



HAL
open science

La "voiture en commun", le cas de l'agglomération lyonnaise

Christian Ambrosini, Hervé de La Morsanglière

► **To cite this version:**

Christian Ambrosini, Hervé de La Morsanglière. La "voiture en commun", le cas de l'agglomération lyonnaise. 1981. halshs-00846751

HAL Id: halshs-00846751

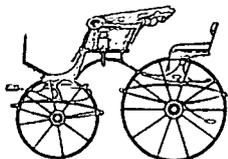
<https://shs.hal.science/halshs-00846751>

Submitted on 19 Jul 2013

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.

études et recherches



la `voiture en commun`

le cas de l'agglomération lyonnaise

Christian AMBROSINI
Hervé de La MORSANGLIERE

Avec la collaboration de :

Maria D.L. DIAZ OLVERA
Marc PAPPINUTTI
Pierre SELOSSE

En liaison avec l'Institut
de Recherche des Transports

Avril 1981

*. Ce document résulte d'une recherche financée par
l'Institut de Recherche des Transports (marché
n° 80 034).*

RESUME

Cette recherche montre qu'environ "6 % des salariés de l'agglomération Lyonnaise sont des usagers réguliers de la voiture en commun domicile-travail" (carpool). Ce chiffre diminue un peu - de 0,5 à 1 % -, si on le ramène à l'ensemble de la population active de l'agglomération.

Qu'il y ait latence ou non de l'idée "de regroupement" chez les futurs usagers de cette modalité de transport, on s'aperçoit que dans tous les cas la genèse de la pratique relève d'une opportunité. Distance domicile-travail et mauvaise qualité de service des transports collectifs sont deux facteurs déterminants, alors que la proximité des lieux de résidence et l'appartenance au même établissement jouent plutôt le rôle de facteur permissif. Enfin, la situation socio-économique des individus intervient comme élément filtrant. Ces regroupements se partagent en deux groupes : ceux de courte durée et ceux de longue durée. Sans qu'il soit encore possible de l'affirmer avec certitude, à ces deux groupes semblent correspondre deux principaux modes d'organisation des pratiques : "l'échange de services" où tout est conçu pour minimiser les contraintes dues au regroupement, "le service rendu" qui peut impliquer ou non une contrepartie financière.

Ces quelques éléments d'analyse montrent d'ores et déjà la grande complexité de ce phénomène, d'ordre essentiellement psychologique, et laisse présager des difficultés d'une évaluation fine de sa place au sein d'une politique globale des transports.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE

page 1

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE I - CADRE GLOBAL DE L'ENQUETE PERIPHERIE

I-1. La méthode de recueil des données utilisées.	5
1. Les fondements conceptuels	5
2. L'information produite	6
I-2. Description sommaire de l'échantillon.	7
1. Caractéristiques des ménages	7
2. Caractéristiques des individus	10

CHAPITRE II - ANALYSE QUANTITATIVE DE L'ENQUETE PERIPHERIE

II-1. Perception de l'usage de la voiture en commun.	12
II-2. L'usage de la voiture en commun.	14
1. Importance de l'usage de la voiture en commun.	15
2. Périodicité des pratiques de la voiture en commun.	18
3. Mobilité des usagers de la voiture en commun.	22
II-3. L'usage régulier de la voiture en commun D-T ou le "carpool"	25

CHAPITRE III - ANALYSE QUALITATIVE DE L'ENQUETE PERIPHERIE

III-1. Description des individus	29
III-2. Domicile et lieu de travail.	29
1. L'environnement du domicile.	29
2. Le lieu de travail et son contexte.	30
III-3. Perception des modes de transport alternatifs.	30
III-4. Avantages et inconvénients de la voiture en commun.	32
1. Les avantages.	32
2. Les inconvénients.	32

III-5. La voiture en commun, une stratégie globale.	34
1. L'organisation générale de la voiture en commun	34
2. Degrès de liberté vis-à-vis de la voiture en commun	34
3. Perception de la voiture en commun	34
4. Voiture en commun et stratégie familiale	36
5. Voiture en commun et autres motifs de déplacements.	36

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE I - DEMARCHE GENERALE

I-1. Objectifs et cadre général de l'étude.	39
I-2. Constitution de l'échantillon d'enquête.	40
1. L'échantillon d'établissements	41
2. L'échantillon d'actifs	45
I-3. Le contenu de l'enquête.	48
1. Caractéristiques socio-économiques	48
2. Données sur les transports et les déplacements domicile-travail.	48
3. Données sur l'usage régulier de la voiture en commun.	48
4. Quelques problèmes liés à la réalisation de l'enquête.	49

CHAPITRE II - DESCRIPTION DE L'ECHANTILLON D'ACTIFS

II-1. Localisation.	50
1. Localisation des emplois	50
2. Localisation des domiciles	52
II-2. Caractéristiques socio-économiques.	52
1. Le domicile	52
2. L'emploi	53
3. Données socio-économiques	54
II-3. Transport et déplacements domicile-travail.	56
1. Données objectives	56
2. Données subjectives	57
II-4. La voiture en commun dans les déplacements domicile-travail.	58
1. Répartition modale générale	58
2. La place de la voiture en commun	59

CHAPITRE III - LES USAGERS REGULIERS DE LA VOITURE EN
EN COMMUN

III-1. Qui sont-ils ?	62
1. Leur localisation	62
2. Leurs caractéristiques socio-économiques	69
3. Transport et déplacements D-T	71
4. Un premier schéma explicatif de l'usage régulier de la voiture en commun D-T	72
III-2. Les motifs invoqués par les usagers réguliers de la voiture en commun D-T.	75
1. Importance des différents motifs	75
2. Croisement des motifs avec d'autres variables	76
3. Conclusion sur les motifs invoqués.	81
III-3. Les différentes pratiques de la voiture en commun régulière.	82
1. Analyse des paramètres caractéristiques	82
2. Types de pratique et groupes d'usagers réguliers.	85
3. Conclusion	87

CHAPITRE IV - DONNEES COMPLEMENTAIRES SUR L'USAGE REGULIER
DE LA VOITURE EN COMMUN.

IV-1. Les anciens usagers réguliers de la voiture en commun.	88
1. Motifs invoqués pour l'arrêt de la pratique de la voiture en commun.	88
2. Qui sont-ils ?	89
3. Comment pratiquaient-ils la voiture en commun ?	91
IV-2. Les usagers occasionnels de la voiture en commun D-T.	92
IV-3. Vérification de quelques hypothèses.	94
1. L'influence de la taille des établissements sur l'usage de la voiture en commun	94
2. Influence de la délocalisation	95
3. Motifs invoqués par les actifs ne pratiquant pas la voiture en commun	95
IV-4. Le point de vue des dirigeants des entreprises enquêtées.	96
1. Avantages et inconvénients perçus par les dirigeants	96
2. Situation des établissements par rapport au ramas- sage-ouvrier	98
3. Les mesures incitatives envisagées pour le déve- loppement de la voiture en commun.	98
4. Conclusion	99

SYNTHESE

1 - La genèse de l'usage régulier de la voiture en commun	100
2 - Durée de vie et modes d'organisation de l'usage régulier de la voiture en commun	105
3 - Mortalité des regroupements en voiture particulière	108
4 - Quelle place pour la voiture en commun dans une politique des transports en milieu urbain.	109

ANNEXES

- Plan guide des entretiens qualitatifs	112
- Cas 1 à 8 (entretiens qualitatifs)	115
- Liste des établissements publics et privés	160
- Données objectives recueillies lors de la pré-enquête auprès des établissements	162
- Questionnaire	163
- Quelques caractéristiques relatives aux anciens usagers réguliers de la voiture en commun D-T	164

INTRODUCTION

Afin de dissiper toute ambiguïté sur le vocabulaire employé dans ce rapport, nous avons traduit le terme de "carpool" par "l'usage régulier de la voiture en commun Domicile-Travail (D-T)". Dans cette définition :

- l'usage régulier signifie presque tous les jours de la semaine et ce, pendant au minimum plusieurs semaines consécutives. Les usagers se regroupant régulièrement, mais qu'une ou deux fois par semaine, n'entrent pas dans le champ de cette définition ;

- voiture en commun D-T correspond au regroupement dans une même voiture de personnes appartenant à des ménages différents, pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Il ne s'agit pas nécessairement dans tous les cas de la totalité des déplacements quotidiens D-T.

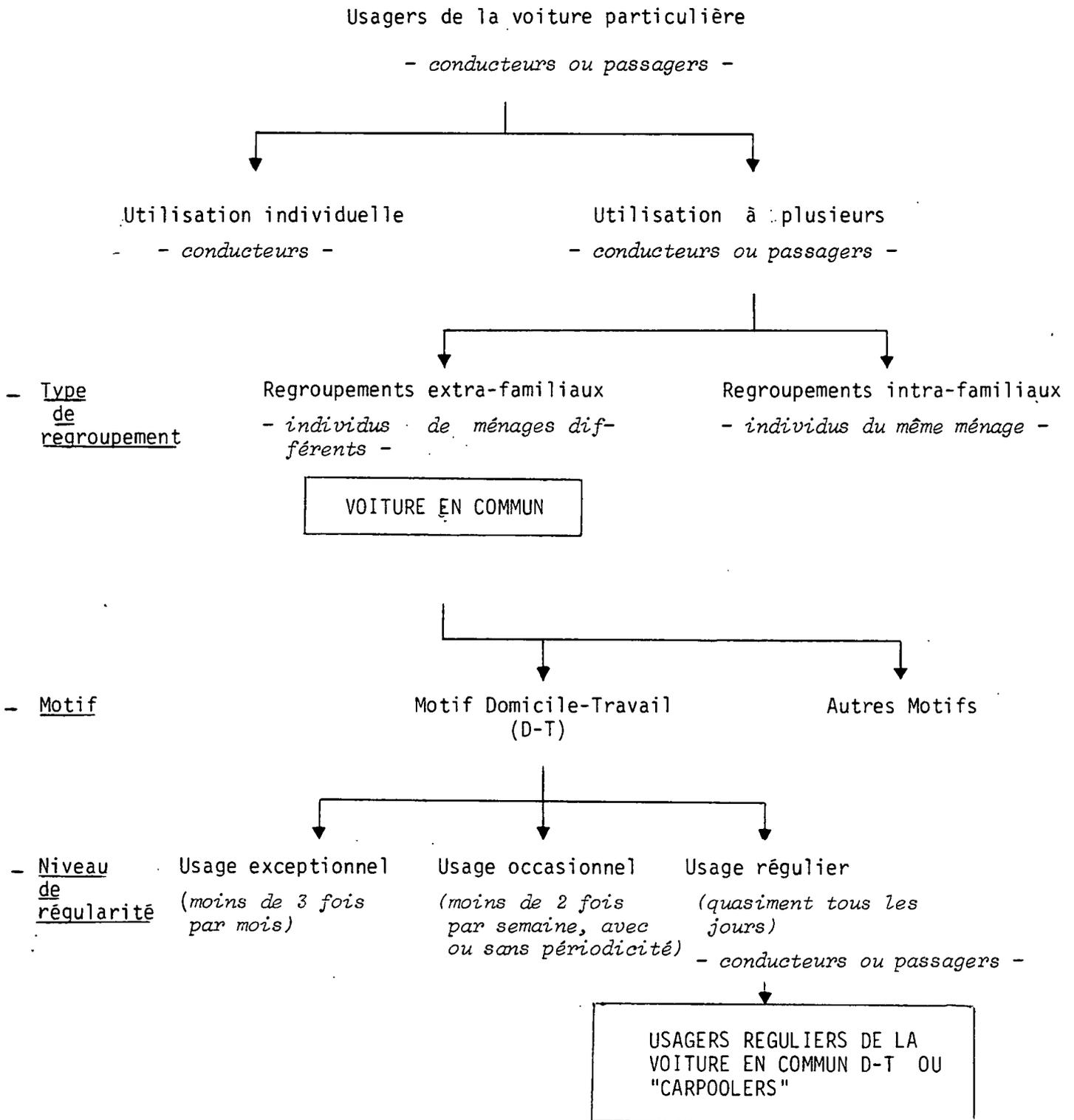
La filiation de cette définition apparaît sur le schéma de la page 3.

Le présent rapport n'a d'autre ambition que de constituer une étude exploratoire de l'usage régulier de la voiture en commun D-T sur l'agglomération lyonnaise. Il se compose de deux parties principales.

La première s'appuie sur un matériau statistique constitué en dehors de l'objectif central de cette recherche. Il s'agit des données d'une enquête-ménages réalisée sur la seule périphérie de l'agglomération lyonnaise et conçue pour analyser les interactions entre les trois éléments suivants : les structures urbaines, le système de transport et les programmes d'activités-mobilité des individus. Quelques données supplémentaires caractéristiques de l'usage de la voiture en commun, nous ont cependant permis d'esquisser une image très grossière du phénomène. Puis, une tentative de partition selon le degré de régularité des pratiques conduit à une première estimation de l'usage régulier de la voiture en commun D-T. De manière enfin à préciser un premier jeu d'hypothèses de comportement élaborées à partir des données quantitatives, nous avons mené quelques entretiens approfondis auprès d'un ensemble réduit d'usagers réguliers. C'est essentiellement sur la base des résultats de cette première partie que nous avons calibré la seconde phase de cette recherche.

La seconde partie est donc centrée sur le seul usage régulier de la voiture en commun D-T. L'analyse repose ici sur les données d'une enquête légère, menée auprès des personnels d'un échantillon d'établissements publics ou privés, représentatif d'une grande fraction des établissements de l'agglomération lyonnaise. Après avoir précisé la place du phénomène en termes de répartition modale par rapport à l'ensemble des déplacements D-T, nous dressons progressivement un premier schéma explicatif de l'usage régulier de la voiture en commun D-T. Le croisement des données sur l'identité socio-économique des usagers réguliers avec celles relatives, soit aux motifs invoqués, soit aux modalités d'organisation des regroupements, fait apparaître une première typologie des comportements. Confirmée le plus souvent par les caractéristiques des usagers occasionnels, ainsi que des anciens usagers réguliers, cette typologie demeure pour l'instant provisoire, dans l'attente d'une validation à travers une enquête qualitative approfondie.

FILIATION DES USAGERS REGULIERS DE
LA VOITURE EN COMMUN D-T



PREMIERE PARTIE

I CADRE GLOBAL DE L'ENQUETE PERIPHERIE

Rappelons ici que cette enquête menée sur la périphérie de l'agglomération lyonnaise avait pour objectif principal l'analyse approfondie des relations entre les transports et les zones urbaines périphériques. Réalisée avant la passation du contrat dont cette recherche sur l'usage de la voiture en commun fait l'objet, cette enquête avait été conçue de manière à fournir les données nécessaires non seulement à l'analyse théorique de la mobilité, mais aussi à la préparation d'un ensemble de travaux ultérieurs plus appliqués (voiture en commun, étude des besoins de déplacement latents en rapport avec une desserte locale; analyse des petits déplacements)

Avant de présenter les principaux caractères de l'échantillon ainsi obtenu, nous analyserons brièvement les fondements de la méthode de recueil des données elle-même et le questionnaire qui la concrétise.

I-1. LA METHODE DE RECUEIL DES DONNEES UTILISEE

I-1.1. Les fondements conceptuels

Il s'agit d'une version légèrement modifiée de la méthode mise en oeuvre par l'I.E.E. dans le cadre du suivi du métro de LYON¹. Sans entrer dans les détails, on peut dire que cette méthode est essentiellement fondée au plan conceptuel, sur l'idée d'une mobilité quotidienne des individus en tant que facteur permettant la réalisation d'un programme d'activités spatialisées. Selon A. BONNAFOUS, il s'agit "de repérer tout à la fois l'espace vécu et le temps vécu par les individus enquêtés, cet espace et ce temps étant articulés par une certaine forme de mobilité"².

La mise en oeuvre de cette méthode a donné lieu à une enquête-ménage sur les programmes d'activités. Faute de moyens, il n'était pas question d'établir un échantillon représentatif de l'aire d'étude concernée : périphérie de la COURLY à l'exclusion de Lyon et Villeurbanne, soit 53 communes totalisant environ 545 000 habitants. Aussi pour accroître la puissance de l'échantillon, nous avons opté pour une stratification a priori de ce dernier, en le pré-structurant en fonction de l'objectif poursuivi.

-
1. A. BONNAFOUS. Suivi du métro : bilan des premiers travaux. I.E.E. Lyon. note de travail 78-14 Avril 1978.
 2. A. BONNAFOUS. Une méthodologie de l'analyse de la relation programme d'activités-mobilité- Les cahiers scientifiques de la revue Transports 2ème trimestre 1980.

Reprenant en cela l'idée d'A. BONNAFOUS d'une partition du système urbain en trois sous-systèmes, nous avons postulé que les dysfonctionnements observables en périphérie des agglomérations urbaines apparaissent essentiellement aux interfaces de ces trois éléments. Les critères de sélection de l'échantillon d'enquête ont alors été définis en fonction des spécificités de ces trois sous-systèmes en périphérie urbaine :

1 - Système de localisation : éloignement du centre et type d'habitat sont les deux critères majeurs.

2 - Système de transport : l'importance de la desserte par les transports collectifs est primordiale.

3 - Système de relations sociales : ancienneté dans le quartier et taille du ménage permettent d'accentuer la spécificité des quartiers.

Il apparaît ainsi clairement que la perte éventuelle d'une représentativité stricte de l'échantillon (par rapport à l'ensemble de la population de la périphérie urbaine) est délibérément voulue au profit de ce que l'on pourrait appeler une "représentativité structurelle" liée à la problématique de départ.

I-1.2. L'information produite

Le questionnaire administré pour cette enquête comportait deux types d'information.

- le premier est constitué du recensement en séquence de chacune des activités pratiquées par un individu de 0 à 24 heures, celles-ci étant spécifiées par un certain nombre d'items. Une distinction intervient entre les activités de déplacement¹ et toutes les autres activités. Le contenu de chacun des items est donné dans le tableau suivant.

TABLEAU 1 : Items caractéristiques des activités de chaque individu.

Items	1	2	3	4	5	6
Autres activités que déplacement	Heure de début	Nature de l'activité	Fréquence	Nature du local	/	Adresse de localisation
Déplacement	Heure de début	Type de déplacement	Taux d'occupation extra-familial * (V.P.)	Taux d'occupation (V.P.)	Mode de transport	Adresse de l'activité à l'arrivée

* Le taux d'occupation extra-familial est égal au nombre de personnes étrangères au ménage se trouvant dans une voiture particulière lors d'un déplacement donné.

1. Un déplacement est un transfert d'un lieu à un autre, avec à chacune de ses extrémités la pratique d'une activité.

- Le second, comme dans toute enquête-ménage, est constitué des renseignements fournis par une fiche ménage et par une fiche individu dans laquelle au delà des caractéristiques socio-économiques, furent recueillies les informations supplémentaires suivantes :

- 1 - possibilité d'aménagement des horaires de travail
- 2 - participation à l'utilisation collective d'un véhicule automobile pour les déplacements domicile-travail.
- 3 - même question que précédemment pour les déplacements autres motifs.
- 4 - pratiques d'accompagnement des enfants de moins de 16 ans
- 6 - disponibilité d'une voiture
 - de 9 à 12 h
 - de 14 à 17 h (voiture libre et permis de conduire)
 - de 17 à 20 h

I-2. DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'ECHANTILLON

La réalisation de l'enquête s'est déroulée en deux phases :

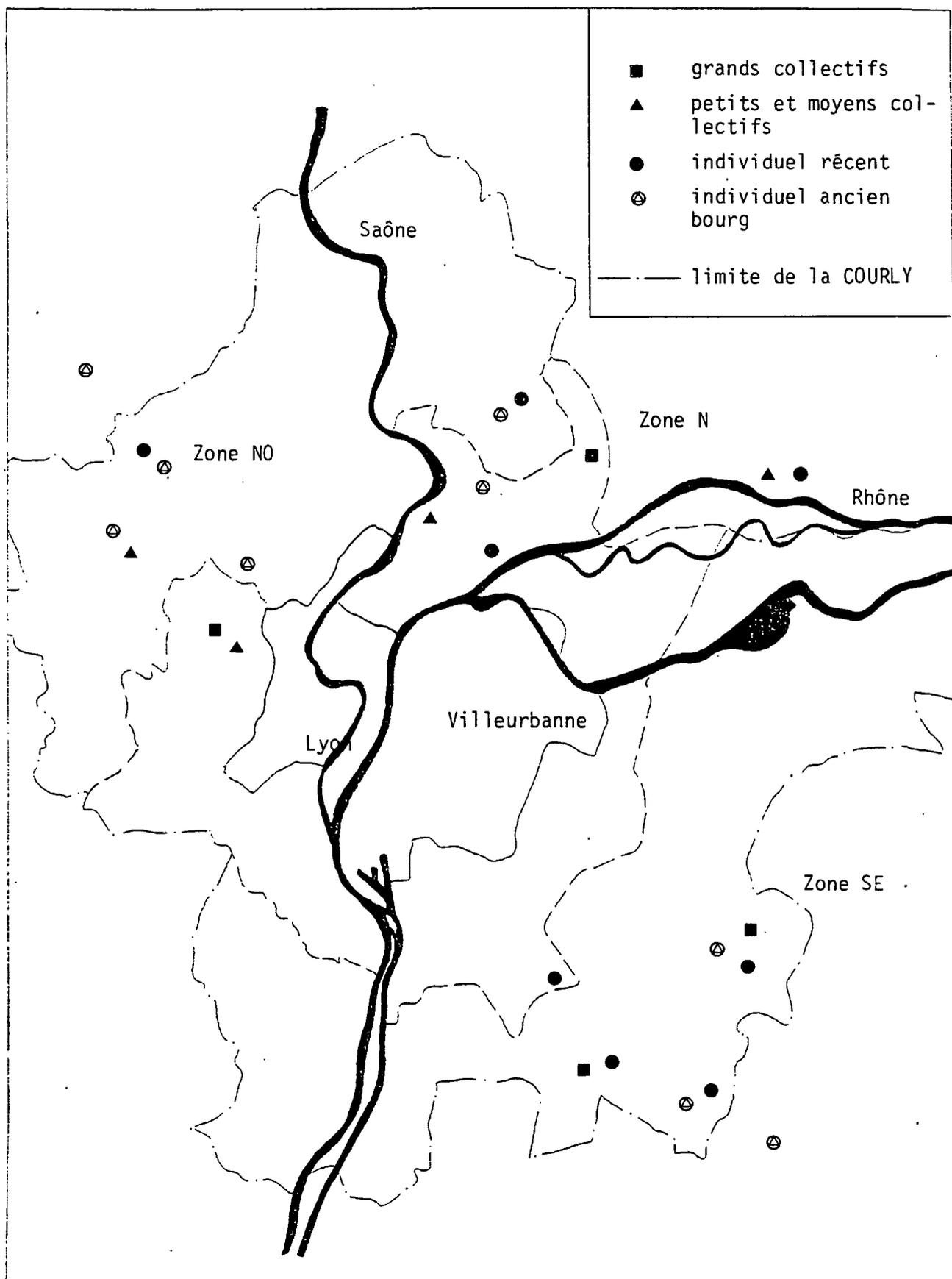
- la première en mars 1979 a porté sur des terrains d'enquête... (microzones) situés au nord-ouest de l'agglomération (zone N-0)
- la seconde en mars 1980 a porté sur des terrains d'enquête situés au sud-est de l'agglomération (zones N et SE). Pour des raisons d'opportunité par rapport à l'analyse des pratiques de la voiture en commun, nous n'avons retenu ici que les seules données de cette seconde phase. La carte p. 8 permet un repérage global de l'ensemble des microzones et de leur type d'habitat.

I-2.1. Caractéristiques des ménages

A. Effectif

	Echantillon	Périphérie COURLY *	Zone N	Zone SE
Nombre de ménages	333	165 230	156	177
Nombre d'individus	909 **	545 840	403	506
* Recensement INSEE 75 (Communauté Urbaine de Lyon)				
** Il s'agit des individus de plus de 10 ans des ménages				

Carte de localisation des terrains d'enquête par type d'habitat.



B. Catégories socio-professionnelles

TABLEAU 2 : Répartition par CSP du chef de ménage

CSP	Echantillon	Périphérie COURLY *	Zone N	Zone SE
agriculteurs	1 %	1 %	/	1 %
patrons et commerçants	6 %	6 %	4 %	7 %
cadres supé- rieurs et professions libérales	12 %	9 %	16 %	8 %
cadres moyens	22 %	14 %	22 %	23 %
employés	8 %	11 %	8 %	8 %
contremaîtres ouvriers	30 %	36 %	23 %	36 %
personnel de service	2 %	3 %	3 %	2 %
divers	3 %	2 %	5 %	1 %
inactifs	16 %	18 %	19 %	14 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
* Recensement INSEE 75				

On peut constater une légère sur-représentation des cadres supérieurs et une sur-représentation plus importante des cadres moyens (+ 8 %), au détriment, essentiellement, des ouvriers (- 6 %) et dans une moindre mesure des employés (- 3 %) et des inactifs (- 2 %).

C. Type d'habitat

Type d'habitat	Echantillon	Périphérie COURLY *	Zone N	Zone S.E.
Habitat individuel	57 %	35 %	44 %	68 %
Habitat collectif	43 %	65 %	56 %	32 %
* Recensement INSEE 75				

Là aussi on peut constater une sur-représentation notable des ménages habitant en maison individuelle.

D. Equipement en voiture particulière

Type d'habitat	Echantillon	Périphérie COURLY *	Zone N	Zone S.E.
Taux d'équipement	91 %	74 %	90 %	91 %
Motorisation	132	/	128	136
* Enquête-ménage 1976				

Le taux d'équipement plus élevé s'explique par le fait d'une sur-représentation des classes moyennes et élevées et de l'habitat individuel.

1-2.2. Caractéristiques des individusA. Sexe

	Echantillon	Périphérie COURLY *	Zone N	Zone S.E.
Femmes	53 %	50 %	56 %	51 %
Hommes	47 %	50 %	44 %	49 %
* Recensement INSEE 1975				

B. Age

	Echantillon	Zone N	Zone S.E.
10-18	20 %	17 %	23 %
18-40	41 %	44 %	38 %
40-64	34 %	32 %	35 %
65 ans et plus	5 %	7 %	4 %

C. Divers

Le nombre moyen d'activités par jour et par individu est de 18.
 La mobilité moyenne se situe à 4,05 déplacement par jour.
 Le budget temps de transport moyen est de 84 minutes (1 h 24).

Retenons seulement que l'échantillon retenu dans cette première partie est quelque peu distordu vers les couches sociales moyennes et élevées.

II : ANALYSE QUANTITATIVE DE L'ENQUETE PERIPHERIE

L'exploitation du fichier statistique élaboré à partir des données de l'enquête périphérie a été réalisée selon une procédure à trois étapes¹ allant du général au particulier². Ce caractère progressif tient essentiellement à la différence très significative des deux types de données recueillies, relatives à l'usage de la voiture en commun. Les premières, qui se rapportent davantage à une vision subjective du phénomène, ont permis d'évaluer la perception par les enquêtés de leur propre pratique de la voiture en commun. Les secondes, plus objectives, donnent une photographie du phénomène lors d'un jour moyen, puis par croisement avec les premières, livrent une évaluation approximative de l'importance des différentes pratiques en fonction de leur périodicité.

II-1. PERCEPTION DE L'USAGE DE LA VOITURE EN COMMUN

Cette première étape du traitement correspond à un tri à plat des individus sur la base de leurs réponses aux deux questions générales :

- "participez-vous à l'utilisation collective d'un véhicule particulier pour vos déplacements domicile-travail (D-T) ?"

- "participez-vous à l'utilisation collective d'un véhicule particulier pour vos déplacements autres motifs (D-AM) ?"

On a distingué six catégories d'individus sur l'échantillon de base : les hommes et les femmes, puis à l'intérieur de chacune, les actifs, les inactifs et les scolaires de plus de 16 ans³. Leurs effectifs apparaissent sur le tableau n° 3.

¹ La procédure n'est relative qu'à la seule exploitation "voiture en commun" du fichier.

² M.L. DIAZ OLVERA - Utilisation collective de la voiture particulière. Travail de fin d'études - E.N.T.P.E., juin 1980.

³ Les scolaires de moins de 16 ans ont été écartés, car ils relèvent d'une logique différente qui est celle de l'accompagnement.

