Bailly et Heurgon (2001), une heure passée dans les conditions pénibles d'un embouteillage paraît beaucoup plus longue que la même occupée par une activité ludique dans une position confortable.

¹⁶ Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs.

¹⁷ Nous pensons par exemple à Istanbul, en Turquie, où le taux de motorisation est encore relativement faible et où les autobus, souvent bondés, ne font jamais « triste mine », mais où l'aspiration à la voiture individuelle est très importante.

¹⁸ A ce jour, si tous les Stambouliotes qui empruntent les TC en avaient les moyens, c'est en voiture qu'ils préféreraient se rendre là où ils vont.

- Espinasse C., 2001, « Les femmes 'pro-voiture' », Catherine Espinasse, Peggy Buhagiar (*sous la dir. de*), *Avec ou sans voiture ?*, Paris, La documentation Française, PREDIT.
- Flamm M., 2005, *A qualitative perspective on travel time experience*, Conference paper for STRC – 5th Swiss Transport Research Conference, Monte Verita, Ascona, du 9 au 11 mars 2005. www.strc.ch/pdf_2005/STRC05_A2_Flamm.pdf
- Friedberg E., 1988, « L'analyse sociologique des organisation », *Pour*, n°28, Paris, GREP (1976, 1^{ère} édition).
- Friedberg E., 1993, *Le pouvoir et la règle – Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil, coll. « Points ».
- Kaufmann V., 2004, « La mobilité comme capital », Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (*sous la dir. de*), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 25-41.
- Kaufmann V., 2005, « Mobilité et réversibilité : vers des sociétés plus fluides », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. CXVIII, pp. 119-135.
- Kaufmann V., 2006, « Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains », Michel Bonnet, Patrice Aubertel (*sous la dir. de*), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF.
- Kaufmann V., Schuler Martin, Crevoisier Olivier, Rossel Pierre, 2004, *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*, Lausanne, Cahier du LASUR, EPFL – CEDEC, n°4.
- Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin.
- Mareggi M., 2002, « Trois villes italiennes : différenciation temporelle des lieux », Luc Gwiazdzinski (*sous la dir. de*), *La ville 24 heures sur 24*, La tour d'Aigues, L'Aube, pp. 169-174.
- Wiel M., 2004, « La ville en état de panique ? », Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (*sous la dir. de*), 2004, *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 157-171.