TABLEAU 3 : Nombre d'actifs, d'inactifs et de scolaires de l'échantillon de base¹

	Hommes	Femmes	Total
ACTIFS	265	124	389
INACTIFS	22	47	69
SCOLAIRES	40	198	238

Pour chacun des deux types de motifs de déplacement (D-T et D-AM), on a alors calculé les pourcentages d'individus concernés dans chaque catégorie selon les modalités suivantes : on a regroupé d'une part les individus ayant répondu "quelquefois" ou "souvent" et de l'autre, ont été conservés les seuls individus ayant répondu "souvent". (cf. tableau n° 4).

TABLEAU 4 : Taux de réponse aux deux questions d'ordre général sur l'usage de la voiture en commun

		ACTIFS		INACTIFS		SCOLAIRES	
		H	F	H	F	H	F
Domicile - Travail	souvent ou quelquefois	14 %	14 %	-	-	9 %	6 %
	souvent	8 %	7 %	-	-	4 %	0
Domicile - Autres motifs	souvent ou quelquefois	22 %	23 %	18 %	27 %	45 %	34 %
	souvent	6 %	4 %	0	7 %	22 %	6 %

¹

Les 696 individus retenus sont les actifs, les inactifs et les scolaires de plus de 16 ans, en situation normale le jour d'enquête.

Il semblerait à première vue que les enquêtés aient une tendance générale à surestimer leurs pratiques de la voiture en commun :

- pour les déplacements à motif travail, cette surévaluation, moins élevée ; dans l'ensemble, s'atténue sensiblement quand on considère les seules réponses "souvent".

- pour les déplacements autres motifs, la surévaluation est surtout caricaturale pour les réponses "souvent ou quelquefois".

A ce niveau de perception par les enquêtés eux-mêmes, aucune différence significative n'apparaît entre hommes et femmes actives, ce aussi bien dans l'usage de la voiture en commun lié au travail que pour les autres motifs. Par contre, la différenciation par le sexe est assez nette chez les inactifs. Résultat qui peut s'expliquer partiellement par la conjonction de deux phénomènes : la monomotorisation est plus élevée chez les retraités et l'affectation de l'unique voiture s'y fait prioritairement en faveur de l'homme¹ - ancien schéma de partage des rôles au sein de la cellule familiale. Chez les scolaires enfin, ce sont les garçons qui semblent le plus concernés par l'usage de la voiture en commun.

Plutôt que de chercher à transformer le tableau 4 en une mesure -ô combien approximative- de l'usage de la voiture en commun par une pondération temporelle adéquate en fonction du type de réponse, nous avons dans un deuxième temps essayé d'appréhender le phénomène de manière plus objective, en saisissant les individus ayant pratiqué le "regroupement"² le jour d'enquête.

II-2. L'USAGE DE LA VOITURE EN COMMUN

A contrario du paragraphe précédent, nous avons voulu mesurer ici de manière objective l'usage de la voiture en commun. Aussi, dans un premier temps, nous avons repéré les individus ayant effectivement réalisé un ou plusieurs déplacements en voiture en commun le jour d'enquête. Cette mesure reste très approximative, précisons-le, car dénuée de toute référence à une quelconque périodicité. Puis, dans le sens d'un affinement de l'analyse, nous avons croisé cette information pour chaque individu concerné, avec les réponses aux deux questions d'ordre général (cf. § II-1). C'est à partir de ces résultats qu'a été élaborée une classification temporelle des pratiques d'usage de la voiture en commun. Enfin, dans un dernier paragraphe nous essayons de rendre compte de cette mobilité "voiture en commun" par rapport à la mobilité globale des individus.

¹ Résultat confirmé largement par une autre exploitation du fichier.

² Le regroupement signifie ici la voiture en commun.

II-2.1. Importance de l'usage de la voiture en commun

Rappelons tout d'abord que l'information utilisée dans les tris qui suivent est "le taux d'accompagnement extra-familial" repéré pour chacun des trajets élémentaires de chaque individu enquêté¹. Par ailleurs, l'unité statistique considérée ici est un "individu ayant réalisé au moins un déplacement en voiture en commun le jour d'enquête". La décomposition des données suivant les principaux types de déplacement fait apparaître les résultats suivants (cf. tableau 5).

Tableau 5 : Pourcentages d'individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun par type de déplacement.

Catégorie Type de déplacement*	ACTIFS			INACTIFS			SCOLAIRES		
	H	F	total	H	F	total	H	F	total
Domicile-Travail	10,9%	8,8%	10,2%	-	-	-	4,5%	6,4%	5,8%
Travail-Vie sociale	3,0%	0,8%	2,6%	-	-	-	4,5%	0	1,4%
Travail-Achats, soins, services	0	2,4%	0,7%	-	-	-	0	2 %	1,4%
Travail-Loisirs	/	/	/	-	-	-	/	/	/
Domicile-Achats, soins, services	2,6%	2,4%	2,5%	7,5%	7,1%	7,1%	0	4,2%	2,9%
Domicile-Vie sociale	1,1%	8,8%	3,5%	10 %	6,1%	6,7%	4,5%	2 %	2,8%
Domicile-Loisirs	0,4%	/	0,2%	2,5%	/	0,4%	4,5%	2 %	2,8%

* Chaque type de déplacement comprend aussi bien les déplacements dans un sens que dans l'autre. (Domicile-travail et travail-domicile, par exemple).

¹ Dans la suite de cette étude, nous raisonnerons toujours en déplacement au sens des enquête-ménages. Chaque déplacement étant constitué d'un ou plusieurs trajets élémentaires successifs. Un déplacement de type "voiture en commun" est un déplacement pour lequel au moins un de ses trajets élémentaires en auto se caractérise par un taux d'accompagnement extra-familial ≥ 1 .

La lecture de ce tableau appelle plusieurs commentaires :

- 1 - Il confirme bien la perception excessive qu'ont les enquêtés de leur pratique de la voiture en commun. D'autant plus que cette mesure objective est tout à fait approximative, du fait de l'absence de référence au temps¹. L'usage de la voiture en commun n'est pour autant pas négligeable sur ce que l'on pourrait considérer comme un jour moyen de la semaine.
- 2 - Quelle que soit la classe d'individus : actifs, inactifs, scolaires - il ne semble pas y avoir de différence significative de comportement entre les hommes et les femmes.
- 3 - Pour chacune des trois classes, le tableau montre l'importance fondamentale du domicile à la fois comme origine ou comme destination, dans les déplacements en voiture en commun.
- 4 - L'usage de la voiture en commun sur les liaisons domicile-travail n'est pas du tout négligeable, puisqu'il concerne environ 10 % des actifs. Cet usage n'est par ailleurs pas négligeable pour les déplacements liés à la vie sociale, puisqu'au total 6 % des actifs sont concernés².
- 5 - Chez les inactifs, l'usage de la voiture en commun est essentiellement lié aux achats, soins, services et à la vie sociale (au total 13,8 % des inactifs)².

Que ce soit pour les actifs, les scolaires ou les inactifs, la lecture des résultats du tableau 5 présente toutefois un inconvénient majeur : le double compte éventuel d'individus d'une catégorie donnée d'un type de déplacement à l'autre. Inconvénient qui se transforme en avantage, car il permet finalement de mesurer une sorte "d'indice de concentration" des pratiques de la voiture en commun.

Pour ce, nous avons cumulé à l'intérieur de chacune des 6 catégories d'individus les pourcentages observés sur l'ensemble des types de déplacement du tableau 5. A chacun de ces six totaux est ajouté un pourcentage correspondant aux types de déplacement non considérés et calculés par ailleurs³. En outre, nous avons comptabilisé et cette fois-ci sans double compte, les individus qui fournissent les pourcentages du tableau 5⁴. Le rapport de la première valeur sur la seconde donne alors l'indice de concentration pour chaque catégorie.

$$\text{indice de concentration} = \frac{\% \text{ cumulés sur l'ensemble des types de déplacement}}{\% \text{ calculé directement}}$$

Les résultats sont consignés dans le tableau 6.

¹ Par rapport à une pratique régulière, elle surestime largement l'usage de la voiture en commun.

² Dans ces deux pourcentages il peut y avoir des doubles comptes comme on le verra tout de suite après.

³ Il s'agit des types de déplacement suivants : ASS-ASS, ASS-VS, VS-VS : ASS: achats, soins, services. VS: vie sociale.

⁴ Individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun.

TABLEAU 6 : Indices de concentration de l'usage de la voiture en commun.

catégorie	ACTIFS			INACTIFS			SCOLAIRES		
	H	F	total	H	F	total	H	F	total
Pourcentage cumulé sur l'ensemble des types de déplacement (cf. tableau 5)	19,5%	25,6%	<u>21,9%</u>	22,5%	14,7%	<u>15,8%</u>	18,7%	18%	<u>18,4%</u>
Pourcentage d'individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun	14,8%	22,5%	<u>16,9%</u>	20,0%	12,1%	<u>13,4%</u>	18,2%	12,7%	<u>14,4%</u>
Indice de concentration.	1,36	1,13	<u>1,29</u>	1,12	<u>1,21</u>	1,18	1,02	1,41	<u>1,27</u>

On peut ainsi constater que davantage que les inactifs, les actifs et les scolaires ont tendance à pratiquer la voiture en commun pour plusieurs motifs dans une même journée¹. Par ailleurs, si pour les actifs cet usage est davantage développé chez les hommes que chez les femmes, c'est la situation inverse pour les inactifs et les scolaires. Chez les actifs, cette situation peut s'expliquer par le fait que les femmes ont malgré tout, pour la plupart, un certain nombre de contraintes domestiques les empêchant de s'adonner à des activités plus libres (loisirs, vie sociale, etc...). La situation contraire chez les inactifs et notamment les scolaires, prouverait qu'une fois dégagées des contraintes du travail, les femmes profitent davantage de ces regroupements en voiture pour satisfaire plusieurs activités dans une même journée.

Enfin, la répartition entre zone N et S.E. des individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun le jour d'enquête se fait de la manière suivante :

¹ Il s'agit bien d'une pratique pour plusieurs motifs dans la même journée et non plusieurs déplacements pour un même motif. De fait, les pourcentages du tableau 5 obtenus par motif ne tiennent compte qu'une seule fois d'un individu ayant effectué plusieurs déplacements pour ce motif.

TABLEAU 7 : Répartition géographique des usagers
de la voiture en commun.

		Zone N	Zone S.E.	TOTAL
ACTIFS	H	9	29	38
	F	17	11	28
	total	26	40	66
INACTIFS	H	4	4	8
	F	13	11	24
	total	17	15	32
SCOLAIRES	H	2	2	4
	F	2	4	6
	total	4	6	10
TOTAL	/	47	61	108

II-2.2. Périodicité des pratiques de la voiture en commun

La détermination de la périodicité de ces pratiques s'est faite à partir du croisement des résultats précédemment obtenus (ensemble des individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun le jour de l'enquête) avec les réponses aux deux questions d'ordre général sur la voiture en commun. Nous avons ainsi défini trois types de pratique par référence au temps :

- la pratique régulière : c'est le cas des individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun et ayant répondu "souvent" aux questions d'ordre général¹. Elle correspond à une pratique quasi-journalière.

¹ On a bien sûr tenu compte de la correspondance entre motifs observés de déplacement en voiture en commun et catégories de motifs liées aux 2 questions générales.

- la pratique occasionnelle: même chose que précédemment avec la réponse "quelquefois" aux questions d'ordre général. Elle correspond à peu près à une pratique hebdomadaire.
- la pratique exceptionnelle: même chose que précédemment avec la réponse "jamais" aux questions d'ordre général. C'est l'exception dans le mois, voire dans l'année.

Le classement des 108 individus ayant pratiqué au moins un déplacement en commun (cf. tableau 7) selon la périodicité estimée de leur pratique, le type de déplacement et leur classe est visualisé dans le tableau 8.¹ Rappelons que là encore, pour une classe donnée, un même individu peut apparaître dans plusieurs types de déplacement différents.

A. Les pratiques régulières

Si l'on admet la validité² des trois définitions précédentes, les résultats du tableau 8 sont très intéressants car ils montrent d'entrée de jeu que si, sur un jour moyen de la semaine 108 individus sur 696 - soit 15,5 % - pratiquent la voiture en commun, seuls un petit nombre d'entre eux le fait de manière régulière.

Si l'on raisonne en effet en nombre d'individus différents, on s'aperçoit que sur les 35 INDIVIDUS EN SITUATION DE PRACTIQUE REGULIERE :

- 28 sont des ACTIFS (soit 7,2 % des actifs)
- 3 des SCOLAIRES (soit 4,3 % des scolaires)
- 4 des INACTIFS (soit 1,7 % des inactifs).

— On peut donc avancer sur la base de ces résultats qu'en périphérie urbaine Lyonnaise, l'usage régulier de la voiture en commun est essentiellement le fait des actifs et dans une moindre mesure des scolaires. —

¹ La stricte compatibilité des tableaux 5 et 8 fait que dans le tableau 5 le type de déplacement "domicile-accompagnement" est considéré comme "domicile-travail" pour les actifs.

² Nous reviendrons sur ce point par la suite.

TABLEAU 8 : Répartition des individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun selon la périodicité estimée de leur pratique.

Types de déplacement		Classes		ACTIFS			INACTIFS			SCOLAIRES			TOTAL		
		R	O	E	R	O	E	R	O	E	R	O	E		
Domicile - Accompagnement	H	2		1	/		1								
	F	1		1	1		/								
	total	3		2	1		1				4	/	3		
Domicile - Travail	H	13	5	8				1	0						
	F	6	2	1				0	3						
	total	19	7	9				1	3		20	10	9		
Travail - Repas proche travail	H	5		3				1							
	F	0		1				0							
	total	5		4				1			6	/	4		
Domicile - Achats, soins, services	H	3		4	0	1	2		0						
	F	0		3	2	2	10		2						
	total	3		7	2	3	12		2		5	5	19		
Domicile - Vie sociale	H	1		2	0	1	3			1					
	F	1		10	2	5	5			1					
	total	2		12	2	6	8			2	4	6	22		
Domicile - Loisirs	H		1				1	1	0						
	F		0				0	0	1						
	total		1				1	1	1		1	1	2		
Travail - Achats, soins, services	H	0		0					0						
	F	1		2					1						
	total	1		2					1		1	1	2		
Achats, soins, services	H			1											
	F			1											
	total			2							/	/	2		
Vie sociale - Achats, soins, services	H		2	0			0		0						
	F		0	2			2		1						
	total		2	2			2		1		/	3	4		
Vie sociale - Vie sociale	H			1			1								
	F			0			1								
	total			1			2				/	/	3		

Un certain nombre d'autres observations relatives à ces pratiques régulières sont intéressantes :

1. Pour les actifs : ils représentent la majorité des usagers réguliers de la voiture en commun et leurs pratiques sont essentiellement liées aux déplacements "domicile-travail" (19 individus sur les 28, soit 68 %). Viennent ensuite les déplacements suivants : "travail-repas proche du lieu de travail", "domicile-accompagnement" et "domicile-achats, soins, services". Les femmes y représentent 29 %, alors que la totalité des femmes actives représente 32 % des actifs. La pratique n'est donc pas différente entre hommes et femmes actifs.
2. Pour les inactifs : l'usage régulier de la voiture en commun n'est quasiment pas développé par cette classe d'individus (1,7 % seulement). La faible pratique actuelle est liée aux déplacements : "domicile-achats, soins, services" et "domicile-vie sociale".
3. Pour les scolaires : l'échantillon est trop petit pour que l'on puisse en tirer une conclusion précise.

B. Les pratiques occasionnelles

Elles sont relativement concentrées, mais dans l'ensemble peu importantes :

- chez les actifs d'une part, pour les déplacements "domicile-travail".
- chez les inactifs de l'autre, pour les déplacements "domicile-achats, soins, services" et "domicile-vie sociale".

C. Les pratiques exceptionnelles

Si l'on raisonne en nombre d'individus différents, on s'aperçoit que sur les 53 individus en situation de pratique exceptionnelle, 32 sont des actifs (soit 8,2 % des actifs), 19 sont des inactifs (8 % des inactifs) et 2 des scolaires (soit 3 % des scolaires). Par ailleurs, l'indice de concentration de l'usage de la voiture en commun calculé de la même manière que précédemment vaut 1,28 pour les actifs et 1,37 pour les inactifs¹.

¹ Sont utilisés pour le calcul de ces rapports, les chiffres du tableau 8 au numérateur et ceux cités au début du paragraphe C au dénominateur .

Le calcul montre enfin que cette conception de l'usage de la voiture en commun est essentiellement le fait d'individus réalisant des déplacements pour seulement deux motifs différents.

- On peut donc dire sur la base de ces résultats qu'en périphérie urbaine lyonnaise, l'usage exceptionnel de la voiture en commun est essentiellement le fait des actifs et des inactifs. Que par ailleurs un peu moins d'un tiers des individus semble profiter de cette pratique exceptionnelle pour réaliser des déplacements liés à deux motifs différents. Ce qui semble montrer que la pratique exceptionnelle dans le temps peut néanmoins faire l'objet d'une concertation préalable entre partenaires -

Pour les actifs, ces pratiques exceptionnelles sont liées de manière à peu près équivalente aux déplacements : - "domicile-travail" - "domicile-achats, soins, services" - "domicile-vie sociale". Les femmes y représentent 37 %¹.

Pour les inactifs, elles sont essentiellement liées aux déplacements "domicile-achats, soins, services" et "domicile-vie sociale". Les femmes y sont beaucoup plus nombreuses que les hommes (74 %) ².

Concernant le travail et les achats, soins, services, ces pratiques exceptionnelles sont très certainement la manifestation d'un système d'entraide de quartier, où l'impossibilité momentanée de se déplacer en voiture pour un motif contraint est palliée par la possibilité de recourir à un ami ! Pour la vie sociale, il s'agit plutôt de sorties à caractère exceptionnel et très ponctuelles pour lesquelles couples et groupes d'amis s'entendent de manière à ne pas "y aller chacun de son côté...".

II-2.3. Mobilité des usagers de la voiture en commun

Un premier élément d'information est fourni par la comparaison du nombre total de déplacements effectués par l'échantillon de base avec le nombre de déplacements en voiture en commun réalisés par les 108 individus ayant effectué au moins un déplacement en voiture en commun. Pour ce nous avons transformé le tableau 8, d'occurrence des individus, en un tableau d'occurrence des déplacements correspondants (cf. tableau 9).

1' Dans l'échantillon de base, ce pourcentage est de 32 %.

2' Dans l'échantillon de base, ce pourcentage est de 83 %.

TABLEAU 9 : Répartition des déplacements en voiture en commun par classe d'individus et par motifs.

Classes Périodicité Types de déplacement	ACTIFS			INACTIFS			SCOLAIRES			TOTAL		
	R	O	E	R	O	E	R	O	E	R	O	E
Domicile - Accompagnement	3		2	1		2				4	/	4
Domicile - Travail	29	11	13				4	2		33	13	13
Travail - Repas proche travail	10		8				2			12	/	8
Domicile - Achats, soins, services	4		12	4	5	22		2		8	7	34
Domicile - Vie sociale	3		21	4	7	12			3	7	7	36
Domicile - Loisirs		2				1	2		1	2	2	2
Travail - Achats, soins, services	1		3					1		1	1	3
Achats, s., s. Achats, s., s.			2							/	/	2
Vie sociale Achats, s., s.		2	2			2		1		/	3	4
Vie sociale Vie sociale			1			3				/	/	4
Sous-total	50	15	64	9	12	42	8	6	4	67	33	110
TOTAL		129		63			18			210		

Le tableau 10 synthétise les résultats de cette comparaison qui ne tient pas compte, ne l'oublions pas, d'une pondération quelconque par la périodicité des pratiques de voiture en commun.

TABLEAU 10 : Comparaison globale des nombres de déplacements.

	Echantillon de base - 696 -	Ensemble des 108 individus ayant effectué au moins 1 déplacement en voiture en commun
Mobilité globale	3,92	5,04
Mobilité modes motorisés	2,75	4,18
Mobilité V.P.	2,38	3,84
Mobilité voiture en commun	0,30	1,94

Il apparaît clairement deux aspects intéressants :

- par rapport à la population de référence, la mobilité voiture en commun reste très faible -0,3 déplacement en voiture en commun/jour-

- les individus utilisant la voiture en commun ont d'une part une mobilité globale élevée et d'autre part une mobilité voiture en commun très significative - 1,94 déplacement en voiture en commun/jour.

De manière à affiner l'analyse, nous avons comparé pour les 108 usagers de la voiture en commun, leur "mobilité globale", leur "mobilité voiture en commun régulière" et leur "mobilité voiture en commun exceptionnelle". (cf. tableau 11).

TABLEAU 11. Mobilité des usagers de la voiture en commun.

	Mobilité globale	Mobilité VEC régulière	Mobilité VEC occasionnelle
ACTIFS (66 indiv.)	5,38	0,76	0,97
INACTIFS (32 ind.)	4,38	0,28	1,31
SCOLAIRES (10 ind.)	4,90	0,80	0,40

On a bien la confirmation des résultats énoncés antérieurement:

- les usagers de la voiture en commun sont des individus "très mobiles". L'usage régulier de la voiture en commun est essentiellement le fait des actifs et des scolaires, alors que l'usage exceptionnel prédomine chez les inactifs et dans une moindre mesure les actifs. -

II-3. L'USAGE REGULIER DE LA VOITURE EN COMMUN. POUR LE TRAVAIL OU "CARPOOL".

Sur les 389 actifs de l'échantillon de base, seuls 19 individus sont estimés utiliser régulièrement la voiture en commun sur la liaison domicile-travail, soit 4,9 % des actifs. L'analyse qualitative du chapitre suivant montre toutefois que ce résultat est à considérer avec certaines précautions. En effet parmi les 19 usagers réguliers, huit ont été enquêtés de manière approfondie ; sur ces huit, un ne rentre pas dans le cadre de la définition de l'usage régulier de la voiture en commun domicile-travail, et deux autres le pratiquent avec un membre de leur famille, mais n'habitent pas le même logement (Le dernier cas rentre toutefois dans le cadre de la définition stricte). Nous retiendrons donc que le pourcentage d'usagers réguliers peut être légèrement inférieur à celui énoncé ci-dessus.

En considérant maintenant l'usage régulier de la voiture en commun comme un cinquième mode de transport, on obtient la répartition modale suivante pour les déplacements domicile-travail (D-T et T-D) des actifs.

TABLEAU 12 : Répartition modale intégrant la voiture en commun pour le motif travail. (ensemble des actifs).

Mode de transport	Voiture individuelle	Voiture en commun régulière	Transports collectifs	Deux roues	Marche à pied
%	70,7	3,7	10,7	7,60	6,1
Est à rajouter 1,2 % de déplacements complexes (multimodes).					

On constate que pour cet échantillon d'actifs habitant la périphérie lyonnaise, le mode prioritaire utilisé pour se rendre au travail est la voiture individuelle¹. La voiture en commun régulière ne pèse que peu dans la balance, puisqu'elle n'atteint même pas la moitié de la part des deux roues. Toutefois, si l'on se souvient que notre échantillon est biaisé par le haut selon la variable C.S.P., on peut penser que les deux pourcentages obtenus ici sont en-dessous de la réalité.

Mentionnons enfin qu'à l'intérieur des actifs, usagers réguliers de la voiture en commun D-T, l'ensemble des déplacements à motif travail (D-T et T-D) ne s'effectue pas intégralement en voiture en commun. Seuls 29 déplacements sur 38 au total, soit 76 %, le sont. Ce qui signifie que l'usage de la voiture en commun D-T peut se faire de manière régulière, mais sans pour autant couvrir la totalité des déplacements D-T de la journée. (par exemple, que le matin, que le soir, etc...)

Enfin, nous donnons ici quelques caractéristiques socio-économiques majeures des 19 usagers réguliers de la voiture en commun.

1. Caractéristiques individuelles

- sexe : 5 femmes . 14 hommes
- âge : 58 % des individus ont moins de 30 ans
- C.S.P. : 79 % des individus sont des ouvriers
- aménagement des horaires de travail : 84 % des individus ne le peuvent pas

2. Caractéristiques des ménages

- taille moyenne : 3,3 pers/ménage (18 ménages)
- motorisation : 55 % des ménages sont monomotorisés
29 % des ménages sont bimotorisés
- type d'habitat : 44 % individuel et 56 % collectif
- statut d'occupation : 50 % locataires et 50 % propriétaires
- ancienneté dans le quartier : 54 % des individus y habitent depuis plus de 5 ans.

3. Budget-temps

Le budget-temps transport est élevé : 1 h 36 mn..
Seuls 6 individus ont pratiqué une activité de type "vie sociale" ce jour-là (B.T. = 1 h 37 mn.).

¹ La répartition modale moyenne pour le motif travail donne environ 53 % pour la V.P. (source enquête ménage 76).

On peut donc conclure, en disant que dans le cas de la périphérie lyonnaise :

- Les usagers réguliers de la voiture en commun sur la liaison domicile-travail sont majoritairement des ouvriers, des employés, plutôt jeunes, qui ne peuvent modifier leurs horaires de travail .-

III ANALYSE QUALITATIVE DE L'ENQUETE PERIPHERIE

L'enquête quantitative de mars et avril 1980 faisait apparaître 19 personnes pratiquant régulièrement la "voiture en commun" (V.E.C.). Ces personnes avaient répondu "souvent" à la question : "participez-vous à l'utilisation collective d'un véhicule automobile lors de vos déplacements domicile-travail ?". De plus, la veille du jour de l'enquête, elles avaient effectivement pratiqué la V.E.C.

C'est à partir de cet échantillon de 19 usagers réguliers de la voiture en commun qu'a été menée l'étude qualitative. La technique utilisée est l'enquête par entretien approfondi à partir d'un plan-guide¹, dont le modèle est reproduit en annexe. Onze personnes - sous-ensemble des individus auxquels appartiennent les 19 usagers précédents - ont alors été contactées en juillet et septembre 1980 et huit d'entre elles ont finalement accepté de participer à un entretien approfondi. Les deux premières enquêtes se sont déroulées fin juillet et les deux autres durant la première quinzaine de septembre.

La répartition géographique des 19 usagers de la voiture en commun est la suivante :

Zone Nord (ZN) : 5 personnes	Zone Sud-Est (Z.S.E.) : 14 personnes
------------------------------	--------------------------------------

On constate ainsi que la répartition géographique des huit personnes interrogées² est à peu près identique à celle de l'échantillon de base :

Zone Nord : 2 personnes	Zone Sud-Est : 6 personnes
-------------------------	----------------------------

Deux points sont à préciser ici :

- L'une des huit personnes interrogées ne pratique pas la V.E.C. Nous l'identifierons lorsque cela sera nécessaire, sous le terme de "8ème personne".
- Certaines personnes ayant déclaré pratiquer la V.E.C. régulièrement ne le font qu'occasionnellement. D'autres s'éloignent du cadre de la définition de la V.E.C. que nous nous sommes fixés.

1 - La détermination du contenu du plan-guide s'est faite à partir des trois ouvrages suivants :

- B. AVEROUS, L. GRUNBERGER : La voiture en commun ou l'utilisation à plusieurs de la voiture particulière. I.R.T., BETEREM, Sept. 1977.
- SERVO : Exploration du concept carpool. auprès des automobilistes de la région Ile de France. DREIF, Paris, Juin 1980
- M.A. DEKKERS, G. MAROTEL : L'incitation à l'utilisation collective de la voiture particulière. Bilan de l'expérience américaine en matière de carpool. I.R.T., Note d'information n° 17, 1980.

2 - Les entretiens font l'objet d'un rapport succinct en annexe n° 2.

III-1. DESCRIPTION DES INDIVIDUS

Parmi les 7 personnes qui pratiquent régulièrement la V.E.C., on dénombre 5 hommes et 2 femmes. Dans certains cas (voir l'annexe), le conjoint ou un autre membre du ménage ont, dans le passé et pour une période de temps plus ou moins longue, pratiqué la V.E.C. Les motivations de cette pratique et de sa cessation sont exposées en détail dans les cas correspondants.

Trois hommes ont entre 25 et 30 ans. Les deux autres sont âgés respectivement de 40 et 55 ans. L'une des deux femmes a 45 ans et l'autre presque 25.

Parmi les hommes, 2 sont employés, 2 sont ouvriers et le 5ème est cadre moyen. L'une des deux femmes est ouvrière et l'autre employée de bureau.

On trouve quatre personnes sur les sept qui sont locataires dans un immeuble collectif. Une personne est propriétaire dans un immeuble collectif et deux sont propriétaires d'une maison individuelle (lotissements). Notons que la 8ème personne, qui ne pratique pas la V.E.C., rappelons-le, est propriétaire d'une maison individuelle.

L'ensemble des personnes enquêtées sont mariées. Deux couples n'ont pas d'enfants, quatre en ont un, un couple en a deux et un couple en a trois.

Trois ménages¹ sur les 8 possèdent deux voitures et cinq ménages en possèdent une seule. Tous sont donc motorisés. Par ailleurs, cinq ménages ne possèdent aucun deux roues, 2 en possèdent un et un ménage possède deux deux-roues.

III-2. DOMICILE ET LIEU DE TRAVAIL

III-2.1. L'environnement du domicile

Six personnes vivent dans la Zone sud-est (2 à Vénissieux, 3 à Corbas et 1 à St Priest) et deux personnes vivent dans la Zone Nord (1 à Miribel et 1 à Sathonay-Village).

Il est à noter que les quatre ménages les plus jeunes (entre 20 et 30 ans) résident dans leur logement depuis moins de 2 ans. Par ailleurs, ils ont tous tendance à considérer l'environnement de leur domicile un peu comme une "cité dortoir". Deux d'entre eux pensent que la V.E.C. est un moyen de communiquer avec les gens (en réaction avec l'environnement direct de leur domicile). Aucun d'entre eux ne connaît très bien son quartier. Par ailleurs, plus généralement, sept des huit ménages interrogés n'ont pas une bonne perception de l'environnement direct de leur domicile.

1 - On parlera tantôt des huit usagers réguliers, tantôt des huit ménages auxquels il appartient, tant il est vrai qu'un individu n'est pas toujours séparable de sa cellule familiale.

Il est intéressant de constater que le fait de résider en appartement collectif ou en maison individuelle ne change rien vis-à-vis de ce phénomène. Par contre, on observe des comportements différents en fin de semaine. En général les habitants des appartements ont tendance à partir loin du domicile pour "oublier" un peu l'environnement de ce dernier. Au contraire les habitants des maisons individuelles restent plus volontiers chez eux (maison + jardin) parce qu'ils s'y trouvent bien.

Quelles que soient la forme de l'habitat et l'ancienneté dans le logement, les relations humaines sont, le plus souvent, assez peu développées dans le voisinage proche du domicile des enquêtés. Dans une certaine mesure, les enfants (d'âge scolaire) permettent un élargissement de la perception de l'environnement immédiat du domicile.

III-2.2. Le lieu de travail et son contexte

Sur les huit personnes interrogées, trois travaillent à moins de 5 km de leur domicile. Deux personnes travaillent entre 5 et 10 km de leur résidence et trois personnes ont un trajet domicile-travail plus long (entre 10 et 15 km). Précisons qu'il s'agit d'un trajet aller.

Deux personnes travaillent dans une administration. Les six autres sont dans une entreprise privée. Une seule entreprise organise un ramassage (partiel) de ses employés.

Pour deux personnes, le changement de localisation de l'entreprise est à l'origine de la pratique de la V.E.C. Pour une personne, c'est le chômage qui a entraîné la recherche de travail dans une autre région. Ce changement est aussi à l'origine de la pratique de la V.E.C., dans une large mesure.

Toutes les personnes interrogées restent dans l'environnement du lieu de travail pour déjeuner, qu'elles fassent la journée continue (5 personnes sur 8) ou qu'elles aient un travail matin et soir (3 personnes sur 8).

Deux personnes ont des horaires irréguliers et une seule personne a la possibilité (dans une faible mesure) de rendre ses horaires flexibles.

La proportion estimée d'usagers de la voiture en commun dans les entreprises respectives des personnes est, semble-t-il, en liaison directe avec la perception plus ou moins bonne de l'entreprise par les enquêtés eux-mêmes. Cependant, quatre personnes sur les huit ont déjà discuté du mode voiture en commun avec des collègues dans leur entreprise.

III-3. PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Une seule personne sur les huit est prête à passer plus de 2 h par jour dans le bus, alors même que son temps de déplacement est de 49 mn environ en voiture, si elle ne disposait pas d'un véhicule de service.

Pour toutes les autres personnes, le handicap majeur lié à l'utilisation du bus de manière régulière tient au temps de déplacement jugé excessif par rapport à la longueur du trajet domicile-travail.

De manière générale, la zone sud-est de l'agglomération lyonnaise présente une caractéristique commune à la plupart des grandes villes, à savoir des lignes de transport en commun radiales qui desservent bien le centre, mais qui n'assurent que de très mauvaises liaisons de banlieue à banlieue. Or, les six personnes de cette zone doivent prendre 2 bus (aux correspondances souvent mal assurées) et marcher plus ou moins longtemps entre les arrêts (entre les 2 lignes de bus) et aux parcours terminaux.

La situation se résume à peu près de la manière suivante : les enquêtés ne sont pas prêts à passer de 3/4 d'heure à 1 h dans les bus pour effectuer de 5 à 8km seulement, surtout avec les ruptures de charge qui sont importantes.

Certaines personnes ont des problèmes spécifiques et l'utilisation du bus est impossible. Ainsi en est-il de celles qui travaillent très tôt le matin, alors que les transports en commun ne fonctionnent pas encore (c'est le cas pour l'un des enquêtés ainsi que pour deux membres d'autres ménages interviewés). Dans certains cas, c'est la fréquence insuffisante aux heures de départ du domicile qui rend l'utilisation du bus mal commode (ex : incertitude sur l'heure d'arrivée dans l'entreprise parce que le bus, bondé de monde, ne se sera pas arrêté à l'arrêt de l'enquêté ou encore parce que le bus sera en retard sur son horaire).

Notons que les deux personnes vivant dans la zone nord de l'agglomération lyonnaise ne connaissent pas ces problèmes. D'une part, les fréquences des bus sont plus élevées. D'autre part, les enquêtés travaillent tous deux dans le centre, alors que la caractéristique générale des personnes de la zone sud-est est de travailler dans les zones industrielles environnantes et non pas tellement en direction du centre de Lyon.

Quatre personnes sur les huit n'envisagent pas le deux roues comme solution alternative à la voiture pour des raisons de sécurité et de confort (en cas d'intempéries). Deux personnes ne se posent pas le problème du deux-roues (leur distance domicile-travail AR est supérieure à 20 Km). D'autres envisageraient volontiers le deux-roues à la belle saison ou pour des raisons sportives (écologiques), s'il existait des pistes cyclables (surtout dans la zone Sud-est). A noter que les gens parlent de vélo ou de mobylette. Une seule personne a parlé de moto, qu'elle utilisait encore récemment jusqu'au vol de cette dernière.

Même pour les distances domicile-travail les plus courtes, la marche à pied n'est pas envisagée. Selon les personnes, la raison est due à l'heure matinale du travail (le temps passé à marcher correspond à du sommeil en moins), ou bien le temps de déplacement leur semble trop important par rapport à la voiture.

De manière générale, les enquêtés cherchent à gagner du temps en utilisant leur voiture (en plus d'une commodité plus grande) : le matin ils peuvent se lever un peu plus tard et le soir ils peuvent être plus vite chez eux qu'avec tout autre mode de transport alternatif.

III-4. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE LA VOITURE EN COMMUN

III-4.1. Les avantages

Pour deux personnes sur les sept, ce sont les économies réalisées sur les coûts des déplacements qui expliquent largement la pratique de la V.E.C. Il est intéressant de constater que ce sont les personnes qui ont la distance domicile-travail la plus importante (plus de 20 Km AR). En ce qui concerne le 8ème enquêté, non pratiquant régulier, cette raison motiverait largement la pratique de la V.E.C. Dans ce cas encore, le trajet domicile-travail dépasse 20 Km AR.

Pour deux personnes sur les sept, l'aspect "échange de services" (commodité) l'emporte presque exclusivement sur toute autre motivation. La question d'une quelconque rémunération en contrepartie du service rendu n'est pas soulevée (de fait, les relations existant entre les personnes et leurs partenaires ne sont pas que des relations de travail).

Pour l'une des sept personnes, il existe un biais du au fait que le partenaire est son frère. Cependant, ce dernier ne réside pas sous le même toit.

Enfin, pour deux personnes (par ailleurs les plus âgées) l'aspect service rendu passe en premier, mais ne saurait être dissocié d'une contrepartie en espèce ou en nature.

De manière générale, c'est tout de même l'aspect service rendu qui prime. Les enquêtés, dans quelques cas, ont l'impression de faire gagner du temps à leurs partenaires (dans la mesure où ceux-ci prendraient le bus comme mode alternatif) dans des conditions de confort accrues. Aussi l'aspect contrepartie est-il perçu de manière immédiate. Bien que toujours perçues de manière positive, les discussions (aspect relationnel) n'ont une très grande importance que pour deux personnes enquêtées.

L'avantage de la V.E.C. en terme de temps de parcours n'est perçu que par les personnes n'ayant d'autre choix que le bus ou les deux-roues. Ainsi en est-il des deux femmes interviewées qui n'ont le permis de conduire ni l'une ni l'autre et d'un homme dont la femme utilise régulièrement l'unique voiture du ménage. En ce qui concerne ce dernier, c'est le seul dont la pratique de la V.E.C. permet la disponibilité de sa propre voiture pour un autre membre du ménage.

II-4.2. Les inconvénients

Quatre personnes sur sept soulèvent spontanément le problème des assurances "personnes transportées" pour tenter d'expliquer les réticences de certains à la pratique régulière de la V.E.C. Ce problème est lié dans certains cas à celui des véhicules de service qui ne peuvent être utilisés que par les titulaires ou les personnes attachées au même service (cf. 8ème enquêté qui ne pratique pas la V.E.C. pour cette raison). Pour une des personnes, le problème ne devrait pas beaucoup se poser à l'heure actuelle (quasiment tous les contrats permettant sans problème ce type de pratique). Enfin, deux personnes n'abordent pas le problème.

Tous les enquêtés pensent que la non-ponctualité du (ou des) partenaires implique à plus ou moins brève échéance l'échec de la pratique de la V.E.C. Cette variable est donc, semble-t-il, importante dans la stabilité de la pratique.

Par contre, on ne peut pas percevoir de façon très nette quel est l'impact du facteur : "détour pour prendre un collègue". En effet, cinq personnes sur les sept habitent à moins de 100 m de leur(s) partenaire(s). Quant aux deux qui restent, l'une d'entre elle est prise par son frère (cas signalé plus haut) et l'autre fait un détour qui n'excède pas 1 km. Il n'empêche que des enquêtés ou certains membres de leur ménage ont, pour des périodes de temps limitées allant de 15 jours à 2 ou 3 mois, effectué des crochets importants (cas extrême d'une personne faisant un crochet de 8 km pour prendre un collègue et l'emmener au travail dans la même entreprise, pendant une quinzaine de jours). A noter qu'un seul des enquêtés ne travaille pas au même endroit que son partenaire. Par ailleurs, il effectue régulièrement un crochet de 1 km (sur 13 km de trajet) pour le déposer près de son entreprise.

Les personnes questionnées les plus âgées pensent que la variable "âge" tend à limiter la pratique de la V.E.C. ("les jeunes avec les jeunes, les vieux avec les vieux"). Mais le facteur "statut social" semble avoir une importance plus grande. Même chez certains enquêtés jeunes, on perçoit, de manière confuse, qu'il est difficile d'établir des ponts durables entre ouvriers et employés et plus encore, entre ouvriers et employés d'une part et catégories sociales hiérarchiquement plus élevées de l'autre.

Outre le clivage hiérarchique, le fossé qui existe entre les différentes catégories socio-professionnelles semble aussi nettement en corrélation avec les différences d'horaires de travail. Ainsi par exemple, un employé ne travaille pas en trois huit, ou bien ne commence pas sa journée à 5 ou 6 h du matin. Souvent, il aura un travail à effectuer matin et soir et non en journée continue. Un cadre, par ailleurs, aura plus facilement la possibilité d'adapter ses horaires à son rythme de travail. La non-concordance des horaires, soulignée par tous les enquêtés, semble, là encore, expliquer bien des comportements en matière de non pratique de la V.E.C.

Dans la mesure où tous les enquêtés pratiquent effectivement la V.E.C., le critère "itinéraires secondaires" n'est pas considéré par eux comme un inconvénient majeur. Dans certains cas et dans la mesure où chaque partenaire possède un véhicule, lorsqu'un des usagers a des achats à faire le lendemain, il prévient ses partenaires par téléphone de manière à ce que chacun puisse aller au travail individuellement. Si l'un d'eux est captif, il peut se rabattre exceptionnellement sur le bus. Un des enquêtés envisage même, soit de faire la course avec son partenaire, s'il s'agit du véhicule de ce dernier et si le temps du déplacement n'est pas excessif (30 à 45 mn en plus du temps habituel), soit de ramener son collègue chez lui et de repartir faire sa course (s'il s'agit de son véhicule et d'une course qui le concerne).

Le problème de la difficulté éventuelle de stationnement près du lieu de travail n'est soulevé que par les deux enquêtés travaillant dans le centre de LYON.

III-5. LA VOITURE EN COMMUN. UNE STRATEGIE GLOBALE

III-5.1. L'organisation générale de la voiture en commun

De manière générale, les partenaires se sont connus sur le lieu de travail (5 personnes sur 7). Ils ont sensiblement le même âge (le plus souvent) et effectuent un travail similaire avec des horaires quasiment identiques, dans la même entreprise (sauf une personne).

Quatre des sept enquêtés disposent d'un véhicule privé mais dans deux cas seulement, leur partenaire dispose aussi d'un véhicule privé; les deux autres étant captifs du bus. Sur les trois personnes interrogées qui ne disposent pas de voiture, deux n'ont pas le permis de conduire.

Les conducteurs passent prendre leur partenaire au domicile de ce dernier (en général, il s'agit de voisins très proches) sauf dans un seul cas, certaines semaines seulement, où le point de regroupement se trouve à environ 200 m du domicile.

Pour les deux personnes sur les sept dont les partenaires disposent aussi de voiture, la conduite se fait à tour de rôle (1 semaine sur 2). Dans les deux cas, cette permutation des véhicules concrétise bien l'échange de services invoqués plus haut. Dans aucun cas, le véhicule du conducteur n'a à servir au partenaire dans le cadre du travail.

Pour trois d'entre les autres personnes, il y a participation aux frais en contrepartie du service rendu (essence ou ticket de bus). Pour un autre des enquêtés, la contrepartie n'existe pas directement, le partenaire étant le frère de la personne interrogée. Pour la dernière personne interviewée la contrepartie n'est pas liée aux déplacements domicile-travail (services d'autre nature rendus entre amis).

III-5.2. Degré de liberté vis-à-vis de la V.E.C.

Trois des enquêtés sont captifs des bus. Pour l'un d'entre eux s'ajoute une substitution possible entre différents partenaires de la voiture en commun. En cas d'empêchement, les partenaires se préviennent par téléphone ou bien la veille sur le lieu de travail.

Notons qu'aucune entreprise n'incite ses employés d'une manière ou d'une autre à la pratique de la voiture en commun.

III-5.3. Perception de la voiture en commun

Aucun des enquêtés ne pense avoir une attitude "civique" en pratiquant la V.E.C. Ce ne sont pas des préoccupations d'économie collective d'énergie qui représentent une motivation importante de leur pratique et de leur comportement face aux problèmes de déplacement ; la réaction de la plupart d'entre eux étant de penser qu'il y a bien d'autres façons plus efficaces d'économiser l'énergie. Notons cependant que plus la distance domicile-travail est importante, moins cette réaction est évidente. (cf. les deux personnes sur les sept dont le trajet domicile-travail dépasse 20 km AR). Pour cinq personnes sur les sept, on peut cependant résumer les choses ainsi : "Lorsqu'on fait une course, on arrive assez vite à faire de nombreux détours, alors les économies réalisées sur le trajet domicile-travail deviennent relativement négligeables".

Par ailleurs, les enquêtés de la zone sud-est ont des déplacements domicile-travail assez excentrés et des horaires de travail souvent spécifiques (travail posté ou journées continues commençant très tôt le matin) ; par suite, ils sont rarement pris dans les embouteillages. Au contraire, l'enquêté de la zone nord considère que le fait de voyager à deux ou à plusieurs permet d'oublier un peu la tension nerveuse qui résulte des situations d'encombrements aux abords du centre de LYON.

Une variable fait l'unanimité des enquêtés dans le sens d'une promotion de la voiture en commun : c'est la bonne connaissance humaine du (ou des) partenaire(s). Même si, en général, les gens se sont connus sur le lieu de travail (cinq cas sur sept), dans cinq cas sur sept également, les relations entre les partenaires dépassent le cadre des simples relations de travail. C'est parce qu'ils se sont connus au travail et qu'ils ont développé des relations extra-professionnelles qu'ils ont pu pratiquer la V.E.C. de manière durable. Si, dans la plupart des cas, des personnes ont pratiqué la V.E.C. et ne la pratiquent plus (cf. certains membres du ménage des différents enquêtés), c'est parce que des problèmes dans les rapports humains n'ont pas pu être surmontés, les liens existant entre les partenaires n'étant pas assez intimes.

Ainsi, les relations extra-professionnelles permettent d'aplanir plus facilement certains obstacles comme les détours éventuels, qui allongent le temps de parcours et obligent à se lever plus tôt, la possibilité limitée d'itinéraires secondaires, la non-punctualité, etc...

D'autre part, les horaires de travail différents sont un handicap certain pour un développement de la pratique de la voiture en commun. Les horaires adaptables vont, sans nul doute, dans un sens de mieux-être de l'individu, dans le cadre d'une certaine qualité de la vie. Mais ils constituent aussi un frein objectif à la promotion de la voiture en commun. Cependant, si cette promotion est envisagée dans un souci de limitation des encombrements et des coûts sociaux qui y sont attachés, l'étalement des horaires permis par l'extension des horaires à la carte, peut remplir la même fonction. Reste évidemment l'aspect économie d'énergie lié à un flot moins important de véhicules. Cependant la diminution des coûts liés à une baisse du niveau des embouteillages n'est-elle pas en mesure, elle aussi, d'économiser efficacement l'énergie ?

Soulignons que la variable ponctualité semble à la base de la réussite ou de l'échec d'une pratique de la voiture en commun, même si de bonnes relations humaines existent entre les partenaires. Une bonne proportion des personnes interrogées aiment arriver à l'heure et même un peu en avance à leur travail.

Toutes ces contraintes contribuent à expliquer pourquoi six personnes sur les sept n'ont qu'un seul partenaire régulier. Le dernier cas est spécifique et temporaire : l'un des partenaires est en train de passer le permis, les deux autres sont les propres soeurs du conducteur ; enfin, l'essence est payée par l'entreprise.

Si trois personnes parmi les six autres transportent une personne de plus, c'est seulement pour dépanner momentanément des collègues, sans que soit envisagée une pratique durable.

Une personne sur les sept n'est pas transportée par le même partenaire à l'aller et au retour. Pour ce dernier trajet, l'enquêtée est transportée régulièrement par son mari. Par ailleurs, pour trois autres personnes il arrive assez souvent que le partenaire change sur le trajet de retour.

Deux personnes sur sept conduisent toujours. L'une des deux effectue régulièrement son trajet de retour seul dans sa voiture. Pour l'autre, il arrive que sa partenaire, occasionnellement, rentre chez elle en bus.

Ces données montrent le caractère fragile, souvent temporaire, de la pratique de la voiture en commun dans la plupart des cas. Cette pratique met clairement en évidence la difficile recherche d'un équilibre des individus en matière de déplacements et ce, d'autant plus qu'on a affaire ici à des déplacements à contrainte maximum (domicile-travail). Les notions de "service rendu", ou "d'échange de services", si spontanément mises en avant par les enquêtés en sont la preuve. Devant les carences et inadaptations de l'offre de transports publics, les personnes tentent spontanément de s'organiser pour rendre moins pénibles leurs déplacements contraints, ressentis négativement dans tous les cas. Tous les enquêtés essayent de gagner du temps (vis-à-vis du bus) et du confort (vis-à-vis des deux roues et du bus).

III-5.4. Voiture en commun et stratégie familiale

Dans cinq cas sur sept, le conjoint de l'enquêté travaille. Ce sont des horaires de travail différents qui expliquent que, dans aucun cas sur les 5, il n'y ait regroupement au sein du ménage. Dans deux cas sur sept, les enquêtés n'ont pas de permis. S'ils ne pratiquaient pas la voiture en commun, ils seraient captifs des bus car leurs conjoints, usagers de la seule voiture, ont des horaires de travail très différents.

Dans deux cas sur sept, ce sont les hommes qui pratiquent la voiture en commun, alors que leurs femmes, pour des raisons d'horaire, utilisent l'unique voiture du ménage (ménages jeunes entre 25 et 30 ans). Dans l'un des cas, un enfant est déposé chaque jour à la crèche avant le travail. Un seul ménage comporte plusieurs membres qui ont régulièrement pratiqué la voiture en commun dans un passé récent (au moment de l'enquête). Cependant seul le chef de famille possède le permis de conduire. Par ailleurs, là aussi, c'est une non-concordance des horaires qui explique l'absence de regroupement au sein du ménage.

III-5.5. Voiture en commun et autres motifs de déplacement

Dans un cas sur sept, il arrive occasionnellement que le ménage fasse des courses pour celui de son partenaire et inversement, mais il ne s'agit pas, à proprement parler, de voiture en commun pour le motif achats.

Dans trois cas sur sept (ménages jeunes de 20 à 30 ans), il existe une pratique de la voiture en commun pour des motifs de loisirs (sorties en ville ou à la campagne, en fin de semaine, etc...) qui est parfois plus qu'occasionnelle. Evidemment, l'organisation de ce type de pratique est nettement plus souple que dans le cas de déplacements domicile-travail.

Notons que dans le cadre de déplacements vers le centre-ville, la voiture en commun permet de limiter les problèmes de stationnement (comme dans le cas du travail). L'aspect relationnel (discussions) est mis en avant dans les déplacements de loisirs.

Pour ce qui concerne les déplacements scolaires, en général, les enfants vont à l'école à pied (à moins de 1 km du domicile). L'un des enquêtés soulève l'existence occasionnelle d'une pratique de la voiture en commun avec ses enfants et ceux de son partenaire sur le trajet domicile-travail, dans le cadre d'une activité sportive commune. Une fois sur deux environ, chaque partenaire emmène ses propres enfants et ceux de son voisin au gymnase.

L'enquêté qui ne pratique pas la V.E.C. signale l'existence de cette pratique au niveau scolaire. Une de ses voisines emmène régulièrement sa fille et celle de l'enquêté à l'école. Celui-ci n'a pas encore réfléchi à la contrepartie du service rendu (au moment de l'enquête, cette pratique venait de commencer en même temps que l'année scolaire en septembre 1980). Rappelons que la contrepartie ne peut se faire par échange des véhicules, car l'enquêté utilise une voiture de service et n'a pas le droit de transporter des personnes étrangères à son service.

SECONDE PARTIE

I DEMARCHE GENERALE

I-1. OBJECTIFS ET CADRE GENERAL DE L'ETUDE

Cette seconde partie de notre travail concerne exclusivement l'usage régulier de la voiture en commun pour les déplacements domicile-travail (D-T). Ses objectifs découlent tout naturellement du cadre général de l'étude exploratoire dans laquelle se situe cette réflexion. Nous en avons distingué trois, dont deux principaux et un secondaire :

Les deux objectifs principaux visés ici sont les suivants :

- la connaissance statistique du phénomène sur l'agglomération lyonnaise, notamment de son importance relative en termes de répartition modale.
- l'élaboration d'un premier schéma explicatif simple de l'usage régulier de la voiture en commun pour les déplacements D-T. C'est-à-dire la mise en évidence des variables déterminantes à l'égard de ce phénomène et de leurs interactions, en même temps que l'analyse des principaux types de pratique.

L'objectif secondaire vise à une connaissance très succincte des points de vue des chefs d'établissement sur l'usage actuel de la voiture en commun par leur personnel et sur son avenir.

Pour cela, nous disposons de plusieurs méthodes d'enquête différentes. Les problèmes de représentativité statistique et les contraintes financières nous ont conduit, pour les premiers, à réaliser une enquête directement auprès du personnel d'établissements préalablement choisis et, pour les seconds, à procéder en très grande partie par questionnaires auto-administrés¹ - ce mode de passation des questionnaires posant lui-même quelques difficultés du point de vue de la représentativité - . A cette démarche correspondent deux phases successives dans le déroulement du travail.

- 1 - Dans un premier temps, nous avons réalisé une "PRE-ENQUETE" légère auprès des chefs d'établissement² dont le personnel devait être enquêté. Deux types de données ont été recueillies à ce niveau.
 - un certain nombre de caractéristiques de l'établissement destinées à la fois au redressement éventuel de l'échantillon et à la construction du fichier statistique ;

1 - ... tout en limitant peut-être excessivement le nombre d'établissements comme nous le verrons.

2 - Ce pouvait être un patron, un directeur ou un chef du personnel.

- quelques éléments sur la perception par le responsable interviewé des pratiques d'usage régulier de la voiture en commun au sein de son personnel et son opinion globale sur la question.
- 2 - La seconde phase a consisté en "l'ENQUETE" proprement dite. Menée auprès des personnels d'un échantillon d'établissements¹ représentatif d'une grande partie des établissements de l'agglomération lyonnaise - nous verrons laquelle au paragraphe I-2-3 - cette enquête a permis de recueillir des données relatives à chaque individu, à ses univers objectif et subjectif de choix modal et à sa situation vis-à-vis de l'usage régulier de la voiture en commun.

Enfin, la mise au point du questionnaire se devait d'intégrer deux contraintes majeures fixées par la méthodologie générale :

- tout d'abord, le fait d'être facilement compréhensible par l'ensemble des catégories de personnel, sans pour autant être simpliste. Après avoir testé un premier questionnaire, nous avons adopté un système de repérage par couleur qui facilite le positionnement des enquêtés par rapport aux trois situations alternatives du questionnaire.
- ensuite, la nécessité de trouver un compromis entre la brièveté du questionnaire, du fait de son caractère auto-administré, et la qualité - voire la quantité - d'informations produites. La recherche de relations explicatives imposait a priori le recueil d'un minimum de données relatives à plusieurs champs distincts de causalité.

I-2. CONSTITUTION DE L'ECHANTILLON D'ENQUETE

Le fait de procéder par questionnaires auto-administrés impose la nécessité d'assurer la représentativité statistique de l'échantillon d'actifs à deux niveaux complémentaires.

- le premier, indépendant du mode de passation des questionnaires, consistait à s'assurer de la représentativité de l'échantillon d'établissements dans lesquels serait menée l'enquête ;
- le second, visait à neutraliser d'éventuelles distorsions entre l'échantillon d'enquête - l'ensemble des individus pour lesquels nous disposons d'un questionnaire utile - et l'échantillon de référence - l'ensemble des personnels de l'échantillon d'établissements.

1 - Chaque établissement est considéré, cela va de soi, comme lieu de travail d'un certain nombre d'enquêtés.

I-2.1. L'échantillon d'établissements

La représentativité par rapport à la structure réelle des établissements de l'agglomération Lyonnaise - au sens de la COURLY¹ - s'est faite sur la base de trois critères sélectionnés a priori : la localisation géographique, le secteur d'activité et le nombre de salariés (taille de l'établissement). Nous avons au départ retenu un quatrième critère qui est l'existence ou non d'un ramassage d'entreprise, mais les difficultés rencontrées sur le terrain nous ont conduit à l'abandonner.

A - La localisation géographique

Ce critère joue à travers deux aspects primordiaux :

- il est corrélé à la nature et à la taille des établissements par l'intermédiaire de l'éloignement du centre de la commune-mère ;
- il influe directement sur les choix de localisation des ménages et dans une moindre mesure, sur celui d'un mode de transport entre domicile et lieu de travail.

Aussi avons-nous considéré trois modalités selon ce critère (cf. carte p.42)

- le centre constitué des communes de Lyon et Villeurbanne
- une première couronne regroupant 15 communes
- une deuxième couronne totalisant 38 communes.

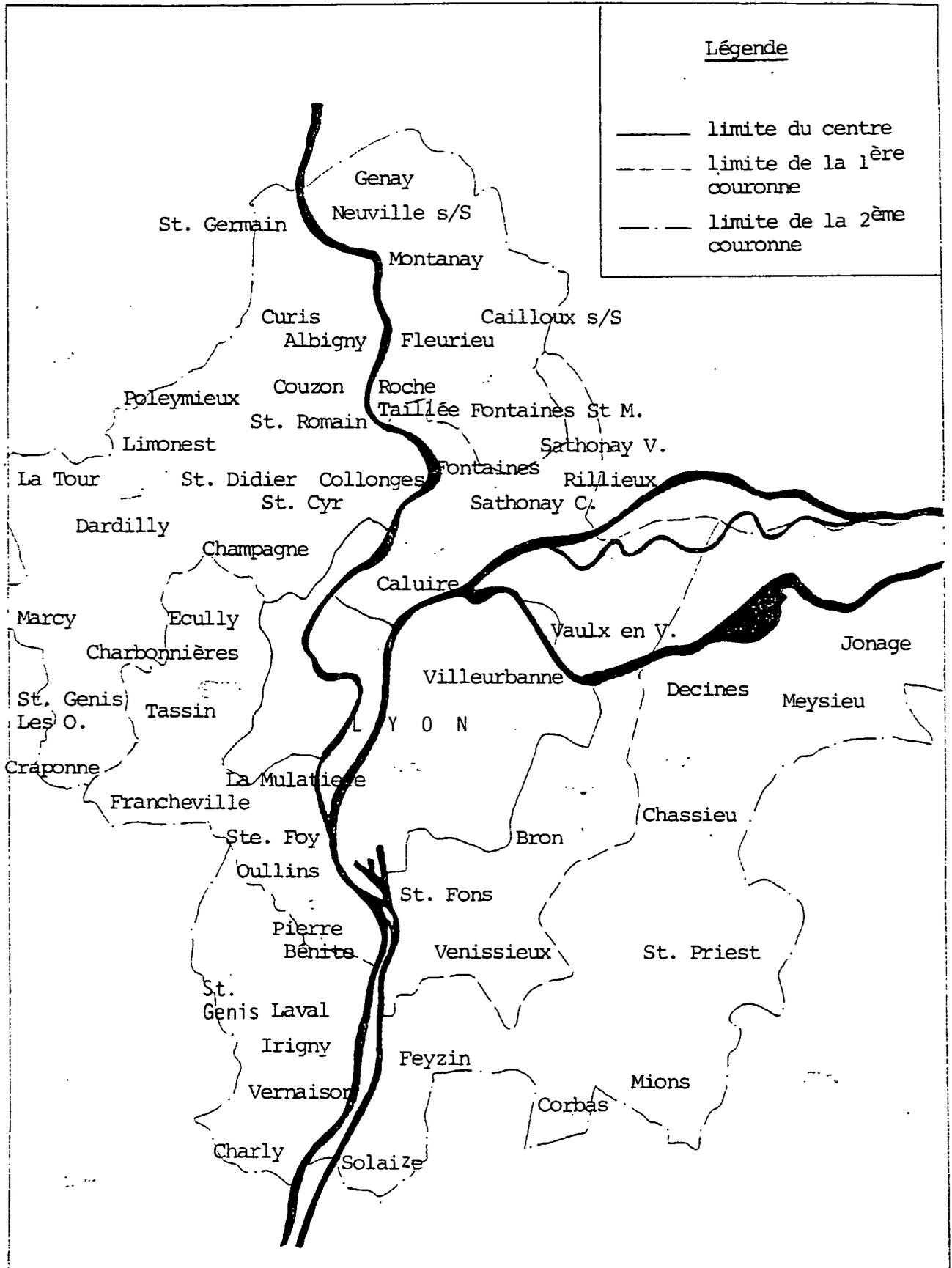
B - Les secteurs d'activité

Après avoir distingué secteur public du secteur privé, nous avons partitionné ce dernier selon les quatre classes de la nomenclature INSEE : industries, détaillants, grossistes, services. Le nombre d'établissements retenus dans ce secteur s'élève à 40 : limite certainement inférieure du point de vue de la représentativité, mais supérieure du point de vue financier ! Cette classification a été croisée avec la partition relative à la localisation géographique.

Devant les difficultés de collecte d'informations sur le secteur public, nous avons finalement choisi au hasard trois établissements administratifs. Deux sont localisés au centre, l'un étant une administration locale, l'autre d'état. Le troisième, situé en première couronne, est aussi rattaché à une administration d'état.

1 - COURLY signifie : Communauté Urbaine de Lyon

CARTE 13 . Les trois secteurs concentriques de l'agglomération lyonnaise.



C - La taille des établissements

Pour le secteur privé, nous nous sommes limités à quatre tranches d'effectifs salariés : 0 salarié, 1 à 9 salariés, 10 à 49 salariés, plus de 49. Cette partition étant elle-même croisée avec les deux précédentes.

Ce critère n'est pas intervenu pour le secteur public. Les trois établissements retenus sont toutefois de taille importante (> 49 salariés).

D - Hypothèse supplémentaire et croisement des trois critères

Certains travaux, notamment aux Etats-Unis, ont montré que l'usage régulier de la voiture en commun domicile-travail est essentiellement le fait de regroupements de salariés, souvent modestes, à l'intérieur d'une même entreprise. Aussi avons-nous systématiquement exclu les établissements comptant 0 salarié, ce qui correspond à exclure une grande partie des patrons de l'industrie et du commerce (au sens INSEE). Nous avons par ailleurs abandonné la classe des "détaillants" pour la raison suivante : le nombre moyen de salariés pour la classe des établissements de 1 à 9 salariés est voisin de 2, chiffre que nous avons jugé trop faible par rapport à l'existence du phénomène de voiture en commun. La suppression des deux premières classes d'effectif dans ce secteur d'activité (0 et 1 à 9) ramène alors le nombre d'établissement à 3 % de l'effectif total de ce secteur.

Le nombre de modalités ainsi diminué, ce qui revient à une réduction de la population active de référence (cf. schéma p.45), nous avons dressé un tableau de distribution des établissements du secteur privé de l'agglomération lyonnaise¹ selon les trois critères précédents (cf tableau n° 14). Y apparaissent les poids relatifs de chacun des types d'établissement.

A partir de là nous avons distribué notre échantillon de 40 établissements selon les classes du tableau précédent en essayant de respecter au mieux les différents pourcentages. Pour ce, nous avons commencé par répartir les établissements selon les pourcentages réels des 3 modalités de localisation géographique, c'est-à-dire 69% au centre, 15% en 1ère couronne et 16% en 2^{ème} couronne.

Les résultats (cf. tableau n° 14) montrent toutefois que si la représentativité est relativement bien assurée au niveau du centre et ce, pour les deux critères secteur d'activité et taille de l'établissement, par contre de nettes distorsions apparaissent en première et deuxième couronnes, vu le faible nombre d'établissements. Dans ces deux secteurs géographiques, on a d'une part une sous-représentation générale des petits établissements (1 à 9 salariés) au profit des moyens et grands, et de l'autre une légère sur-représentation de la classe des grossistes.

1 - Tous les calculs ont été menés à partir des fichiers de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. (Statistiques par groupes d'activités et de communes (30/09/79) Code 111. Etablissements du Rhône par commune et groupes d'activités (1.09/79) Code 106).

TABLEAU 14 : Ventilation selon la localisation, le secteur d'activité et la taille, des établissements privés de l'agglomération lyonnaise d'une part et de l'autre, des établissements de l'enquête.

Secteur d'activité		INDUSTRIES			GROSSISTES			SERVICES			
Localisation	Taille	1-9	10-49	+49	1-9	10-49	+49	1-9	10-49	+49	
Centre	% réels	23	13	4	16	6	(8)	28	8	2	100 %
	% échant. ⁿ (effectif)	23 (6)	15 (4)	4 (1)	12 (3)	4 (1)	3 (1)	27 (7)	8 (2)	4 (1)	100 % (26)
1ère Couronne	% réels	24	16	7	12	7	1	25	6	2	100 %
	% échant. ⁿ (effectif)	15 (1)	14 (1)	14 (1)	14 (1)	14 (1)	0 /	15 (1)	14 (1)	0 /	100 % (7)
2ème Couronne	% réels	26	17	7	11	7	1	22	7	2	100 %
	% échant. ⁿ (effectif)	15 (1)	14 (1)	14 (1)	14 (1)	14 (1)	0 /	15 (1)	14 (1)	0 /	100 % (7)

Notons dès à présent que l'échantillon d'actifs qui fait l'objet d'une analyse approfondie au chapitre III est tiré des 43 établissements sélectionnés ci-dessus (3 administrations, 40 établissements privés).

Enfin, profitant de quelques facilités conjoncturelles nous avons voulu tester deux hypothèses supplémentaires :

- 1 - Les études américaines semblent montrer que la grande taille des établissements favorise le regroupement des salariés en voiture individuelle. Nous avons donc enquêté auprès de cinq autres établissements du secteur privé de plus de 49 salariés, localisés ainsi : - au centre, 1 "industrie" - en première couronne : 1 "industrie", 1 "grossiste", 1 "service" - en deuxième couronne : 1 "industrie".
- 2 - Le transfert de localisation d'un établissement peut favoriser pendant une certaine période, nous semble-t-il, l'usage de la voiture en commun. Ainsi avons-nous retenu une administration supplémentaire transférée de la première couronne à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

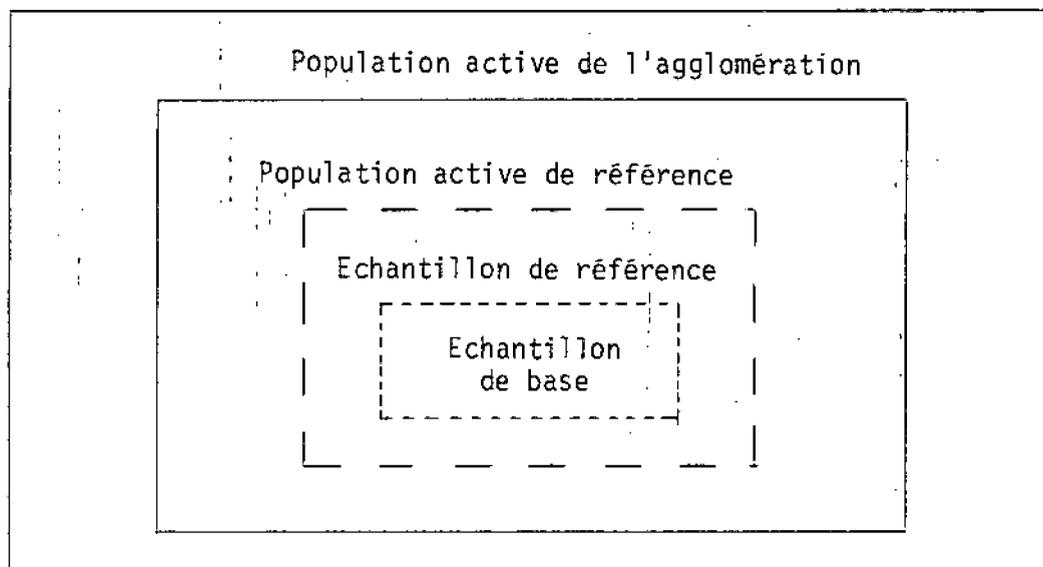
Les résultats relatifs à ces derniers établissements feront l'objet d'un paragraphe spécifique. On trouvera en annexe n°3 la liste de l'ensemble des établissements.

I-2.2. L'échantillon d'actifs

Pour faciliter la compréhension du texte, nous avons adopté les conventions suivantes dans la suite du rapport :

- . population active de l'agglomération lyonnaise,
- . population active de référence : elle résulte de l'éviction par rapport à la première des actifs appartenant à des établissements de 0 salarié et aux établissements du secteur "détaillants" (cf. p. 43)
- . échantillon de référence : c'est l'ensemble des actifs appartenant aux 43 établissements sélectionnés au paragraphe I-2.1. (ensemble d'établissements représentatifs). Au total ils représentent 2870 individus.
- . échantillon de base : ce sont les 1183 actifs enquêtés dans les 43 établissements dont 940 salariés du secteur privé et 243 salariés du secteur public.

Ces conventions sont figurées dans le schéma ci-dessous :



Deux remarques sont préalables aux résultats énoncés ci-après :

- Pour la COURLY et dans la réalité, le pourcentage de salariés du secteur public par rapport à ceux du secteur privé était de 32 % en 1975 (Source INSEE). En admettant qu'il n'a que faiblement varié depuis, on s'aperçoit que notre échantillon d'actifs (1183 individus) n'est pas trop éloigné de la réalité avec un pourcentage de 26 % . (243/940).
- Globalement, le taux de réponse pour les 40 établissements du secteur privé est de 38,7 % (940 enquêtés pour 2429 individus). Ce taux est un peu plus élevé dans les petits établissements que dans les grands¹ ; nous l'avons toutefois considéré comme uniforme de manière à nous affranchir du critère "taille" par la suite.

1 - Notamment par le fait que pour certains d'entre eux, les questionnaires y ont été administrés à la totalité des salariés. (au lieu d'une passation auto-administrée).

La représentativité de l'échantillon de base s'est faite à deux niveaux différents.

- Tout d'abord, par rapport aux deux critères croisés "secteur d'activité" et "localisation géographique" pour les seuls 40 établissements du secteur privé. Le tableau n°14 de distribution de ceux-ci a été traduit, après simplification par suppression du critère "taille", en effectifs d'individus. La pré-enquête ayant permis la ventilation des effectifs réels - échantillon de référence -, restait à distribuer les effectifs enquêtés - échantillon de base -. Les résultats apparaissent sur le tableau n° 15.

On s'aperçoit que la représentativité du personnel enquêté par rapport à la totalité du personnel des 40 établissements est maintenue dans de bonnes conditions, si ce n'est la différence observée pour la case "industries-lère couronne". De façon générale, il s'en suit une sous-représentation à la fois de la première couronne et du secteur industries.

TABLEAU 15 : Comparaison des effectifs croisés entre échantillon de référence et échantillon de base (en %)

secteur d'activité Localisation	INDUSTRIES		GROSSISTES		SERVICES		% en ligne	
	% Réf.	% enquête	% Réf.	% enquête	% Réf.	% enquête	% Réf.	% enquête
Centre	44	40	6	8	11	15	61	63
1ère couronne	19	10	1	2	1	2	21	14
2ème couronne	14	17	2	3	2	3	18	23
% en colonne	77	67	9	13	14	20	100	100

On a par ailleurs comparé les structures professionnelles entre actifs de l'échantillon de base et ceux de l'échantillon de référence (pour les 43 établissements). Les résultats apparaissent dans le tableau n° 16. Ils confirment ceux obtenus précédemment. Du fait de la sous-représentation du secteur "industries", résulte une sous-représentation sensible de la classe des ouvriers en général : - 12 %. Par contre, les classes des employés et des cadres moyens sont toutes deux sur-représentées, respectivement + 9 % et + 5 %.

TABLEAU 16 : Comparaison des catégories professionnelles¹
entre échantillon de référence et échantillon
de base (en %)

	Industriel-Artisan Ingénieur-Profes- seur Cadres adm. Supé- rieur		Technicien Cadre adm. moyen		Employé de bureau Employé de commerce Personnel de Service		Contremaître Ouvriers qualifiés ou spécialisés- Apprenti-Manoeuvre	
	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif
échantillon de référence	13	371	15	430	26	737	46	1332
échantillon de base	11	133	20	234	35	415	34	401

En conclusion de cette analyse, nous retiendrons :

- au niveau des établissements, une légère sous-représentation des petits essentiellement au profit des moyens en 1ère et 2ème couronnes, ainsi qu'une ~~sur-représentation générale du secteur "grossistes"~~.
- au niveau des actifs, une sous-représentation de ceux travaillant dans l'industrie de la 1ère couronne. De façon générale, une sous-représentation des ouvriers au profit des employés et des cadres moyens.

Notre échantillon de base comporte moins d'ouvriers et davantage d'employés et de cadres moyens que l'échantillon de référence - soit la totalité des actifs de 43 établissements - Ce dernier a été construit de façon à être représentatif de la population active de l'agglomération Lyonnaise amputée des actifs appartenant au secteur détaillants ou aux établissements sans salariés (les distorsions sont légères à ce second niveau).

Les résultats de cette analyse nous permettront de redresser les résultats relatifs à l'importance de la voiture en commun régulière par rapport aux autres modes de transport. Il est certain qu'on mesure à travers ces comparaisons les limites essentielles d'une enquête par questionnaires auto-administrés : - la distorsion intervenant entre population de référence et population enquêtée - le biais introduit par la différence de motivation ou de disponibilité à l'égard du questionnaire des différentes catégories professionnelles.

1 - Les catégories regroupées ici sont celles utilisées dans l'enquête.

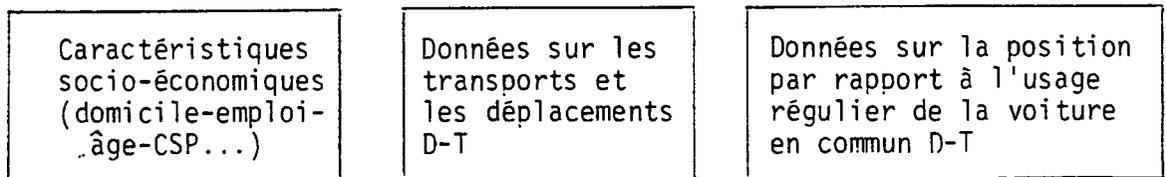
I-3. LE CONTENU DE L'ENQUETE

Nous ne considérons ici que les données relatives à l'enquête auprès de l'échantillon d'actifs. Les données objectives recueillies lors de la pré-enquête sont recensées en annexe n°4.

Trois éléments complémentaires ont permis de déterminer le contenu de l'enquête :

- 1 - les deux objectifs principaux ;
- 2 - les résultats de la première partie de ce travail sur l'enquête périphérie et quelques lectures bibliographiques ;
- 3 - une méthodologie de traitement en deux étapes : dans le cadre de ce travail, une première mise en ordre de l'information à partir de méthodes statistiques traditionnelles ; la possibilité par la suite de compléter cette enquête et de la traiter par l'analyse des données.

Pour chacun des individus enquêtés, le contenu lui-même s'organise selon le schéma suivant :



I-3.1. Caractéristiques socio-économiques

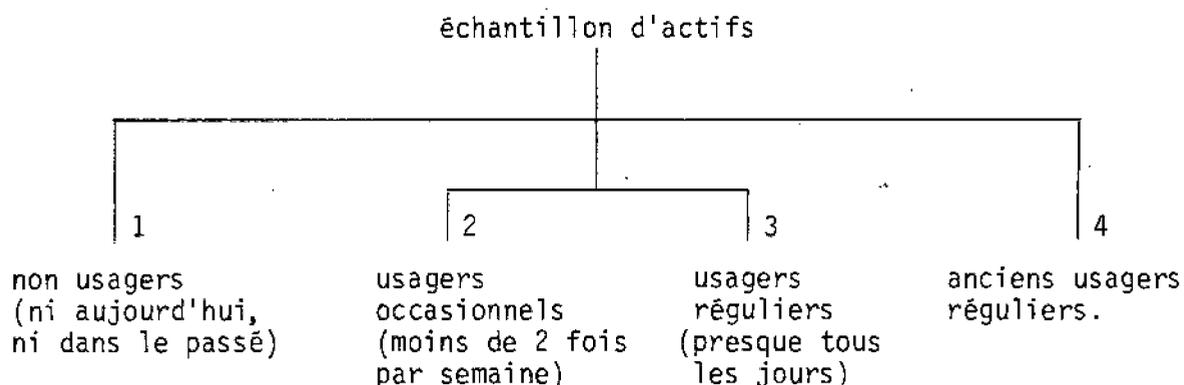
La brièveté du questionnaire permettait de ne recueillir qu'un certain nombre de données classiques (localisation, âge, CSP...), auxquelles ont été ajoutées trois informations relatives à la situation de l'individu par rapport à son établissement : ancienneté, type d'horaire de travail, repas de midi sur lieu de travail.

I-3.2. Données sur les transports et les déplacements D-T

Au delà de quelques données objectives sur l'univers de choix modal de l'individu, ont été saisies des informations sur son univers subjectif de choix modal : offre perçue de T.C., distance et durée D-T perçues. L'intérêt de cette séparation entre univers objectif et subjectif réside dans l'éventuelle possibilité de référer par la suite les motifs invoqués - partie du questionnaire relative à la situation de chacun par rapport à la voiture en commun - à chacun des deux univers de manière à mettre en évidence d'éventuelles différences de comportement d'ordre psycho-sociologique. ("toutes choses étant égales par ailleurs").

I-3.3. Données sur l'usage régulier de la voiture en commun D-T

De manière à mieux cerner ce phénomène à la fois en coupe instantannée (lors de l'enquête), mais aussi à travers le temps, nous avons considéré quatre positions possibles par rapport à l'usage régulier de la voiture en commun.



L'approfondissement des relations explicatives du phénomène a conduit dans chacun des cas à proposer une série de motifs illustrant la position de l'enquêté. Enfin, de façon à mieux cerner les différents types de pratique, des données sur les modalités d'organisation générale de l'usage regroupé de la voiture ont été recueillies pour les catégories d'usagers 2, 3 et 4. (cf. questionnaire en annexe n° 5).

I-3.4. Quelques problèmes liés à la réalisation de l'enquête

Si les pages 1 et 2 du questionnaire n'ont posé aucune difficulté auprès des enquêtés, par contre les pages 3, 4 et 5 relatives à la position de l'enquêté par rapport à l'usage régulier de la voiture en commun n'ont pas toujours été bien comprises. La précaution prise d'une explication claire - en haut de la page 3 - avec correspondance des couleurs suivant chaque position ne s'est pas avérée suffisante. Les rebuts d'enquête n'ont toutefois pas excédé 2 %.

La sous-représentation des ouvriers au profit des employés et des cadres moyens s'explique aussi par l'inadéquation des conditions de travail des premiers à remplir un quelconque imprimé sur leur lieu de travail.

Enfin, l'échantillon d'établissements du secteur privé contactés pour la réalisation de l'enquête a été trois fois supérieur à celui retenu. La motivation des dirigeants à l'égard de ce phénomène s'est avérée très faible, d'où cette difficile mobilisation. D'autre part un certain nombre d'entre eux craignaient devoir resurgir à travers l'enquête des conflits sociaux liés aux transports dans leur entreprise.

II DESCRIPTION DE L'ECHANTILLON D'ACTIFS

L'importance de l'usage régulier de la voiture en commun domicile-travail

Avant d'analyser en détail les différentes catégories d'individus révélées par leur position face à l'usage régulier de la voiture en commun domicile-travail, il nous a paru opportun de décrire de manière exhaustive notre échantillon de base, soit 1183 actifs appartenant à 43 établissements. Constituant par la suite la référence à laquelle seront comparées les différentes catégories d'actifs, il est important d'en bien saisir la structure.

L'importance pour la suite de la localisation du domicile et de l'emploi de chacun des enquêtés nous a conduit à isoler ce facteur des caractéristiques socio-économiques. L'analyse des données sur les transports et les déplacements domicile-travail débouche enfin sur l'estimation de l'usage régulier de la voiture en commun D-T.

II-1. LOCALISATION

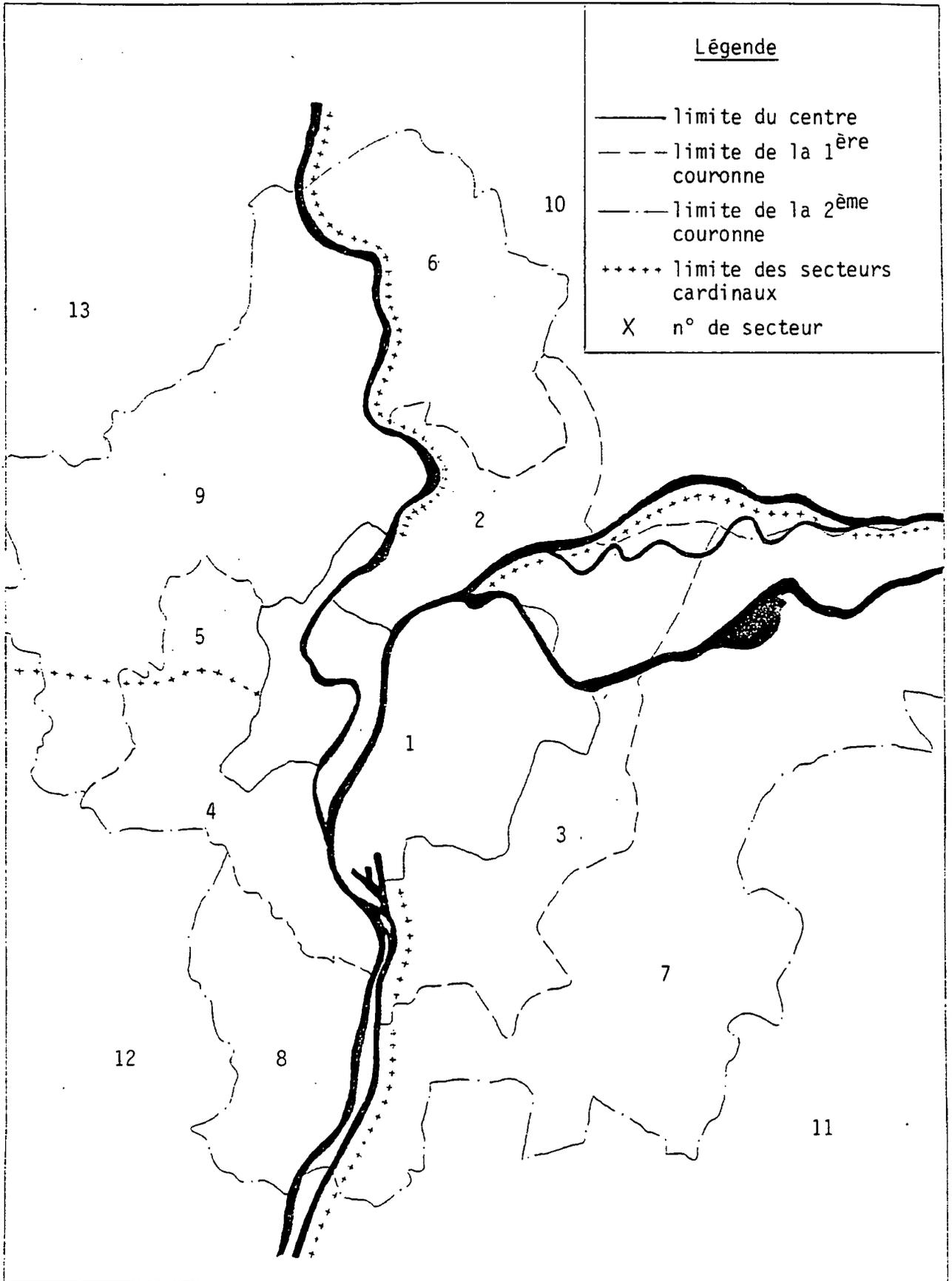
Le découpage de l'agglomération lyonnaise adopté ici résulte du croisement de deux critères : - l'éloignement du centre qui nous a permis de distinguer trois zones (cf p.51) auxquelles s'ajoute toute la région située hors COURLY - un repérage cardinal selon quatre secteurs radiaux : Nord, Nord-Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, qui a le mérite de bien correspondre à une réalité tangible : la différenciation tant sociale, qu'urbaine de l'agglomération. Apparaissent ainsi treize secteurs géographiques (cf. p 51). Par la suite nous serons amenés à distinguer quatre sous-secteurs à l'intérieur du centre.

II-1.1. Localisation des emplois

La carte p.65 figure les pourcentages relatifs des lieux d'emploi des enquêtés selon les trois secteurs : centre, 1ère couronne, 2ème couronne. Le déséquilibre observable entre eux, notamment le poids considérable du centre, se révèle être malgré une population active de référence biaisée au départ, assez proche de celui observé dans la réalité générale¹. Si l'on tient compte du fait que les emplois correspondant aux établissements sans salarié et à ceux de la classe des détaillants sont répartis selon une distribution à peu près semblable, cela tendrait à prouver que notre échantillon de base est proche de la réalité selon ce critère.

1 - référence INSEE 75 : 62,5 % des emplois au centre, contre 66 % pour l'échantillon de base.

CARTE 17 - Les treize secteurs de l'agglomération lyonnaise
(découpage concentrique et cardinal)



Un autre déséquilibre significatif apparaît entre l'est et l'ouest de l'agglomération - la frontière considérée dans ce cas est l'axe Saône-Rhône à partir de son confluent avec la Saône -. Là encore, les chiffres observés sont assez proches de la réalité générale¹. Rappelons seulement que l'ouest de l'agglomération est essentiellement résidentiel, alors que sur l'est sont concentrés la plupart des grands établissements industriels et des Z.U.P.

II-1.2. Localisation des domiciles

Les résultats sont présentés à la fois au niveau de chacune des couronnes (y compris la périphérie hors COURLY) et selon le clivage est-ouest (cf. carte p. 63).

La comparaison à ce dernier niveau, du solde entre emplois et domiciles est intéressante. Pour le centre, il apparaît un déficit des domiciles sur les emplois d'environ 28 %. En 1ère couronne, c'est l'inverse : l'excédent atteint 11 %, pour être nul en 2ème couronne et se fixer à nouveau à 11 % hors Courly. (la non compensation entre déficit et excédent provient d'enquêtes non affectés).

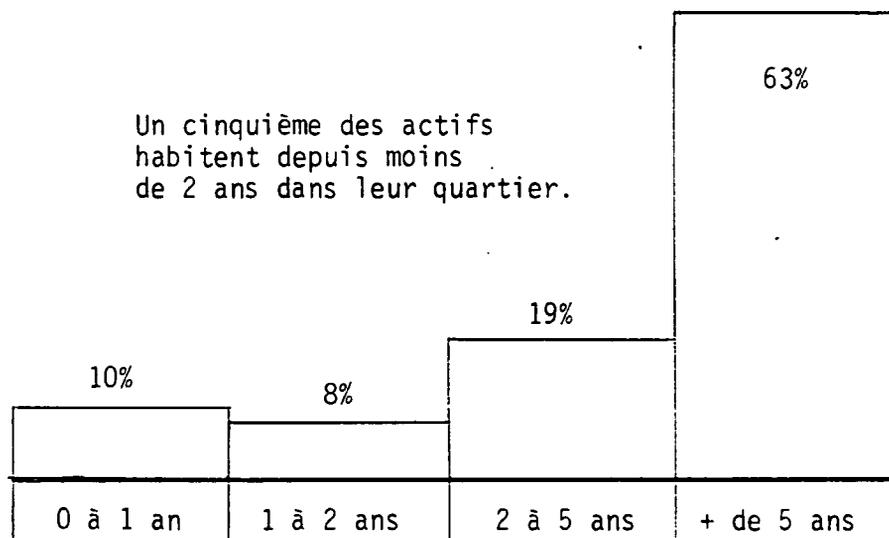
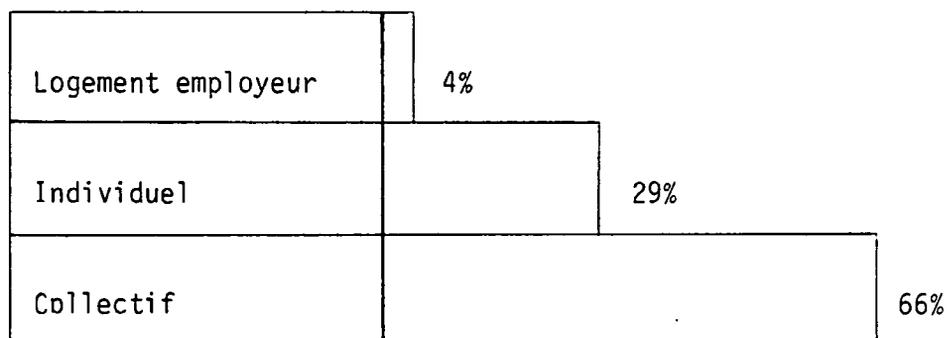
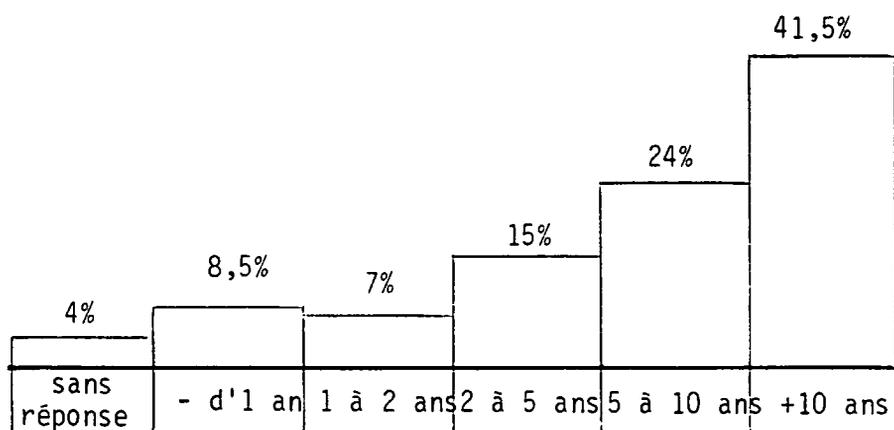
Le déséquilibre est-ouest s'atténue un peu par rapport à celui des emplois, mais demeure toutefois très important (est : 69,5 % ouest : 24,8 %). Là encore les résultats observés sont assez proches de la réalité générale², bien que les comparaisons soient rendues difficiles du fait des domiciliés hors COURLY.

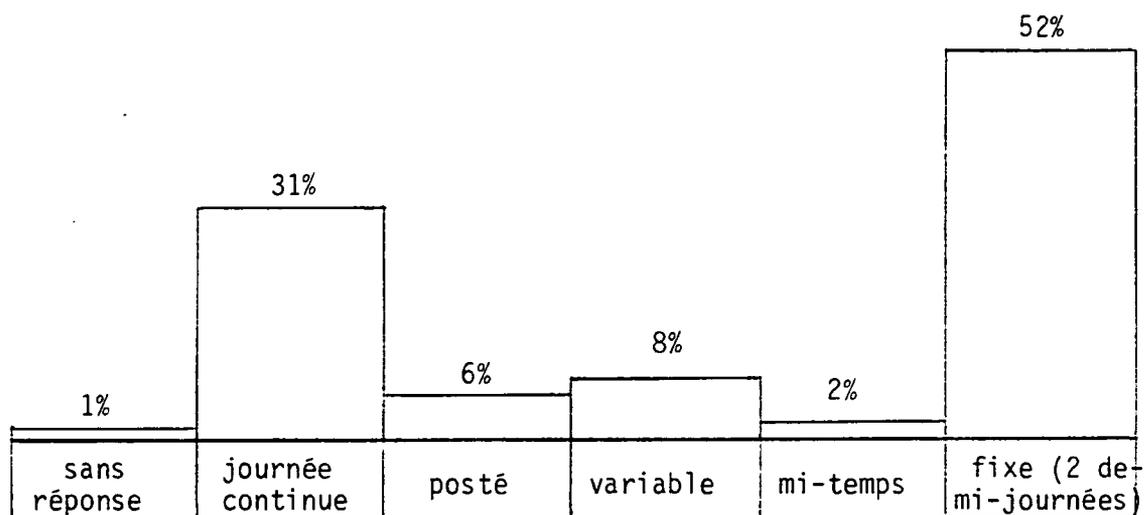
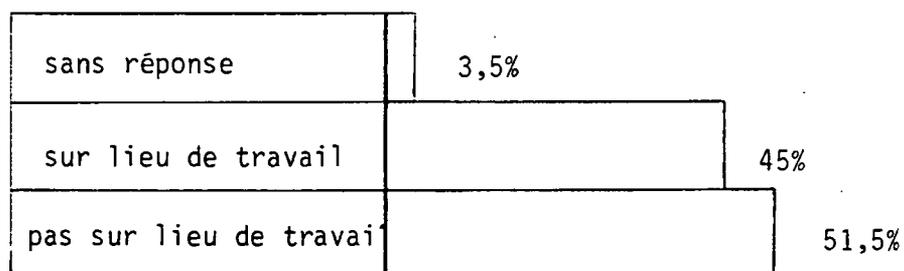
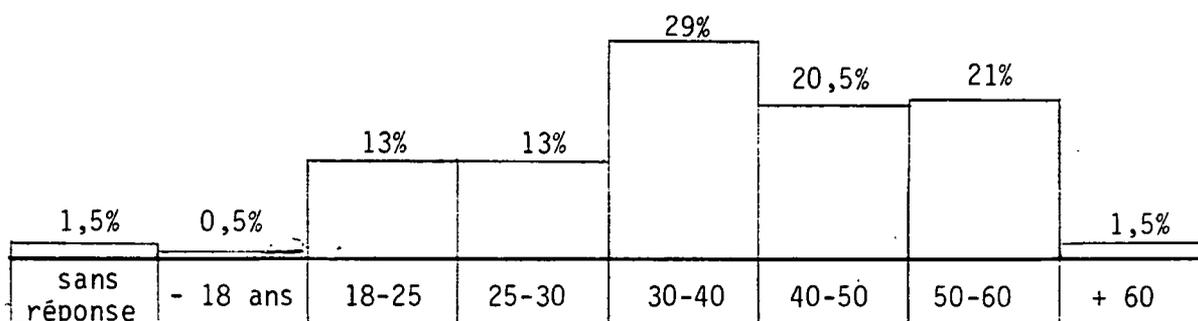
II-2. CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES

Nous distinguons ici les données socio-économiques proprement dites, de celles relatives à l'emploi et au domicile de chaque enquêté.

II-2.1. Le domicile

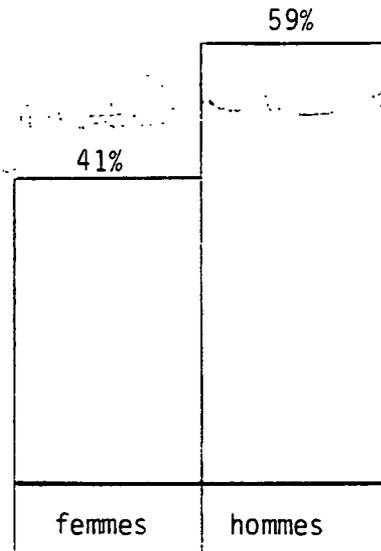
-
- 1- Référence INSEE 75 : Si l'on estime le % des emplois dans les 5 et 9èmes arrondissements de Lyon (ouest) à 5 % de l'ensemble des emplois, le % des emplois à l'ouest se fixe à 14,5 %, contre 12 % pour l'échantillon de base
 - 2- Référence INSEE 75 : Si l'on estime le % des individus domiciliés dans les 5ème et 9ème arrondissements de Lyon (ouest) à 7 % de la population totale, le % des individus domiciliés à l'ouest s'établit à 22,6 %, contre 24,8 % pour l'échantillon.

A - Ancienneté dans le quartierB - Type de logementII-2.2. L'emploiA - Ancienneté dans l'entreprise

B - Horaires de travailC - Localisation du repas de midiII-2.3. Données socio-économiquesA - Age

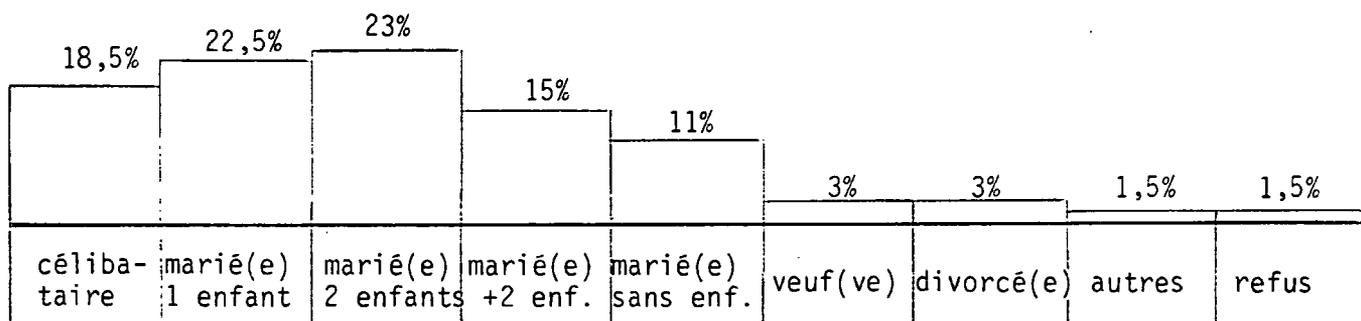
B - Sexe

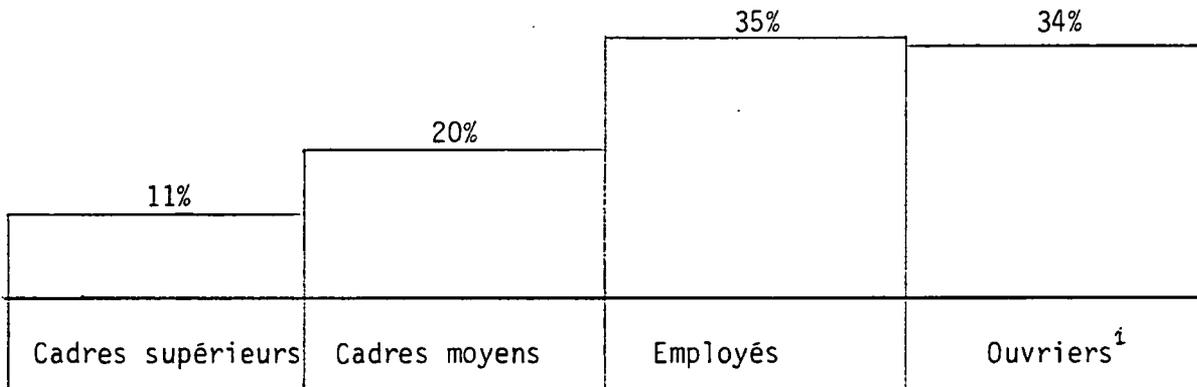
En 1975, la population active de la COURLY se répartissait ainsi:
F: 39,2% - H: 60,8%

C - Nationalité

étrangère	7,5%
française	92,5%

En 1975, la population active de la COURLY comptait 12 % d'étrangers. De ce point de vue, notre échantillon est donc sous-représenté.

D - Situation familiale

E - Catégories professionnelles

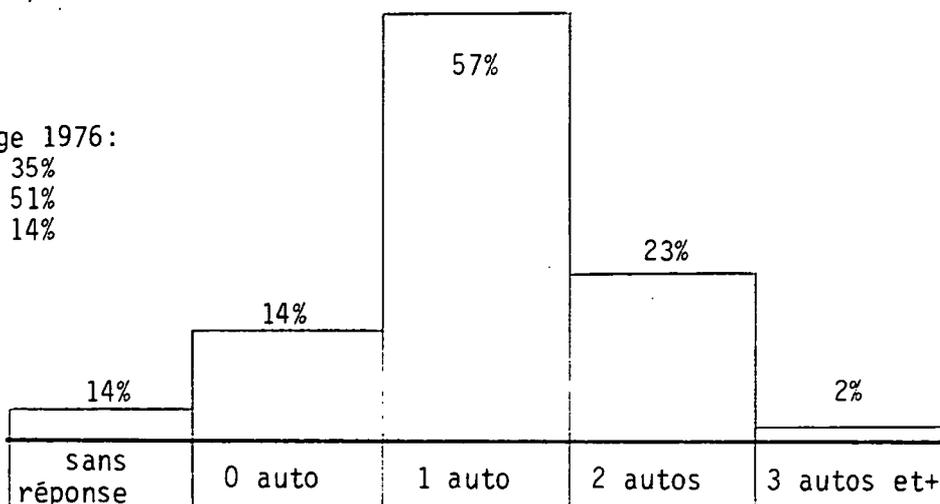
Les distorsions observées entre l'échantillon de base et l'échantillon de référence confirment l'idée d'un biais significatif à ce niveau, car ce dernier est très proche de la réalité générale. En effet, au niveau de l'échantillon de référence, la distorsion la plus sensible, qui résulte d'une sous-représentation des patrons de l'industrie et du commerce étant donné l'élimination des établissements sans salariés, n'atteint que 3 %.

II-3. TRANSPORT ET DEPLACEMENT D-TII-3.1. Données objectivesA - taux d'équipement en auto

Il s'agit du taux d'équipement des ménages auxquels appartiennent les actifs enquêtés.

Enquête-ménage 1976:

- 0 auto: 35%
- 1 auto: 51%
- 2 auto: 14%



-
- 1- Cadres sup : patrons industrie et commerce, cadres supérieurs, professeurs, artisans, ingénieurs.
 Cadres moyens : techniciens, cadres administratifs moyens.
 Employés : employés de bureau, du commerce, personnels de service
 Ouvriers : contremaîtres, manoeuvres, ouvriers, apprentis.

B - Autres données objectives

- Ramassage employeur : 16 % des actifs travaillent dans des établissements où existe un ramassage employeur.
- Véhicule de service : 7,5 % des actifs ont un véhicule d'entreprise.
- Utilisation de la voiture pendant le travail : 12 % des actifs déclarent utiliser leur voiture pendant leur travail.

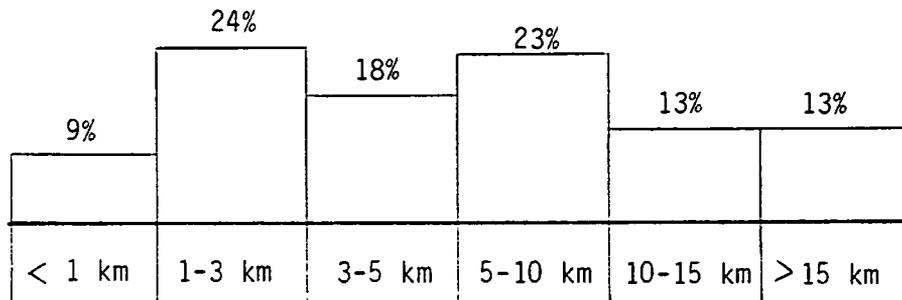
II-3.2. Données subjectives

A - Offre perçue de transports collectifs

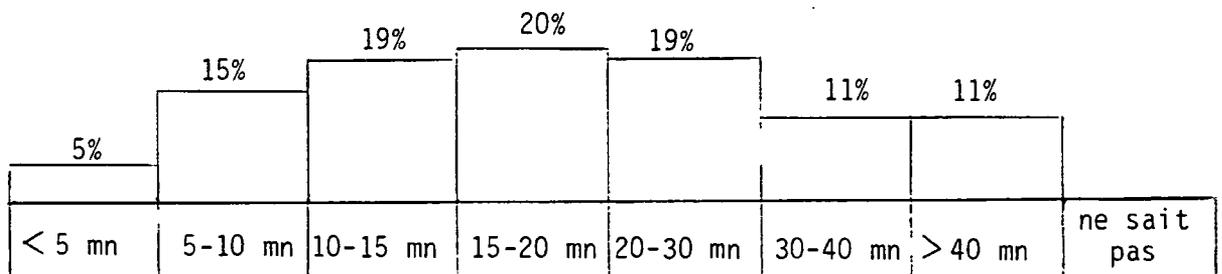
- . Aucune ligne de bus proche de votre domicile.... 18,0 %
 - . Aucune ligne de bus proche de votre travail..... 6,5 %
 - . Ligne de bus avec horaire inadapté..... 11,0 %
 - . Ligne de bus avec correspondance..... 33,0 %
 - . Ligne de bus directe..... 22,5 %
- (sans réponse : 6 %)

B - Distance Domicile-Travail perçue

On peut remarquer que pratiquement 50 % des individus de l'échantillon déclarent parcourir une distance D-T supérieure à 5 kms.



C - Durée domicile-travail perçue



II-4. LA VOITURE EN COMMUN DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

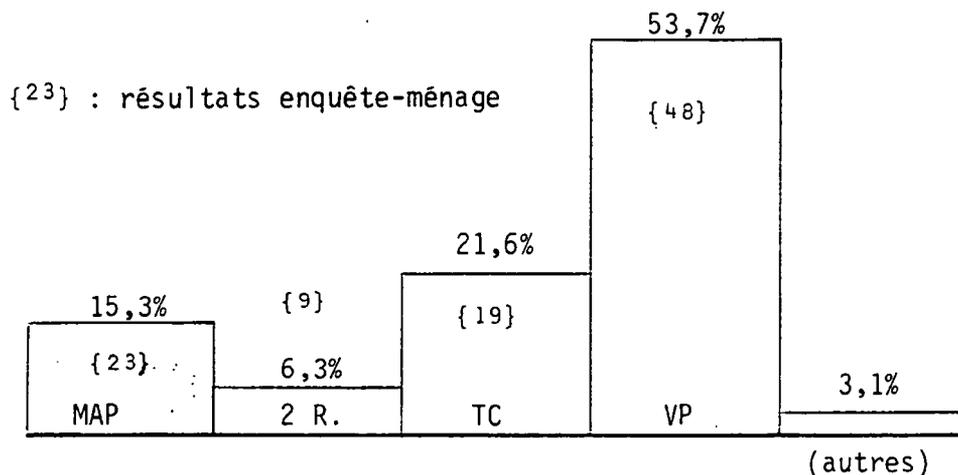
II-4.1. Répartition modale générale

Attention ! Il ne s'agit pas à proprement parler d'une analyse en termes classiques de répartition modale, c.à.d. de la distribution d'un ensemble de déplacements D-T comptabilisés en tant que tels selon le mode de transport.

La répartition modale obtenue ici concerne exclusivement des individus ; la partition selon le mode se faisant à partir de la variable : "mode régulier utilisé pour aller au travail". D'où les écarts possibles avec toute statistique obtenue de la première manière puisque par exemple, les individus effectuant 4 déplacements D-T par jour y interviennent pour un poids double par rapport à ceux n'en n'effectuant que deux, alors que dans notre cas ils seraient traités de manière équivalente.

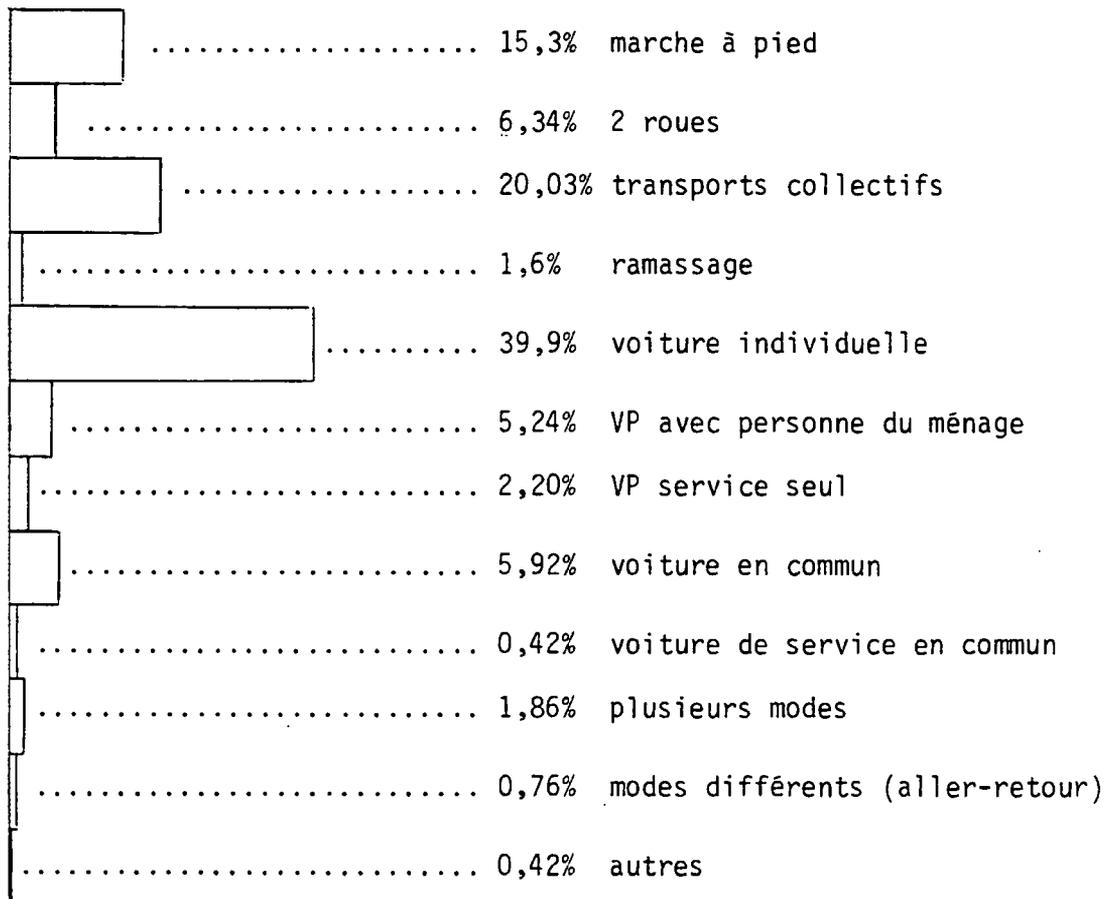
La comparaison avec les résultats de l'enquête-ménage 76 montre quelques différences qui, au delà des raisons précédentes, s'expliquent aussi par le fait que nous n'avons pas tenu compte des actifs appartenant à des établissements sans salarié ou à ceux du secteur "détaillants"¹. Toutefois globalement, on peut penser que notre échantillon de base est représentatif de la population active de référence selon ce critère.

SCHEMA 18 . Répartition modale D-T . Comparaison avec l'enquête-ménage 76.



1 - On peut penser que dans ces 2 catégories, le % d'actifs résidant près de leur lieu de travail est élevé.

SCHEMA 18b . Répartition modale détaillée.



II-4.2. La place de la voiture en commun

Le schéma n°18b livre les résultats bruts suivants :

- les usagers réguliers de la voiture en commun domicile-travail représentent 6,34 % de l'échantillon de base, soit 75 individus ;
- parmi les utilisateurs actuels des autres modes, on compte :
 - . 23 usagers occasionnels de la voiture en commun, soit 1,94 % de l'échantillon,
 - . 39 anciens usagers réguliers¹, soit 3,30 % de l'échantillon

1. Il eut été intéressant de savoir depuis combien de temps les usagers réguliers pratiquent la voiture en commun, pendant combien de temps les anciens usagers l'ont pratiquée et depuis combien de temps ils ont cessé cette pratique.

Notons que sont recensés dans les usagers réguliers de la voiture en commun, les actifs utilisant aussi bien une voiture particulière qu'une voiture de service (respectivement 5,92 et 0,42 %).

Compte tenu des distorsions dans la représentativité de notre échantillon de base, nous avons redressé les résultats obtenus précédemment. On a supposé pour cela l'échantillon de référence représentatif de la population active de référence (hypothèse justifiée, cf. p44), si bien que le redressement a été opéré uniquement entre l'échantillon de base et l'échantillon de référence. La procédure a consisté à calculer des coefficients de redressement à partir des poids respectifs des quatre catégories professionnelles dans chacun des deux échantillons, puis à pondérer par ces coefficients chacun des effectifs correspondants d'usagers réguliers de la voiture en commun (cf. p70) pour les détails du calcul). On obtient alors 79 usagers réguliers au lieu de 75, soit 6,67 %.

Souvenons-nous maintenant que la population active de référence exclut par rapport à la population active totale :

- les non salariés (élimination des établissements sans salarié)
- les salariés du secteur "détaillants" (élimination de la catégorie détaillants). Cette exclusion volontaire correspond, rappelons-le, à notre hypothèse de quasi-inexistante des pratiques de voiture en commun régulière chez ces deux catégories d'actifs. Il nous faut par conséquent ramener le chiffre précédent de 6,67 % en premier lieu à la population salariée totale, puis à la population active totale.

En 1975, les salariés du secteur "détaillants" représentaient 5,29 %¹ de la population salariée totale. Si l'on admet que ce pourcentage n'a que faiblement varié depuis, le calcul² donne alors un pourcentage de 6,3 % d'usagers réguliers de la voiture en commun.

On peut donc penser qu'environ 6,3 % des salariés de l'agglomération Lyonnaise sont des usagers réguliers de la voiture en commun domicile-travail.

En 1975 toujours, les actifs non salariés représentaient 9,6 %³ de la population active totale. En tenant alors le même raisonnement que précédemment, on obtient le résultat suivant : environ 5,7 % des actifs de l'agglomération Lyonnaise sont des usagers réguliers de la voiture en commun.

1 - Source INSEE : Salariés secteur détaillants : 23685- Total salariés : 447565

2 - Calcul : $6,67 (1 - 0,0529) = 6,3$

3 - Source INSEE. Actifs non salariés : 47975
Total actifs : 495540

Compte tenu du fait, semble-t-il, que les usagers réguliers rentrent moins souvent chez eux à midi que les autres actifs (cf. résultats chapitre III), on peut estimer que la traduction du résultat encadré en termes de répartition modale stricte, fournirait un pourcentage légèrement inférieur, de l'ordre de 4,5 à 5 % du total des déplacements D-T.

Si l'on compare maintenant les 5,7 %¹ obtenus au résultat de l'enquête périphérie - 4,9 % -, on s'aperçoit que le pourcentage d'usagers réguliers de la voiture en commun D-T est un peu plus élevé. Ceci s'explique pour deux raisons :

- l'échantillon périphérie était davantage distordu à la faveur des couches sociales élevées qui, nous le verrons, ont moins tendance à pratiquer la voiture en commun ;
- l'échantillon périphérie ne comporte qu'un infime pourcentage d'actifs résidant hors COURLY. Là encore nous verrons que ce facteur n'est pas sans importance.

Un autre mode de raisonnement consiste à ramener le pourcentage d'usagers réguliers de la voiture en commun D-T à celui, toutes classes confondues, des usagers de la voiture particulière. Le redressement effectué précédemment ne concernant que les seuls résultats relatifs à la voiture en commun, nous raisonnons à nouveau sur les chiffres bruts, soit ceux du schéma n°18b, p 59. On obtient ainsi un poids relatif des usagers réguliers de la voiture en commun par rapport à ceux de la voiture particulière de 11,8 % (6,34/53,7). Et si l'on tient maintenant compte de manière très approximative du fait que l'on a éliminé les salariés du secteur "détaillants" - soit 5,29 % des salariés -, on doit pouvoir dire sans beaucoup se tromper :

Environ, 11 % des salariés de l'agglomération Lyonnaise² utilisant la voiture particulière pour se rendre à leur travail sont des usagers réguliers de la voiture en commun.

Une enquête réalisée³ en 1980 auprès des automobilistes empruntant le corridor sud de Paris (autoroutes A6, B6, C6) aboutit à un pourcentage de 8 % de "carpoolers confirmés" (terme ayant le même sens qu'usager régulier de la voiture en commun D-T). La comparaison de ces deux résultats est toutefois difficile, car dans le cas de Paris, il s'agit uniquement d'automobilistes conducteurs, alors que dans le notre, il peut s'agir soit de conducteurs, soit de passagers. Nous reviendrons sur cette comparaison dans le chapitre III.

1 - On prend ici le % par rapport à la population active totale, car les actifs de l'enquête périphérie appartiennent à toutes les catégories d'actifs.

2 - La proposition énoncée là n'est pas rigoureuse dans la mesure où elle ne repose pas sur le calcul de redressement qui a été effectué pour le résultat précédent.

3 - DREIF. Etude du concept carpool. Ou comment promouvoir l'utilisation en commun de la voiture. Division exploitation et sécurité routière. Arcueil 1980

III LES USAGERS REGULIERS DE LA VOITURE EN COMMUN.
 --- Domicile - TRAVAIL

Nous avons essayé ici de répondre aux trois questions fondamentales suivantes :

- qui sont-ils ? en quoi différent-ils des autres actifs ?
- quels sont les motifs invoqués ?
- comment pratiquent-ils la voiture en commun ?

Les hypothèses de comportement avancées dans chaque cas le seront sur la base des croisements d'un maximum d'informations de manière à neutraliser, dans la mesure du possible, les effets des variables corrélées entre elles. Notons dès à présent que la faiblesse relative de l'effectif d'usagers réguliers confère aux résultats de ce chapitre une valeur de tendance, qu'il appartiendra de confirmer par la suite.

Rappelons enfin, que parmi les 75 usagers réguliers recensés dans l'échantillon de base, certains peuvent appartenir aux mêmes regroupements - groupe d'actifs voyageant ensemble - et qu'à ce titre, on y trouve aussi bien des conducteurs que des passagers. Le fait de ne pas raisonner en termes d'individus appartenant à un même regroupement pourra nécessiter quelques précautions dans de futures comparaisons des résultats relatifs aux différents types de pratique.

III-1. QUI SONT ILS ?

Les tentatives de réponse à cette question s'appuient essentiellement sur des comparaisons selon plusieurs critères de l'ensemble des usagers réguliers avec l'échantillon de base. A partir de là, nous avons esquissé un premier schéma explicatif simplifié de l'usage régulier de la voiture en commun D-T (paragraphe III-1.4.)

III-1.1. Leur localisation

A. Le domicile

Deux types d'analyse¹ paraissent importants :

- 1 - En fonction de l'éloignement du centre. Si l'on considère les usagers réguliers par rapport à l'ensemble des actifs de l'échantillon de base, on s'aperçoit que la proportion de

1 - On considère ici que les individus non affectés (pour lesquels nous n'avons pas de réponse) se répartissent de manière homogène sur l'agglomération et qu'en conséquence, ils ne perturberaient pas les résultats relatifs énoncés dans le paragraphe.

domiciliés est : (cf. carte p. 63)

- plus faible au centre : - 13,3 %
- légèrement plus élevée en première couronne : + 4,6 %
- strictement égale en deuxième couronne,
- nettement plus élevée hors COURLY : + 10,3 %

2 - En fonction du clivage est/ouest¹. Le même raisonnement montre que la proportion de domiciliés est beaucoup plus élevée à l'ouest : + 26 %, au détriment bien sur de l'est : - 24 %.

Avant d'analyser plus en profondeur ces résultats, nous présentons ceux relatifs à la localisation des emplois.

B - Les emplois (cf. carte p. 65)

Les déséquilibres observables sont très significatifs. Du point de vue des usagers réguliers de la voiture en commun, on constate :

- un solde largement négatif au centre : - 23 %
 - un solde légèrement positif en 1ère couronne : + 6 %
 - un solde largement excédentaire en 2ème couronne : + 17 %
- } par rapport
à l'échantillon
de base

Les déséquilibres au niveau du clivage est/ouest sont moins importants que pour les domiciles : + 12 % à l'ouest et - 12 % à l'est.

La conjonction des deux analyses, emploi-domicile, nous conduit à affiner ce facteur localisation.

C - Le facteur localisation

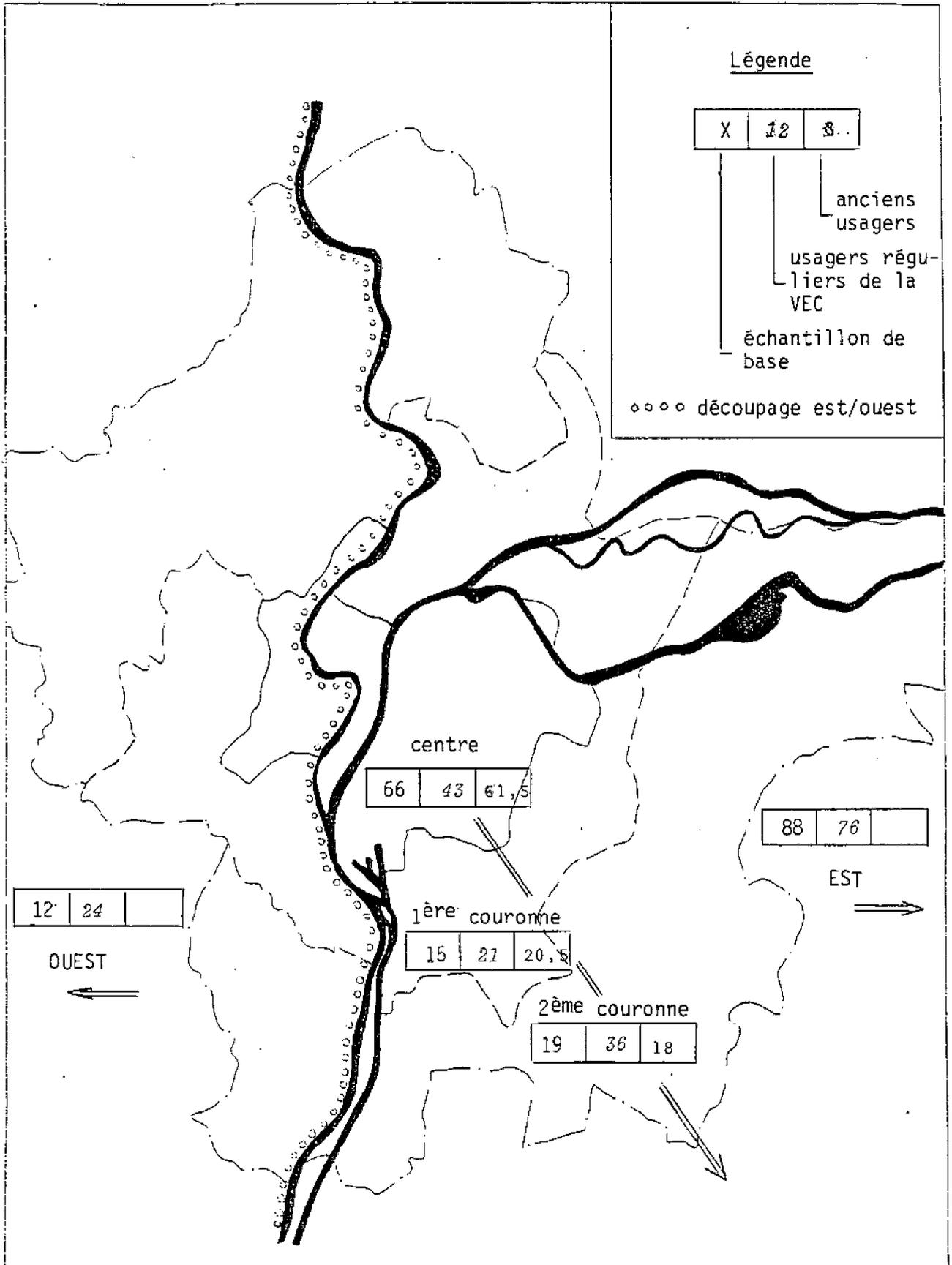
- 25 % des usagers réguliers résident au centre. Parmi eux, 58 % ont leur emploi en 1ère et 2ème couronnes contre seulement 13 % des résidents au centre de l'échantillon de base : d'où un allongement relatif des distances pour les premiers². Par ailleurs les trois quarts de ceux travaillant au centre migrent est-ouest², contre seulement 13 % dans le cas de l'échantillon de base : il s'en suit davantage de déplacements diamétraux pour les premiers.

Globalement la moitié des usagers réguliers domiciliés au centre migrent est-ouest (52 %).

1 - L'ouest est constitué d'un certain nombre de communes et des 5ème et 9ème arrondissements de Lyon.

2 - Il s'agit aussi bien de migrations dans un sens que dans l'autre.

CARTE 20. Répartition en % des emplois sur l'agglomération lyonnaise par couronne et selon le clivage est/ouest.



- 30 % des usagers réguliers résident en 1ère couronne. Parmi eux, 78 % ont leur emploi au centre, contre seulement 65 % des résidents de la 1ère couronne de l'échantillon de base. Un quart d'entre eux, en outre, travaillent en 2ème couronne, dont 60 % au prix d'une migration est-ouest. Là encore, une première conclusion montre un allongement relatif des distances pour les usagers réguliers.

Enfin, globalement 43 % d'entre eux migrent est-ouest.

- 18 % des usagers réguliers résident en 2ème couronne. Les résultats sont plus surprenants à ce niveau. Les trois quarts d'entre eux travaillent en effet en 2ème couronne, dont 90 % en restant dans le secteur de leur domicile (sud-est). En fait, interviennent là d'une part, le poids relatif d'une grande entreprise dans laquelle les pratiques de regroupement ont été favorisées et de l'autre, la très grande étendue couverte par le secteur sud-est de la 2ème couronne (de Solaise jusqu'à Jonage, soit 15 km)

Globalement 21 % d'entre eux migrent est-ouest.

- 21 % des usagers réguliers résident hors COURLY. 75 % travaillent en 1ère ou 2ème couronne, contre seulement 37 % des résidents hors COURLY de l'échantillon de base. En fait, la plupart de ces individus effectuent de longues migrations de type périphérique ou diamétral, c.à.d correspondant à des axes de transports collectifs inexistantes.

Enfin, globalement 38 % d'entre eux migrent est-ouest.

Si l'on se souvient que l'échantillon de base est représentatif de la réalité selon le critère localisation, on peut dire que "le facteur localisation", qui est en fait un facteur du à la considération simultanée des deux pôles du couple 'domicile-emploi', joue, semble-t-il, à travers trois aspects :

1 - Distance domicile-travail

Si la situation est à peu près analogue en 1ère et 2ème couronnes, il semble par contre qu'elle soit nettement différenciée au centre et hors COURLY : dans les deux cas la proportion des couples (D-T) correspondant à des distances de déplacement élevées est nettement supérieure chez les usagers réguliers de la voiture en commun.

2 - Clivage est-ouest

Son influence peut ou non se combiner à celle de la distance. Toutefois, son importance en dehors même des couples (D-T) correspondant à de grandes distances (au centre et en 1ère couronne, notamment) semble prouver qu'il y a là un effet propre. Le réseau de transports collectifs étant nettement plus développé à l'est de l'agglomération qu'à l'ouest, nous avons comparé l'offre perçue de TC chez les usagers réguliers migrant est-ouest d'une part et de l'autre, chez l'ensemble des usagers réguliers

1 - Pour les résidents du centre travaillant en 1ère et 2ème couronne, la différence est la suivante : distance > 5 km : usagers réguliers 63% - échantillon de base 50%.

Pour les résidents hors COURLY, la différence est la suivante : distance D-T > 15km : usagers réguliers : 94 % - échantillon de base : 71 %.

et chez la totalité des actifs de l'échantillon. Si l'on considère la seule modalité "ligne directe du domicile au lieu de travail", on obtient :

- échantillon de base : 25,44 %
- les 75 usagers réguliers : 17 %
- les usagers réguliers migrant est-ouest (29) : 3,4 %

Les déséquilibres est-ouest observés aussi bien au niveau des domiciles que des emplois semblent effectivement liés à une différence très significative dans la desserte par les T.C. de ces deux zones.

3 - Type de déplacement

Nous avons défini quatre types de déplacement :

- radial : déplacements périphérie-centre (le centre correspondant à la presqu'île de Lyon)
- diamétral : déplacements de périphérie à périphérie en passant par le centre,
- périphérique : déplacements de périphérie à périphérie sans passer par le centre,
- interne : déplacements dont les extrémités sont dans un même secteur. Pour les secteurs de 2ème couronne, les déplacements internes deviennent en fait des déplacements périphériques, vu la grande taille de ces secteurs.

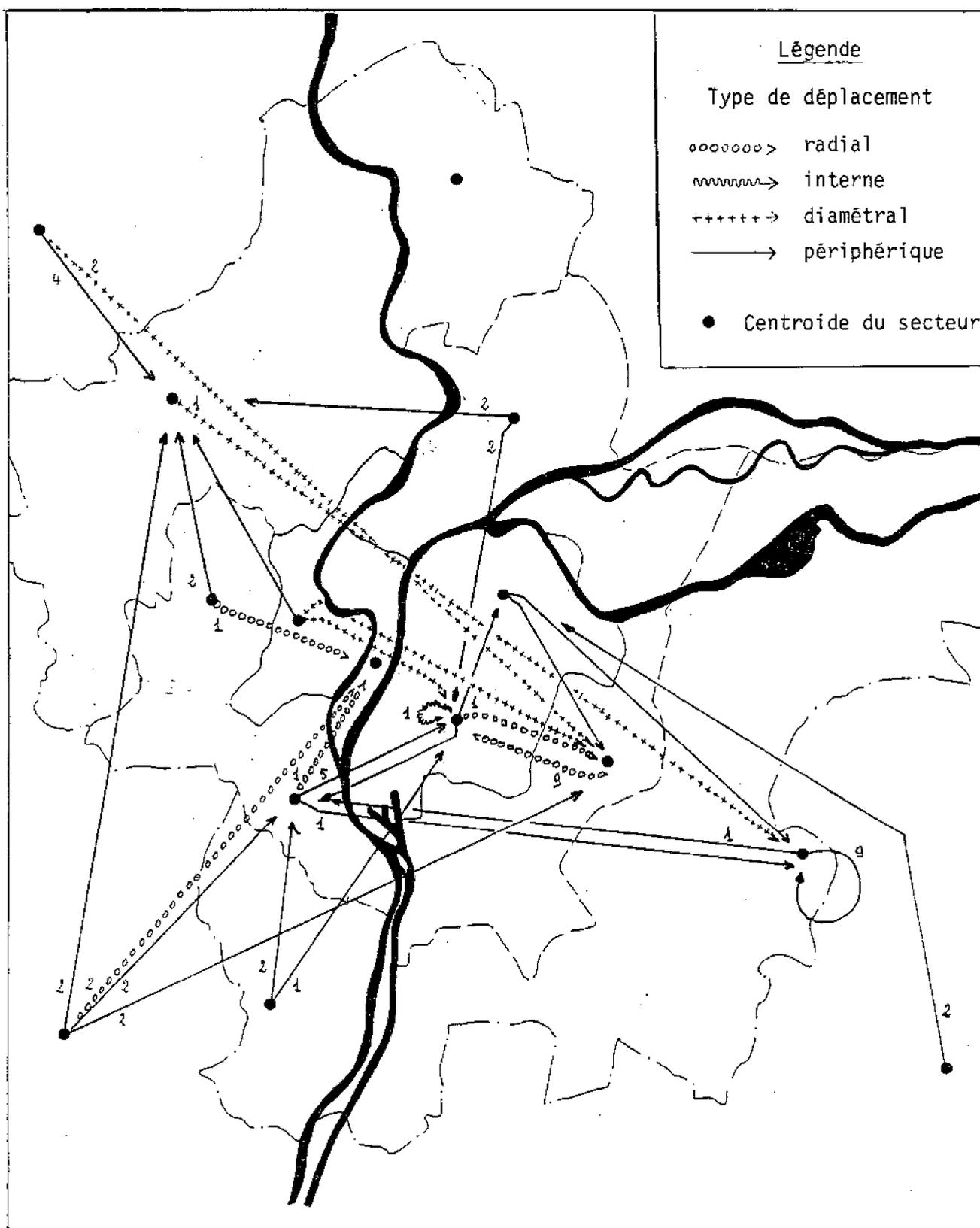
Si l'on tient compte de cette définition, on s'aperçoit que la part des déplacements domicile-travail de type radial ou interne¹ est très faible chez les usagers réguliers de la voiture en commun. (cf carte p. 68) On recense en effet seulement 15 couples domicile-travail correspondants - chaque couple est relatif à un individu - sur les 75, soit 20 %. Ce résultat est à rapprocher, semble-t-il, de la structure actuelle de l'offre de transports collectifs de type radial, qui rend pratiquement impossible les déplacements périphériques ou diamétraux. Par ailleurs, ces derniers correspondent bien souvent à des distances très élevées, étant donné la taille de l'agglomération.

En conclusion, la localisation au sens du couple "lieu de domicile-lieu de travail" semble agir sur l'usage régulier de la voiture en commun à travers deux éléments essentiels : - une distance élevée - une offre de transports collectifs déficiente, ces deux éléments correspondant le plus souvent à des déplacements domicile-travail de type diamétral ou périphérique.

1 - Les 9 couples correspondant à des déplacements internes du secteur sud-est de la seconde couronne sont considérés comme étant de type périphérique. Les points extrêmes du secteur sont en effet distants de plus de 15 km .

CARTE 21 . Les différents types de déplacement D-T des usagers réguliers de la voiture en commun.

(Les couples D-T des individus ont été matérialisés par des arcs orientés du type: centroïde du secteur domicile au centroïde du secteur travail. Sont figurés les centroïdes des treize secteurs de base, à l'exclusion du centre qui a été éclaté en 4 centroïdes: 3 groupes d'arrêt: 5,9- 1,2,4- 3,7,8 - Villeurbanne + 6ème)



Les couples D-T de 3 individus n'ont pas été affecté (sans réponse)

III-1.2. Leurs caractéristiques socio-économiques

On distingue ici les caractéristiques propres à l'individu et relatives à son domicile de celles relatives à son travail et à l'établissement où il est employé.

A - Données socio-économiques

Les usagers réguliers de la voiture en commun D-T ne présentent aucune différence par rapport à l'échantillon de base pour les trois variables suivantes : type de logement, statut d'occupation et équipement téléphonique.

Au niveau de l'ancienneté dans le quartier, la différence est trop minime pour être significative, mais va néanmoins dans le sens d'un léger transfert des nouveaux arrivants (- 3 %) au profit des résidents depuis 1 à 2 ans (+ 5 %).

Aucune différence n'apparaît non plus entre usagers réguliers et échantillon de base pour les variables âge et nationalité.

a - La situation familiale

Bien que la différence entre échantillon de base et usagers réguliers ne soit pas strictement significative au sens statistique¹ du terme, il semble toutefois que les usagers réguliers mariés ont davantage tendance à appartenir à des ménages ayant beaucoup d'enfants.

. mariés sans enfant	: - 3,8 %	(Solde en % des usagers réguliers par rapport à l'échantillon de base)
. mariés avec 1 enfant	: - 1,0 %	
. mariés avec 2 enfants	: - 6,8 %	
. mariés avec + 2 enfants	: + 11,3 %	

b - Le sexe

Par rapport à l'échantillon de base, on observe davantage d'hommes (+ 12 %) chez les usagers réguliers de la voiture en commun.

c - La position du conjoint par rapport au travail

On ne raisonne ici que sur l'ensemble des individus mariés. (69 % des usagers réguliers, soit 52 individus). Chez les usagers réguliers, la répartition entre conjoint travaillant et conjoint ne travaillant pas se fait moitié-moitié, contrairement à l'échantillon de base où l'on a respectivement 65 % et 35 %. (L'écart est significatif). On note donc une tendance chez les premiers à appartenir à des couples où le cas du conjoint travaillant est moins fréquent. Notons dès à présent la corrélation avec le fait que globalement il y a davantage d'hommes chez les usagers réguliers.

1 - Dans chaque cas, la signification d'une différence entre deux distributions est analysée à partir du test du χ^2 .

d - Les catégories professionnelles

Les distorsions selon la catégorie professionnelle entre échantillon de base et échantillon de référence conduisent à redresser l'échantillon de base. Aussi présentons-nous dans le tableau 22, les résultats bruts ainsi que ceux redressés. La lecture d'éventuelles différences entre échantillon de base et usagers réguliers de la voiture en commun doit alors se faire soit entre les lignes 2 et 3 (résultats bruts), soit entre les lignes 1 et 4 (résultats redressés).

TABLEAU 22 : Comparaison des répartitions par catégorie professionnelle entre échantillon de base et usagers réguliers.

	Cadres sup.	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Echantillon de référence	13 %	15 %	26 %	46 %
Echantillon de base (coefficient de redressement)	11 % (1,07)	20 % (0,81)	35 % (0,71)	34 % (1,38)
Usagers réguliers (non redressé) (effectif)	13,3 % (10)	17,3 % (13)	28 % (21)	41,4 % (31)
Usagers réguliers (redressé) (effectif)	14 % (11)	13 % (10)	19 % (15)	54 % (43)

* La règle d'affectation des individus sans réponse a été la suivante :

- échantillon de base : + 1 % employés, + 1,4 % ouvriers
- usagers réguliers : + 1,3 % employés, + 1,4 % ouvriers.

Du point de vue des différences entre distributions, le redressement de l'échantillon ne fait apparaître aucune variation véritablement significative en %. Dans les deux cas, on constate que les différences au niveau des cadres supérieurs et des cadres moyens sont faibles, alors qu'elles paraissent plus significatives chez les ouvriers et les employés. Nous retiendrons ici, qu'il y a moins d'employés (- 7 %) et davantage d'ouvriers (+ 8 %) chez les usagers réguliers de la voiture en commun D-T.

B - Données relatives au travail

a - Ancienneté dans l'entreprise

Sans être significative au plan statistique, la différence observable n'en n'est pas moins intéressante : l'ancienneté dans l'entreprise est un peu plus faible chez les usagers réguliers de la voiture en commun.

- . classe de 0 à 2 ans : + 9 %
 - . classe de 2 à 5 ans : pas de différence
 - . classe des + de 5 ans : - 10 %
- (Solde des usagers réguliers par rapport à l'échantillon de base)

b - Type d'horaire de travail

Là non plus la différence n'est pas strictement significative, mais pour autant semble indiquer une tendance importante : il y a davantage d'horaires fixes chez les usagers réguliers de la voiture en commun (+ 9 %) au détriment essentiellement de la journée continue (- 7 %).

Notons que la variable "repas sur lieu de travail" n'occasionne aucune différence entre échantillon de base et usagers réguliers de la voiture en commun.

c - Secteur d'activités

Les différences sont significatives au plan statistique, mais pour l'instant difficilement interprétables. Les usagers réguliers, semble-t-il, proviendraient davantage (en termes relatifs) du secteur "grossistes" (+ 11,6 %) au détriment des deux secteurs services (- 8,2 %) et administrations publiques (- 4,5 %). Les pourcentages étant identiques pour le secteur "industries".

d - Tranches d'effectif salarié (taille de l'établissement)

Le secteur public est exclu de l'analyse, puisque non représentatif selon ce critère. La signification au plan statistique des différences observables est à interpréter avec prudence, car le nombre d'établissements concernés par les usagers réguliers de la voiture en commun est faible. Si l'on en croit les chiffres, l'usage régulier de la voiture en commun aurait davantage tendance à se développer dans les établissements de taille moyenne, que dans les grands établissements.

- . établissement de 0 à 9 salariés : même %
 - . établissement de 10 à 49 salariés : + 13 %
 - . établissement de + 49 salariés : - 9 %
- } d'usagers réguliers par rapport à l'échantillon de base

Nous reviendrons sur ces résultats au paragraphe IV-3.1.

III-1.3. Transports et Déplacements D-T.

Usagers réguliers de la voiture en commun et échantillon de base ne présentent pas de différence selon les deux variables "possession d'un véhicule de service" et "existence d'un ramassage entreprise". Quant à "l'utilisation de sa voiture pendant les heures de travail", elle est plus faible chez les usagers réguliers : 6,6 % au lieu de 12,3 % pour l'échantillon de base.

A - Taux d'équipement en auto¹

Les différences entre les deux distributions sont trop minimes pour être significatives. Elles sembleraient néanmoins montrer que globalement les ménages auxquels appartiennent les usagers réguliers de la voiture en commun sont davantage équipés, surtout au niveau de la monomotorisation.

1. Rappelons qu'il s'agit du taux d'équipement des ménages auxquels appartiennent les enquêtés.

- . 0 auto : - 4,6 %
 - . 1 auto : + 8,0 %
 - . 2 autos et + : - 3,5 %
- (usagers réguliers par rapport à l'échantillon de base).

B - Offre perçue de transports collectifs:

Le regroupement des modalités en 2 classes contrastées donnent des résultats significatifs. Classe 1 : pas de bus proche du domicile, pas de bus proche du travail, ligne de bus avec horaire inadapté, ligne de bus avec correspondance. Classe 2 : ligne de bus directe.

	1	2
Echantillon de base	67 %	25 %
Usagers réguliers	75 %	17 %

Globalement, on pourrait dire qu'il y a 8 % en plus de "mal lotis par rapport aux transports collectifs" chez les usagers réguliers de la voiture en commun.

- Distance et durée domicile-travail perçues

Pour les deux paramètres, les différences sont très significatives.

- distance D-T.

- . à plus de 5 km (75 % des usagers réguliers sont dans cette classe) :
26 % en plus chez les usagers réguliers
- . à plus de 10 km (45 % des usagers réguliers sont encore dans cette classe) :
19 % en plus chez les usagers réguliers.

- durée D-T.

- . à plus de 20 mn (52 % des usagers réguliers sont concernés) :
11 % en plus chez les usagers réguliers.
- . à plus de 30 mn (36 % des usagers réguliers sont concernés) :
14 % en plus chez les usagers réguliers.

III-1.4. Un premier schéma explicatif de l'usage régulier de la voiture en commun D-T

Nous avons dans un premier temps cherché à mettre en évidence les variables les plus corrélées de manière à ne pouvoir garder dans cet essai de synthèse que les seules variables indépendantes les plus significatives.

A - Sexe et catégorie professionnelle

Le tableau n° 23 montre que chez les usagers réguliers de la voiture en commun :

- il y a davantage d'hommes-ouvriers que dans l'échantillon de base
- il y a davantage de femmes-employées que dans l'échantillon de base.

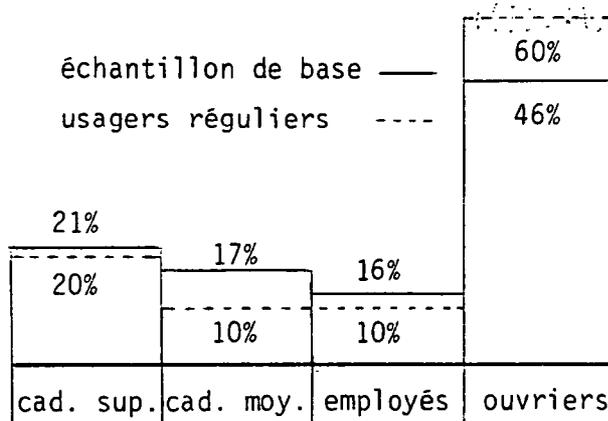
Toutefois le poids global de la classe des hommes-ouvriers (22,9 % de l'échantillon) fait que pour les usagers réguliers, on a à la fois davantage d'hommes que de femmes par rapport à l'échantillon de base et davantage d'ouvriers et moins d'employés.

TABLEAU 23 : Répartition des individus en fonction de leur sexe et leur catégorie professionnelle

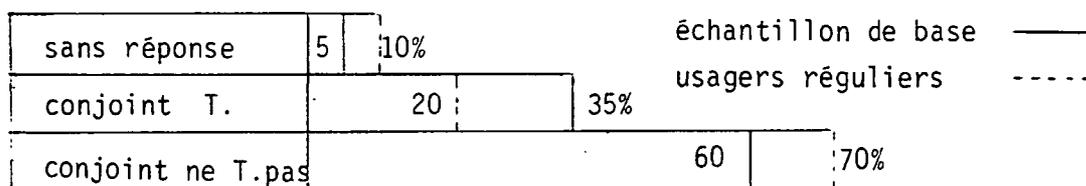
	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Employés	Ouvriers	sans rép.	TOTAL
H. échantillon de base	15,4 %	27,9 %	14 %	39,2 %	3,5 %	100 %
H. usagers réguliers	13 %	22,6 %	9,4 %	51 %	4 %	100 %
F. échantillon de base	4,5 %	8,5 %	60,6 %	23 %	3,4 %	100 %
F. usagers réguliers	9,5 %	4,7 %	70,7 %	14 %	1,1 %	100 %

B - Situation familiale, catégorie professionnelle et position du conjoint par rapport au T

La classe des actifs mariés avec plus de 2 enfants étant surreprésentée chez les usagers réguliers, nous l'avons croisée avec les catégories professionnelles. Le graphique montre bien que si cette classe est sur-représentée chez les ouvriers en général, elle l'est encore davantage chez ceux pratiquant la voiture en commun.



Nous avons aussi croisé cette classe avec la position du conjoint par rapport au travail. Là aussi, on constate une accentuation du phénomène au niveau des usagers réguliers de la voiture en commun.



C - Sexe et position du conjoint par rapport au travail

Le tableau ci-contre croise ces 2 variables à la fois pour l'échantillon de base et pour les usagers réguliers. Il montre que le phénomène de diminution des conjoints travaillant chez les usagers réguliers est aussi sensible chez les hommes que chez les femmes ; qu'il y aurait aussi davantage de femmes célibataires pratiquant le regroupement en voiture.

Sexe	F		H	
	éch.	usag. rég.	éch.	usag. rég.
conjoint T	56,6	47,6	39,4	30,2
conjoint T̄	6,2	9,5	37,8	45,3
célibataire	33,2	38,1	19,3	17,0
sans réponse	4	4,8	3,5	7,5
Total	100	100	100	100

(chiffres exprimés en %)

T : travaille

T̄ : ne travaille pas

D - Catégorie professionnelle et type d'horaire de travail

Sur l'échantillon de base, la fixité des horaires de travail en fonction de la catégorie professionnelle est significative.

- . Cadres supérieurs : 40 %
 - . Cadres moyens : 58 %
 - . Employés : 52 %
 - . Ouvriers : 70 %
- (La fixité des horaires regroupe les deux classes : "travail posté" et "horaire fixe")

E - Une tentative d'explication de l'usage regroupé de la voiture particulière

Un certain nombre de corrélations entre variables apparaissent clairement à la lueur de l'analyse précédente. Le fait notamment qu'il y ait davantage d'ouvriers chez les usagers réguliers de la voiture en commun explique partiellement, certes, qu'il y ait aussi davantage d'hommes, davantage d'actifs mariés avec plus de 2 enfants et davantage d'actifs dont les conjoints ne travaillent pas. Malgré tout la classe ouvrière n'explique pas tout et une certaine diversité des usagers réguliers demeure au plan socio-économique.

De manière générale, il semble se dégager trois champs de causalité distincts par rapport au phénomène de l'usager regroupé de la voiture sur les déplacements domicile-travail :

- le premier qui serait l'influence des structures urbaines à travers notamment la localisation des deux pôles du couple "domicile-travail". Une distance élevée semble être la modalité déterminante à l'égard de l'usage régulier de la voiture en commun D-T ;

- le second qui serait l'offre de transport¹. Malgré son caractère objectif de départ, elle est passée au filtre des habitudes et de la situation socio-économique de chaque individu. Offre de transports collectifs déficiente et pénibilité des déplacements diamétraux et périphériques semblent être les deux modalités déterminantes.

- le troisième qui serait le contexte socio-économique considéré à travers trois facettes. Tout d'abord au niveau de l'actif en tant que membre d'une cellule familiale (taux d'équipement, nombre d'enfants, etc...), ensuite au niveau de son domicile et de son quartier, enfin au niveau du type d'établissement dans lequel il travaille. Catégorie professionnelle et type d'établissement sont certainement très influents.

Parvenus à ce stade, nous avons toutefois le sentiment qu'un grand nombre d'éléments manquent dans la construction de ce schéma explicatif. Certains vont nous être fournis par les deux paragraphes suivants (III-1.2., III-1.3.).

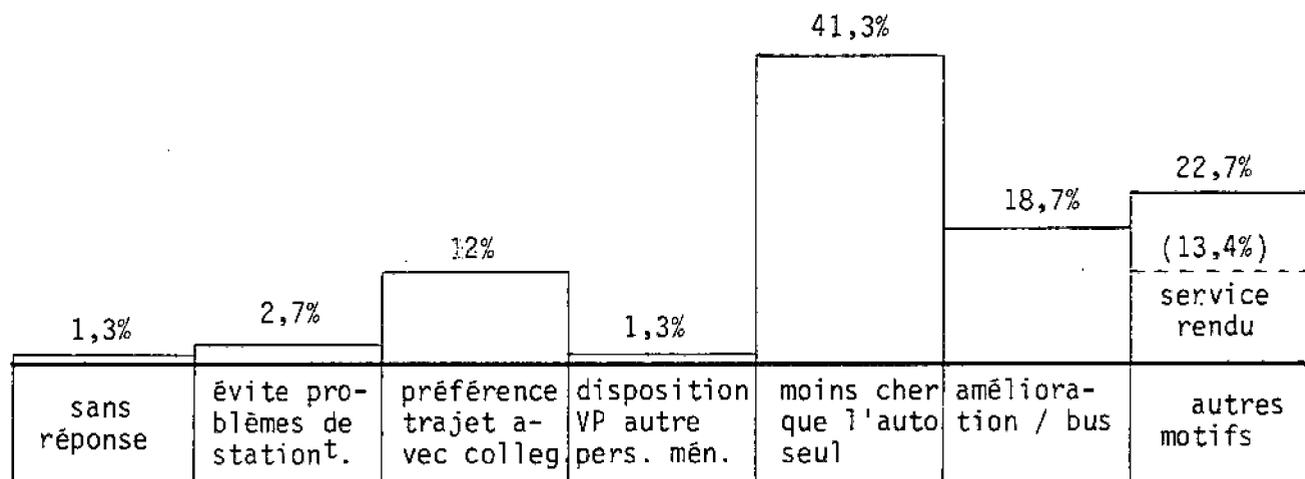
III-2. LES MOTIFS INVOQUES PAR LES USAGERS REGULIERS DE LA VOITURE EN COMMUN D-T.

Nous avons tenté dans ce paragraphe de révéler des groupes d'usagers réguliers, homogènes par rapport aux types de motifs invoqués. Il va de soi que derrière ces motifs peut se cacher la volonté aussi bien d'une rationalisation a posteriori de l'usage de la voiture en commun, que d'une dissimulation de certaines situations socio-économiques. Ils sont donc à considérer avec prudence.

III-2.1. Importance des différents motifs

Le gain financier par rapport à l'utilisation individuelle de la voiture intervient de façon privilégiée. L'amélioration par rapport au bus que procure la voiture en commun n'est pas négligeable du tout, pas plus que ne l'est la préférence pour voyager avec des collègues. Parmi les 22,7 % "d'autres motifs", 6,7 %² invoquent le "service rendu à des collègues", 6,7 %³ le fait "qu'ils ne conduisent pas", les autres demeurant indéterminées (9,3 %)⁴. En fait, pour ces deux sous-classes, soit 13,4 % des usagers réguliers, c'est la logique du service rendu qui est invoquée.

-
- 1 - Il sera sans doute intéressant dans une tentative de modélisation quantitative de formaliser ces deux premières remarques à travers le concept d'accessibilité.
 - 2 - Pour ces 6,7 %, le service rendu se traduit effectivement par aucun échange monétaire.
 - 3 - Pour ces autres 6,7 %, il s'agit dans 4 cas sur 5 d'un service rendu sans échange monétaire.
 - 4 - Ces résultats ont été obtenus par traitement manuel. Ils montrent du reste l'ambiguïté qu'il y a à ne pas connaître les regroupements entre individus, c.à.d. l'impossibilité de pouvoir raisonner à un moment ou à un autre en termes de "regroupement dans une même voiture".

TABLEAU 24 : Les motifs invoqués¹ par les usagers réguliers de la voiture en commun

III-2.2. Croisement des motifs avec d'autres variables

A - Par sexe

La situation est beaucoup plus tranchée chez les hommes que chez les femmes.

- les hommes évoquent essentiellement :
 - . le gain financier/VP seul² : 51 %
 - . amélioration/bus : 19 %
 - . autres raisons : 19 %
 - dont service rendu : 11 %
- alors que les femmes évoquent :
 - . préférence transport avec collègues : 24 %
 - . gain financier/VPseul..... : 19 %
 - . amélioration/bus : 19 %
 - . autres raisons : : 33 %
 - dont service rendu : 19 %

B - En fonction de la situation familiale

Si l'on considère les quatre classes d'actifs ayant des effectifs non négligeables par rapport à cette variable, une partition semble s'établir entre les célibataires et les mariés avec 1 enfant d'une part et de l'autre, les mariés avec 2 enfants ou plus. Partition, qui comme l'indique

1 - On trouvera en annexe n° 5 le détail des motifs invoqués.

2 - Ce motif correspond à : "moins cher que d'utiliser ma voiture seul"

le tableau 25, n'est pas indépendante de l'âge. Les premiers, jeunes dans l'ensemble, invoquent à parts égales "l'amélioration/bus" et "le gain financier/VP seul", alors que les seconds, plus âgés, font davantage référence au "gain financier/V.P. seul". Le croisement de la situation familiale avec le taux d'équipement¹ en auto montre que ces deux variables ne sont pas corrélées, pas plus que ne le sont situation familiale et catégorie professionnelle¹. Il semble par conséquent qu'il y ait bien là un effet combiné de la situation familiale et de l'âge sur l'usage de la voiture en commun.

TABLEAU 25 : Motifs invoqués en fonction de la situation familiale.

	Célibataire	Marié(e) 1 enfant	Marié(e) 2 enfants	Marié(e) + 2 enf.
gain financier/V.P seul	21 %	31 %	33 %	60 %
amélioration/bus	28 %	25 %	16 %	10 %
(% d'individus de - 40 ans)	(87,5)	(81,2)	(33,3)	(30)

C - En fonction de la catégorie professionnelle

Le tableau croisé montre que les cadres raisonnent essentiellement en termes de "gain financier/V.P. seul"; pour les cadres supérieurs vient ensuite le motif "préférence voyage avec collègues", alors que dans le cas des cadres moyens c'est "l'amélioration/bus". Pour les employés et les ouvriers, les motifs sont moins tranchés. Chez les employés, on peut remarquer le motif "préférence voyage avec collègues", alors que chez les ouvriers "l'amélioration/bus" pèse presque autant que le "gain financier/VP seul". Pour ces deux dernières classes la logique du service rendu est importante.

1 - Situation familiale et taux d'équipement

	célibat.	Marié 1enf.	Marié 2enf.	Marié +2enf
0 auto	7 %	6 %	0	20 %
1 auto	50 %	68 %	66 %	70 %
2 autos et +	14 %	26 %	34 %	10 %

Situation familiale et catégorie professionnelle

	Célibat.	Marié 1enf.	Marié 2enf.	Marié +2enf
Cadres	30 %	31 %	42 %	30 %
Employés	35	31	33	10
Ouvriers	35	38	25	60

TABLEAU 26. Motifs invoqués selon la catégorie professionnelle.

	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Problèmes stationnement	0 %	0 %	5 %	3 %
Trajet avec collègues	20	0	21	7
Voiture autre pers. Ménage	0	0	5	0
Gain financier/V.P. seul	60	69	26	33
Amélioration/bus	0	15	16	27
Autres (dont service rendu)	10 /	7,5 /	27 (16 %)	30 (20 %)

D - En fonction du taux d'équipement

L'effet de cette variable¹ sur le motif invoqué est très certainement lié à celui de la catégorie professionnelle, dans la mesure où ces deux variables ne sont pas indépendantes.

- la classe "0 auto" raisonne essentiellement ainsi :
 - . amélioration/bus : 43 %
 - . préférence déplacement avec collègues : 29 %
 - . logique de service rendu : 28 %
- la classe "1 auto" raisonne de la manière suivante :
 - . gain financier : 47 %
 - . amélioration/bus : 20 %
 - . préférence déplacement avec collègues : 12 %
- la classe "2 autos et plus" raisonne essentiellement en termes de gain financier (53 %) et de logique de service rendu (20 %).

1 - Ces résultats sont un peu biaisés dans la mesure où il s'agit du taux d'équipement du ménage. La variable possession du permis de conduire eut été plus pertinente !

E - En fonction de l'ancienneté dans l'entreprise

Au fur et à mesure que s'accroît l'ancienneté dans l'entreprise, on raisonne davantage en termes de "gain financier/V.P. seul", alors qu'au départ c'est plutôt en termes "d'amélioration/bus".

	0 - 2 ans	2 - 5 ans	+ 5 ans
gain économique/V.P seul	16 %	54 %	43 %
amélioration/bus	39 %	27 %	10 %

On peut raisonnablement penser que cette variable n'est pas sans être elle-même corrélée à l'âge des individus.

F - En fonction de l'offre perçue de transports collectifs

Le tableau 27 qui synthétise les résultats du croisement des deux variables est assez significatif. On y a regroupé ainsi les cinq modalités d'offre perçue de transports collectifs :

- aucune ligne proche domicile ou aucune ligne proche travail : "aucune alternative TC"
- ligne avec correspondance ou ligne avec horaire inadapté : "alternative TC médiocre"
- ligne bus directe : "bonne alternative TC".

TABLEAU 27 : Motifs invoqués en fonction de l'offre perçue de T.C.

	Aucune alternative T.C.	Alternative T.C. médiocre	Bonne alternative T.C.
Amélioration/bus	6 %	15 %	54 %
Gain financier/V.P seul	71 %	40 %	8 %
Préférence déplacement avec collègues	6 %	10 %	31 %

Avec l'amélioration de l'offre de T.C. perçue croît de manière très nette l'importance du motif "amélioration/bus", alors que décroît de manière non moins significative celle du motif "gain financier/V.P. seul". Toujours avec l'amélioration de l'offre de T.C. perçue croît le motif "préférence déplacement avec collègues".

Ce résultat, quelque peu paradoxal en apparence, montre en fait que la solution "bus pour se rendre à son travail" n'est envisagée chez les actifs que dans le cas d'une qualité de service élevée. Dès qu'intervient un degré de pénibilité en plus par rapport à cette situation idéale, le motif "amélioration/bus" passe de 54 à 15 % : les usagers réguliers ne raisonnent déjà plus par rapport au bus, mais par rapport à la voiture individuelle.

G - En fonction de la distance perçue

L'effet est significatif comme le montre le tableau ci-après.

TABLEAU 28 : Motifs invoqués en fonction de la distance D-T perçue

	1 - 5 km	5 - 10 km	+ 10 km
Amélioration/bus	22 %	23 %	15 %
Gain financier/V.P. seul	0	32 %	68 %
Autres motifs (dont service rendu)	50 % (33 %)	27 % (18 %)	6 % 0

La lecture de ces chiffres conduit aux propos suivants :

- au delà de 10 km, le bus n'est plus "compétitif" et seul le "gain financier/VP seul" intervient:
- entre 5 et 10 km, bus et voiture sont en "concurrence" à travers les motifs invoqués. Le motif de service rendu n'est pas négligeable.
- en deçà de 5 km, ce sont les autres motifs qui prédominent largement et notamment parmi eux le motif de "service rendu". (La logique du service rendu est d'autant plus grande que les enjeux financiers correspondants sont plus petits).

III-2.3. Conclusion sur les motifs invoqués

Quatre effets distincts semblent apparaître à travers l'analyse précédente.

1 - L'influence conjuguée de la catégorie professionnelle, du taux d'équipement en auto et dans une moindre mesure du sexe.

- Pour les usagers réguliers appartenant aux catégories professionnelles élevées, c'est le motif "gain financier/V.P. seul" qui est principalement mis en avant. - Cette situation n'est pas sans lien avec une volonté plus marquée (voire une plus grande aptitude) de la part de cette catégorie de rationalisation des comportements a posteriori.
- Pour ceux appartenant aux catégories moyennes et modestes, la situation est moins contrastée. "Gain financier/V.P. seul", "amélioration/bus" et "service rendu" se concurrencent davantage. Les employées féminines invoquent essentiellement le "service rendu" et la "préférence pour voyager avec des collègues", alors que les hommes ouvriers font plutôt référence à "l'amélioration/bus".

2 - L'influence combinée de l'âge¹ et de la situation familiale

- Chez les moins de 40 ans (beaucoup de célibataires et de mariés avec un enfant) le motif prédominant est l'amélioration par rapport au bus. La faible corrélation des variables âge et taux d'équipement d'une part et un taux d'équipement relativement élevé dans cette classe donnent à penser que pour les actifs mariés, la pratique de la voiture en commun est liée au mode d'attribution de la voiture au sein du ménage.
- Chez les plus de 40 ans (beaucoup de mariés avec deux enfants ou plus), la référence centrale est le "gain financier/V.P. seul". La question se pose de savoir si, à la différence de l'autre classe, les transports collectifs ne sont pas a priori exclus de l'univers subjectif de choix modal de ces actifs !

3 - Les influences séparées de la distance D-T et de l'offre de transports collectifs perçues qui sont visualisées sur le schéma 29. En fait, si ces facteurs sont indépendants dans certains cas, ils peuvent jouer de manière concomitante.

1 - Si âge et taux d'équipement du ménage ne sont que très peu corrélés, par contre le premier n'est certainement pas indépendant de la "disposition d'une voiture".

SCHEMA 29 : Influence de l'offre de transports collectifs et de la distance perçue sur les motifs invoqués.

	Qualité de l'offre de TC	Distance D-T
gain financier/V.P seul	71% → 8%	0 → 68%
amélioration/bus	6% → 54%	22% → 15%
service rendu	—	33% → 0
déplacement avec collègue (s)	6% → 31%	—

III-3. LES DIFFERENTES PRATIQUES DE LA VOITURE EN COMMUN REGULIERE

Rappelons ici que les 75 usagers réguliers recensés peuvent ou non appartenir à des groupements communs et qu'à ce titre, les résultats sont à manier avec quelques précautions, notamment dans de futures comparaisons avec d'autres études ou recherches.

III-3.1. Analyse des paramètres caractéristiques

A - Taux d'occupation des voitures

Dans la très grande majorité des cas, on a affaire à des regroupements à 2 (59 %) ou 3 collègues (25 %), les regroupements à 4 représentant 11 % des cas¹.

B - Lieu de travail des partenaires de voiture en commun

La concentration par établissement est manifeste puisque 95 % des enquêtés déclarent que leurs partenaires travaillent dans le même établissement.

1 - En termes de nombres de regroupements, les % seraient vraisemblablement différents.

C - Relations entre partenaires de voiture en commun

Seulement 36 % des usagers réguliers déclarent avoir des relations hors du travail avec leurs partenaires de voiture en commun. Ce pourcentage s'élève à 47 % chez les femmes, contre 30 % chez les hommes.

Par ailleurs, 76 % des usagers réguliers ont connu leurs partenaires de voiture en commun sur leur lieu de travail, le restant les ayant connus sur leur lieu de domicile.

D - Modes d'organisation et de prise en charge

Le croisement des deux variables donne les résultats¹ suivants :

TABLEAU 30 : Mode d'organisation en fonction du mode de prise en charge.

		Passage au domicile de chacun	Rendez-vous chez le conducteur	Rendez-vous à un endroit donné	Autres	Total	Poids des modes d'organisation
Tour de rôle		48 %	16 %	32 %	4 %	100 %	33 %
Toujours la même voiture	la vôtre	30 %	25 %	45 %	0	100 %	27 %
	une autre	27 %	35 %	35 %	3 %	100 %	35 %
Autres		25 %	0	25 %	50 %	100 %	5 %
Poids des modes de prise en charge		35 %	24 %	36 %	5 %		100 %

"Le tour de rôle" ne constitue pas, loin s'en faut, le mode d'organisation dominant (33 %), par contre dans ce cas là "le passage au domicile de chacun" est majoritaire, avec à sa suite "le rendez-vous à un endroit donné". Ce qui tendrait à prouver que ce premier type d'organisation correspond à la recherche de la meilleure satisfaction pour tous les partenaires d'un même regroupement.

1 - La fragilité des résultats est ici double : faiblesse des effectifs, possibilité de répartition biaisée des 75 usagers réguliers par rapport aux 2 variables.

Par contre dans le cas où c'est "toujours la même voiture", (62 %) le "passage au domicile de chacun" est moins répandu au profit essentiellement, par rapport au cas précédent, du "rendez vous chez le conducteur". Le SERVICE RENDU a ses contraintes...!

E - Les types d'arrangement entre partenaires

La fiabilité des réponses relatives à cette variable est très certainement sujette à caution. On obtient toutefois les résultats bruts suivants :

arrangement à l'amiable	64%
dédommagement financier	17%
autres possibilités	11%
refus de répondre	8%

Précisons ici que l'arrangement à l'amiable exclut tout échange financier puisqu'il était libellé ainsi sur le questionnaire : "... sans échange monétaire".

On a croisé cette variable avec le mode d'organisation :

TABLEAU 31 : Mode d'organisation en fonction des types d'arrangement

	Arrangement amiable	dédommagt. financier	autres	refus	Total	Poids des modes d'organisat.	
Tour de rôle	88 %	0	12 %	0	100 %	33 %	
Toujours la même voiture	la vôtre	75 %	20 %	0	5 %	100 %	27 %
	une autre	38 %	35 %	12 %	15 %	100 %	35 %
Autres	25 %	0	50 %	25 %	100 %	5 %	
Poids des types d'arrangement	64 %	17 %	11 %	8 %		100 %	

Aucun cas de dédommagement financier n'apparaît dans le cas du tour de rôle. En rapprochant cette observation de celle du paragraphe D., nous serions assez tentés de dire que le "tour de rôle" correspond à un ECHANGE DE SERVICES dans lequel on cherche à maximiser la satisfaction des partenaires.

Dans le cas du mode d'organisation basée sur l'utilisation d'une même voiture, les résultats dénotent davantage que la réalité, une attitude face au questionnaire. De fait, l'arrangement à l'amiable qui est de 75 % quand c'est toujours la voiture de l'enquêté tombe à 38 % quand c'est toujours la voiture d'un autre, alors que le dédommagement financier croît de 20 à 35 %. Il est très vraisemblable que ces différences sont plutôt la traduction du désir d'embellir son rôle personnel lors d'un service rendu, que le reflet de la réalité stricte.

F - Mode de remplacement en cas d'empêchement de dernière minute

Voiture particulière seul ou avec quelqu'un du ménage et transports collectifs sont les deux substituts majoritaires, respectivement 52 % et 25 %.

III-3.2. Types de pratique et groupes d'utilisateurs réguliers

On a cherché dans ce paragraphe à mettre en évidence des groupes d'utilisateurs homogènes par rapport aux différents types de pratique.

A - Mode d'organisation en fonction du taux d'équipement

Pour les "sans auto", c'est bien sûr la voiture du collègue qui sert constamment. Pour ceux qui sont équipés, aucune différence n'apparaît entre les monomotorisés et les bimotorisés.

	1 auto	2 autos
tour de rôle	39 %	40 %
toujours la même auto ¹	59 %	53 %
autres	2 %	7 %
total	(100 %)	(100 %)

1 - "Toujours la même auto" regroupe les cas "toujours la vôtre" et "toujours celle d'un autre"

Malgré l'équivoque qui pèse sur le taux d'équipement des usagers, ce dernier résultat semble confirmer ceux obtenus au paragraphe A. Il y aurait dans l'usage de la voiture en commun deux types de conception : "l'échange de service" et "le service rendu".

B - Mode d'organisation en fonction de la catégorie professionnelle

	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Ouvriers	Employés
Tour de rôle	90 %	38 %	30 %	5 %
Toujours la même auto ¹	10 %	62 %	60 %	95 %
Autres	0	0	10 %	0

Le tableau montre une variation très nette du mode d'organisation en fonction de la catégorie professionnelle, résultat qui est à rapprocher du croisement du type d'arrangement entre partenaires avec la catégorie professionnelle (cf. tableau ci-dessous).

TABLEAU 33 : Type d'arrangement en fonction de la catégorie professionnelle.

	Cadres supérieures	Cadres moyens	Ouvriers	Employés
A l'amiable	90 %	69 %	63 %	47 %
Dédommagement financier	0	15 %	17 %	31 %
Autres	0	8 %	13 %	11 %
Refus de réponse	10 %	8 %	7 %	11 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

1 - "Toujours la même auto" regroupe les cas "toujours la vôtre" et "toujours celle d'un autre"

En conclusion, on peut résumer ces deux tableaux ainsi :

- Chez les cadres supérieurs la pratique quasi exclusive est le tour de rôle avec arrangement à l'amiable,
- Cadres moyens et ouvriers semblent avoir le même comportement ; le mode d'organisation dominant (~ 60 % des cas) est "toujours la même voiture", mais le tour de rôle représente tout de même 30 % des cas. Par contre l'arrangement à l'amiable reste encore très important (les 2/3), le dédommagement financier n'intervenant que pour 15 % environ.
- Enfin chez les employés (des femmes essentiellement), c'est l'idée de service rendu qui prédomine avec dans 95 % des cas "toujours la même voiture" et dans 31 % des cas "un dédommagement financier".

Ces résultats ne sont pas sans intérêt, car ils corroborent en grande partie ceux relatifs aux motifs invoqués. Le service rendu qui correspondait alors aux personnes qui, soit l'invoquaient directement, soit déclaraient ne pas avoir de permis de conduire, n'apparaissait que chez les ouvriers et les employés (cf. p.78)

III-3.3. Conclusion

Il semble se dessiner deux types principaux de pratique de la voiture en commun D-T qui sont relativement contrastés l'un par rapport à l'autre.

D'un côté, un usage de la voiture en commun conçu comme un "échange de services" qui se caractérise essentiellement par la pratique du tour de rôle, le passage au domicile de chacun et l'arrangement à l'amiable entre partenaires. A ce niveau, tout semble être conçu pour maximiser la satisfaction de chaque partenaire à l'intérieur d'un système qui impose néanmoins certaines contraintes. La quasi-totalité des cadres supérieurs appartiennent à ce cas de figure. La proportion est plus faible chez les cadres moyens et les ouvriers -environ un tiers-.

De l'autre, un usage de la voiture en commun conçu plutôt comme "un service rendu" et dont les principales caractéristiques sont : l'utilisation permanente de la même voiture, le rendez-vous chez le conducteur ou à un endroit donné et suivant le cas, un dédommagement financier ou l'arrangement à l'amiable entre partenaires. Aux contraintes inhérentes à tout regroupement, s'ajoutent donc dans ce cas des contraintes imposées ou consenties par les partenaires. La classe des employés adhère massivement à ce second cas de figure.

Comme on l'a vu dans le paragraphe précédent, la totalité des usagers réguliers ne rentre néanmoins pas dans les deux cas de figure les plus extrêmes : échange de service tel que défini plus haut ou service rendu en contrepartie d'un dédommagement financier. Un certain nombre de possibilités intermédiaires répondent en réalité à l'ensemble des situations spécifiques, souvent temporaires, que constituent les regroupements en voiture particulière.

IV DONNEES COMPLEMENTAIRES
SUR L'USAGE REGULIER DE LA VOITURE EN COMMUN

Dans ce chapitre sont successivement traités les quatres points suivants :

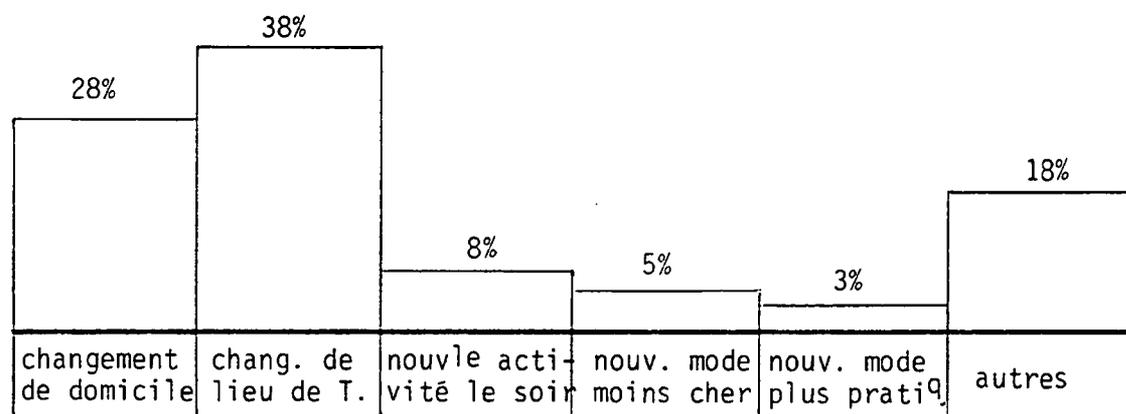
- l'étude des anciens usagers réguliers de la voiture en commun,
- l'étude succincte des usagers occasionnels de la voiture en commun,
- la vérification des deux hypothèses formulées au chapitre I, relatives à l'influence de la taille des établissements et à celle de leur délocalisation sur l'usage régulier de la voiture en commun. Ainsi que l'analyse des motifs invoqués par les actifs ne pratiquant pas régulièrement la voiture en commun.
- le point de vue des chefs d'établissement sur l'usage régulier de la voiture en commun.

IV-1. LES ANCIENS USAGERS REGULIERS DE LA VOITURE EN COMMUN

Ils sont au nombre de 39 dans notre échantillon de base ; vu leur petit nombre¹, nous n'avons retenu ici que les résultats les plus significatifs. Notamment, chaque fois que cela s'avérait possible, nous avons cherché à savoir si les réponses apportées par ces 39 individus confirmaient ou au contraire infirmaient nos résultats les plus structurels en apparence.

IV.1.1. Motifs invoqués pour l'arrêt de la pratique de la voiture en commun

TABLEAU 34 : Motifs invoqués² pour l'arrêt de la pratique de la voiture en commun.



1 - Nous nous sommes demandés du reste si cette page du questionnaire n'avait pas été oubliée par un certain nombre d'anciens usagers effectifs.

2 - L'etiquetage exact des motifs se trouve en annexe n° 5

Il est clair que le changement de lieu de domicile ou de lieu de travail d'un (ou plusieurs) des partenaires du regroupement est à l'origine de la grande majorité des cas d'arrêt de pratique de la voiture en commun régulière D-T (66 %). C'est en tenant compte de ce fait que nous avons orienté l'analyse qui suit.

VI-1.2. Qui sont ils ?

A- Caractéristiques socio-économiques

a - Localisation

Il est assez significatif de noter, que ce soit du reste au niveau du domicile ou du lieu de travail, que les anciens usagers réguliers se situent à mi-chemin des deux situations "usagers réguliers" et "échantillon de base", voire dans certains cas, très proches de la situation de l'échantillon de base (cf cartes p.62 et 65). Cela confirme bien la singularité des usagers réguliers selon les critères localisation du domicile et localisation du travail, puisqu'une fois revenus à un mode de transport "normal", ils se rapprochent sensiblement de la situation "normale" -celle de l'échantillon de base- selon ces critères.

b - Autres données socio-économiques

- Alors qu'on ne trouvait que 17 % de nouveaux arrivants dans leur quartier (ancienneté inférieure à 2 ans) dans l'échantillon de base ou chez les usagers réguliers, ce taux monte à 35 % chez les anciens usagers réguliers. Sans doute, y a-t-il là confirmation des motifs invoqués d'arrêt de la pratique de la voiture en commun.

- Le fait de trouver 15 % en plus d'anciens usagers réguliers par rapport à l'échantillon de base dans la classe des 30 à 40 ans, conduit à la réflexion suivante : cette tranche d'âge correspond très vraisemblablement à une période privilégiée de changement de domicile ou de travail chez les actifs. Que ce soient la conjoncture actuelle ou les nécessités imposées par le développement des carrières en économie libérale, il est certain qu'à la période d'âge de 30-40 ans correspond la plus grande "mobilité sociale" des ménages.

- Au niveau de la situation familiale, on observe une accentuation des distorsions entre échantillon de base et usagers réguliers. Davantage de mariés avec plus de deux enfants donc, ce qui semble confirmer la singularité observée chez les usagers réguliers.

- Le déséquilibre au niveau des ouvriers et des employés est beaucoup moins net que chez les usagers réguliers actuels¹.

1 - Notons que le déséquilibre entre hommes et femmes (64 % contre 36 %) est équivalent à celui observé dans le cas des usagers réguliers.

	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Echantillon de base	11 %	20 %	35 %	34 %
Usagers réguliers actuels	13,3 %	17,3 %	28 %	41,4 %
Anciens usagers réguliers	15,4 %	18 %	30,8 %	35,8 %

On a effectivement moins d'employés, mais le surplus d'ouvriers est très faible au profit, du reste, d'une sur-représentation plus accentuée des cadres supérieurs.

- Le pourcentage des "sans voiture" reste le même entre les usagers réguliers actuels et les anciens usagers réguliers, par contre le taux de bi-équipement s'élève chez les derniers de 20 à 31 % (cf. Annexe 6). Changement de travail (38 % des motifs d'arrêt invoqués) et accès à une seconde voiture sont peut-être liés, tous comme ils sont liés à l'arrêt de la pratique de la voiture en commun.

	Echantillon de base	Usagers réguliers actuels	Anciens usagers réguliers
% d'actifs ayant 0 à 2 ans d'ancienneté dans l'entreprise	15 %	24 %	18 %

La différence entre anciens usagers réguliers et usagers actuels pourrait signifier que le changement de lieu de travail est un facteur important de l'usage régulier de la voiture en commun.

B - Transports et déplacements D-T

	Offre perçue de T.C. ¹	
	Mal lotis	bien lotis
Echantillon de base	67 %	25 %
Usagers réguliers actuels	75 %	17 %
Anciens usagers réguliers	84 %	12 %

1- Cf. page 72 pour la signification des 2 modalités

Les résultats paraissent quelque peu contradictoires, d'autant que davantage d'anciens usagers par rapport aux usagers actuels habitent au centre. On peut toutefois se demander en dehors des aléas d'échantillonnage, s'il n'y a pas là une volonté de rationaliser l'usage de la voiture individuelle en remplacement de la voiture en commun - 56,4 % des anciens usagers utilisent actuellement la voiture individuelle pour les déplacements D-T, alors que dans l'échantillon de base cette proportion n'est que de 47,3 % -

- Les variables distance et durée D-T perçues montrent toujours une certaine sur-représentation des classes élevées (> 5 ou 10 km, > 20 ou 30 mn) par rapport à l'échantillon de base (cf. annexe 6). Toutefois cette sur-représentation est à mi-chemin entre la situation normale -échantillon de base- et celle des usagers réguliers actuels. Là encore, on aurait confirmation d'une sorte de "retour à la normale" après avoir connu les singularités caractéristiques des usagers actuels.

La faiblesse de l'échantillon des anciens usagers réguliers nous interdit toute conclusion rigoureuse. Nous noterons donc simplement que leur caractérisation semblerait confirmer quatre points singuliers des usagers réguliers actuels : -la localisation des deux pôles domicile-travail - la situation familiale - le taux d'équipement - la distance D-T, alors qu'elle en infirmerait deux dans une moindre mesure : - les catégories professionnelles - l'offre perçue de transports collectifs sur la liaison D-T.

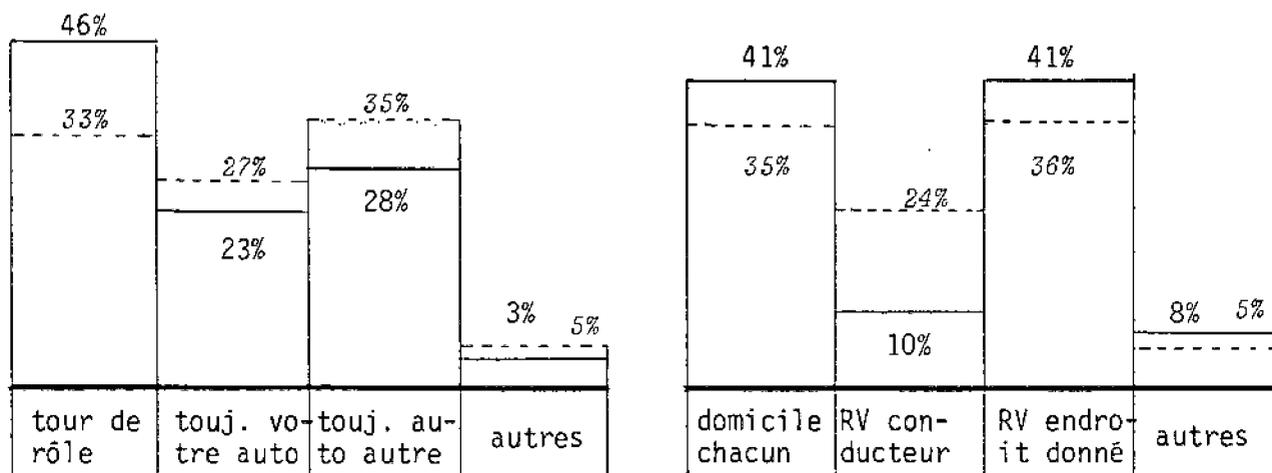
IV-1.3. Comment pratiquaient-ils la voiture en commun ?

- La répartition des types de regroupement en fonction du nombre de partenaires est identique à celle relative aux usagers réguliers actuels ; 61 % de regroupements à deux partenaires et 23 % à 3.

- Pour le mode de remplacement en cas d'empêchement de dernière minute, la répartition est à nouveau strictement identique à celle des usagers réguliers actuels, soit 25 % en faveur des transports collectifs et 50 % en faveur de la voiture individuelle.

- Modes d'organisation et de prise en charge

TABLEAU 35 : Comparaison des modes d'organisation et de prise en charge entre usagers actuels et anciens usagers



— anciens usagers.

- - - - - usagers actuels

Dans l'ensemble, les grandes tendances se conservent. La classe des anciens usagers avait, semble-t-il, tendance à davantage pratiquer le tour de rôle d'un côté, et beaucoup moins le rendez-vous chez le conducteur de l'autre.

- Types d'arrangement entre partenaires

Par rapport aux usagers réguliers actuels, 13 % de plus invoquent l'arrangement à l'amiable - ce qui n'est pas du tout incohérent avec le surcroît des pratiques du tour de rôle - et 10 % de moins, le dédommagement financier. Là aussi, les observations sont assez proches entre usagers actuels et anciens usagers, d'autant que chez ces derniers peut se faire jour une tendance à l'embellissement à posteriori !

Les croisements du mode d'organisation ou du type d'arrangement avec la catégorie professionnelle ne présentent pas grand intérêt, étant donné la faiblesse des effectifs dans chaque classe¹. Nous retiendrons donc ici une confirmation assez nette de la structure des divers types de pratique des usagers réguliers de la voiture en commun D-T.

Globalement donc, l'analyse de cet échantillon d'anciens usagers réguliers semble confirmer l'existence, à la fois de plusieurs singularités caractéristiques des usagers réguliers actuels - singularités qui du reste disparaissent progressivement.

IV-2. LES USAGERS OCCASIONNELS DE LA VOITURE EN COMMUN D-T.

Quelques éléments d'ordre structurel, au demeurant très cohérents avec les résultats de l'analyse précédente, semblent prouver que ce groupe d'actifs se différencie assez sensiblement de l'échantillon de base et des usagers réguliers actuels. Toutefois, ces résultats ne valent au titre de trace, car ces usagers occasionnels ne représentent que 23 individus.

Par rapport à l'échantillon de base, les usagers occasionnels :

- sont nettement plus jeunes : 23 % de "moins de 40 ans" en plus,
- comportent davantage de célibataires (+ 20 %) et de mariés avec un enfant (+ 4 %) au détriment des mariés avec plus de 2 enfants et des mariés sans enfant.
- comportent davantage de femmes (+ 25 %), à l'inverse des usagers réguliers qui en comportaient moins (12 %).

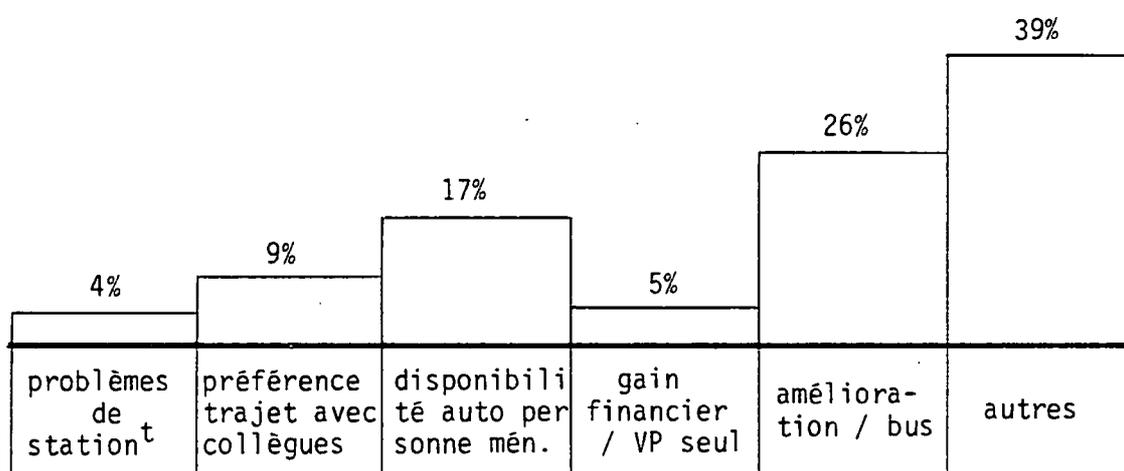
1 - Par curiosité nous avons tout de même effectué les 4 croisements suivants : mode d'organisation avec type d'arrangement - mode d'organisation avec taux d'équipement - mode d'organisation et type d'arrangement avec catégorie professionnelle. Les distributions dans bien des cas sont proches de celles obtenues pour les usagers réguliers actuels (cf. annexe n°6)

- appartiennent davantage à la classe des employés (+ 10 %), au détriment de la classe des cadres moyens (- 11 %) Là encore le résultat va à l'encontre de la situation observée chez les usagers réguliers.

- se rendent davantage à leur travail en voiture (+ 16 %), au détriment de la marche à pied (- 15 %) essentiellement.

Compte tenu de ces quelques caractéristiques majeures, on n'est pas étonné des réponses fournies sur les motifs invoqués au sujet de l'usage occasionnel de la voiture en commun.

TABLEAU 36 : Motifs invoqués par les usagers occasionnels



Malgré une classe "autres motifs" très importante, le contraste avec la distribution des motifs invoqués par les usagers réguliers est frappant. Si le motif "amélioration/bus" réalise un score à peu près analogue, par contre le motif "gain financier/VP seul" n'est quasiment pas invoqué au profit partiellement d'un motif non invoqué par les usagers réguliers : "possibilité de laisser l'auto à une autre personne du ménage" (17 %).

Les motifs invoqués sont à rapprocher du "mode de remplacement en cas d'empêchement de dernière minute". 43 % répondent prendre les transports collectifs alors que seulement 30 % utilisent leur voiture individuelle. Par ailleurs, les valeurs prises par les caractéristiques des différents types de pratique - mode d'organisation, mode de prix en charge, type d'arrangement entre partenaires - montrent un léger infléchissement en faveur de la pratique de "l'échange de service". (cf. annexe 6).

S'il est permis de tirer une conclusion à partir de ces éléments, on pourrait dire que l'usage occasionnel de la voiture en commun D-T apparaît comme un palliatif à plusieurs égards :

- il permet de laisser la voiture à une autre personne du ménage,
- il permet d'éviter de prendre le bus à certains qui le prennent régulièrement et à d'autres qui seraient contraints de le prendre ce jour-là. A la différence de l'usage régulier, l'usage occasionnel est semble-t-il conçu comme un échange de service ou un service rendu, permettant d'éviter certaines contraintes non quotidiennes.

IV-3. VERIFICATION DE QUELQUES HYPOTHESES

IV-3.1. L'influence de la taille des établissements sur l'usage de la voiture en commun

On a montré dans l'échantillon de base (cf. p.71) que l'usage régulier de la voiture en commun semblait davantage se développer dans les établissements de taille moyenne, que dans les grands. De fait, si l'on ramène le nombre d'usagers réguliers de ces grands établissements à la population enquêtée dans ceux-ci, on obtient la proportion de 5,1 %, sensiblement inférieure à celle obtenue sur la totalité de l'échantillon de base (6,3 %).

Le supplément d'enquête mené sur cinq grandes entreprises de l'agglomération lyonnaise donne pour sa part une proportion qui va dans le sens inverse : 7,9 %. En dehors des aléas d'enquête qu'il nous est impossible d'évaluer, il semble qu'une partie de cette différence puisse s'expliquer à travers les raisons suivantes :

- sur les cinq grands établissements de l'échantillon, trois sont localisés au centre, un en 1ère couronne et un en 2ème couronne ; alors que sur les cinq établissements supplémentaires un seul est localisé au centre, le reste étant en 1ère ou 2ème couronne. (référence à l'influence de la localisation).
- les deux seuls établissements pratiquant le ramassage par car se trouvent faire partir des cinq grands établissements de l'échantillon de base¹.
- enfin, la taille moyenne des cinq établissements supplémentaires est très nettement inférieure à celle de leurs correspondants de l'échantillon de base (86 contre 370)².

Sans porter de conclusion rigoureuse sur l'effet de la grande taille des établissements sur l'usage régulier de la voiture en commun D-T - les % contradictoires nous l'interdisant -, on peut toutefois se demander s'il n'existerait pas une sorte de "taille optimale" des établissements par rapport au phénomène étudié. L'échantillon de base montre en effet que le phénomène a davantage tendance à se développer dans les établissements moyens (10 à 49 salariés) ; le supplément d'enquête montre pour sa part que cette même tendance se retrouve entre les établissements de très grande taille (> 300 salariés) et des établissements plus réduits (autour de 70 à 100 salariés).

1 - Aucune conclusion quantitative ne peut intervenir sur l'influence du ramassage par car, du fait de la "rareté" des établissements correspondants.

2 - Une quatrième raison pourrait être une certaine fluctuation dans les taux de réponse par établissement.

A partir de là, on peut se demander si cette "taille optimale" ne serait pas directement en rapport avec la dimension humaine de l'établissement ; la tranche de 10 à 100 salariés correspond alors à des établissements où les rapports entre personnes sont encore possibles facilement, où la hiérarchie est moins pesante. Résultat que semblerait confirmer du reste l'enquête réalisée en région marseillaise¹.

IV-3.2. Influence de la délocalisation

L'établissement enquêté² pour tester cette hypothèse constitue un cas un peu particulier dans la mesure où il a été transplanté hors COURLY (ville nouvelle de l'Isle d'Abeau). Par ailleurs, il se situe actuellement à l'extérieur de toute zone d'habitation, voire en est relativement éloigné. Autant de raisons qui expliquent sans doute la forte proportion d'utilisateurs réguliers observée : 11,8 %.

IV-3.3. Motifs invoqués par les actifs ne pratiquant pas la voiture en commun

A la question : "quelle est la raison la plus importante pour laquelle vous n'utilisez pas une voiture avec des collègues", les réponses obtenues sont les suivantes :

- non fixité des horaires de travail d'un jour à l'autre ou d'une semaine à l'autre.....	6 %
- accompagnement de personnes du ménage lors des déplacements D-T.....	5,5 %
- ne rentre pas directement au domicile après le travail.....	8 %
- préfère voyager seul.....	4 %
- aucun collègue n'habite à proximité de votre domicile.....	22 %
- vous n'avez pas de voiture	5 %
- vous utilisez votre voiture pendant votre travail	3,5 %
- votre moyen de transport actuel vous revient moins cher.....	9 %
- il y a des difficultés de stationnement près de votre lieu de travail	3 %
- autres raisons	34 %

1 - B. AVEROUS, L. GRUNBERGER : la voiture en commun ou l'utilisation à plusieurs de la voiture particulière. I.R.T., Beterem, sept 1977

2 - Il s'agit d'une administration d'état de grande taille.

En dehors du score élevé des "autres raisons", il est intéressant de noter que 22 % de ceux qui ne pratiquent pas régulièrement la voiture en commun - ni ne l'ont pratiqué dans le passé - invoquent comme motif le fait de ne pas avoir de collègue habitant près de leur domicile. (Le terme de collègue sous-entend du reste une certaine proximité hiérarchique). Pour 9 %, c'est le fait de recourir à un moyen de transport moins cher qui prédomine ; il s'agit vraisemblablement aussi bien des transports collectifs, que de la marche à pied ou des deux roues. Enfin, la pratique d'une activité entre la sortie du travail et le retour au domicile intervient pour 8 %.

IV-4. LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS DES ENTREPRISES ENQUÊTÉES

Rappelons qu'il ne s'agit pas là des résultats d'une enquête approfondie, mais simplement de la mise en ordre de quelques informations recueillies au cours de la pré-enquête réalisée dans les établissements.

La plupart des personnes interrogées se montrent a priori favorables à la pratique régulière de la voiture en commun. Cependant, elles pensent qu'en raison de l'individualisme français, la voiture en commun n'a guère de chances de se développer de manière importante, sauf si la contrainte économique devenait très pressante. (hausses importantes du prix des carburants et des dépenses afférentes aux voitures).

IV-4.1. Avantages et inconvénients perçus par les dirigeants

Parmi les avantages, seuls sont envisagés :

- les gains de temps éventuels par rapport au bus,
- les économies monétaires sur les coûts d'utilisation des véhicules,
- les facilités de stationnement.

Les chefs d'entreprise perçoivent en général plus aisément les facteurs qui font obstacle à la pratique de la voiture en commun. On peut les classer en quatre rubriques.

A - Le manque de souplesse dans l'utilisation de la voiture

Les dirigeants d'entreprise ressentent très mal la rigidité de cette pratique. Ils insistent sur la dépendance qu'elle entraîne entre les utilisateurs. Ils craignent par ailleurs les possibilités de retard dues à cette pratique (les partenaires doivent s'attendre), qui peuvent impliquer un nombre de personnes d'autant plus grand que la voiture en commun sera plus développée.

Les chefs d'entreprises pensent que le fonctionnement de la voiture en commun peut être relativement satisfaisant le matin (dans la mesure où les horaires de travail sont identiques ou similaires). Par contre, il semble que le trajet de retour soit plus problématique, car chacun, selon eux, désire retrouver son autonomie (courses à faire, enfants à prendre à l'école, loisirs divers, etc...)

B - Les problèmes de l'indemnisation et des assurances

S'il y a possibilité de rotation des véhicules, pas de problèmes. S'il y a contrepartie financière, c'est, semble-t-il, déjà plus difficile à mettre en oeuvre. Enfin, si l'un des partenaires n'a pas de voiture ou de permis de conduire, les dirigeants pensent que le réflexe qui consiste à considérer sa voiture comme une extension de son domicile (propriété privée) où l'on répugne à faire monter des inconnus, redevient le plus fort. ("c'est mieux d'être seul avec son auto radio !").

Il semble aux dirigeants interviewés qu'aucune législation d'assurances voiture ne soit prévue de manière précise pour ce type de pratique.

C - Les horaires de travail et le statut social

C'est un problème fondamental. Les dirigeants soulignent que, à l'inverse des ouvriers et employés, les horaires du personnel d'encadrement varient en fonction du travail à effectuer. Ils peuvent arriver plus tôt et partir dès que le travail est terminé.

Par ailleurs, ils posent le problème des entreprises de bâtiment où les employés travaillent sur les chantiers, ainsi que celui des entreprises de transport où les chauffeurs partent chez eux le soir avec le camion de l'entreprise et vont livrer directement le lendemain, sans retourner dans l'entreprise.

De manière générale, les horaires variables ne peuvent permettre une pratique régulière de la voiture en commun. Si l'on considère des entreprises dans le secteur de la production (par exemple, la zone industrielle du pont Edouard-Herriot à Lyon dans le 7^e arrondissement); les horaires sont, en général, fixes et matinaux. Ceux-ci diffèrent le plus souvent entre les ouvriers et le personnel administratif. De plus, les horaires ne sont pas les mêmes pour les entreprises environnantes. Par suite, la voiture en commun est limitée à une entreprise et à un département dans cette entreprise.

Au contraire, dans les entreprises de services (par exemple, le parc d'affaires à Dardilly, à l'Ouest de Lyon) l'horaire plus tardif, est assez souvent identique dans toute l'entreprise. De plus, les horaires à la carte se développent. Cette souplesse accroît les possibilités de voiture en commun et limite, sinon annule, les problèmes de retard qui préoccupent les dirigeants d'entreprise.

Enfin, les chefs d'entreprise mettent en avant une certaine répugnance à la mixité des catégories socio-professionnelles, en dehors même des contraintes d'horaires, qui sont le plus souvent différentes. Il semblerait que plus l'entreprise est importante, plus les problèmes de transport sont difficiles à résoudre. La pratique de la voiture en commun entre employés, ouvriers et cadres semble alors impossible aux dirigeants. Donnée qui vient confirmer le résultat obtenu précédemment relatif à la taille des établissements sur l'usage de la voiture en commun (cf. p. 94)

D - Le trajet domicile-travail ressenti comme une rupture avec le monde du travail

Selon les chefs d'entreprise, le trajet domicile-travail, est mieux ressenti seul dans son véhicule en écoutant de la musique, qu'avec des collègues de travail qui prolongent, de par leur présence, l'ambiance du travail souvent ressentie comme aliénante. Les dirigeants expliquent ainsi l'obstacle du statut social : le subordonné se considérant en état d'infériorité hiérarchique en dehors même du lieu de travail, s'il était amené à voyager avec son patron.

Certains patrons précisent cependant que l'horaire à la carte peut permettre de rencontrer des personnes d'autres entreprises mais, implicitement, à statut social similaire.

IV-4.2. Situation des établissements par rapport au ramassage employeur

Il est intéressant de constater que la plupart des entreprises qui pratiquaient ce système l'ont abandonné. Seule deux entreprises continuent pour quelques temps, mais la fréquentation chute d'année en année. Les raisons invoquées sont : - l'individualisme des employés français - les contraintes d'itinéraires et d'horaires qui sont attachées à ce mode - la lenteur et donc le temps perdu qui sont dus aux circuits empruntés par les cars de ramassage. Par ailleurs, l'utilisation de ce mode est plus forte pour les catégories ouvriers et employés que pour les cadres (proportion négligeable). On retrouve ici encore l'effet du statut social qui joue.

IV-4.3. Les mesures incitatives envisagées pour le développement de la voiture en commun

Ce sont essentiellement des mesures de type économique :

- détaxe ou bons d'essence,
- réduction du prix de la vignette,
- péage réduit sur les autoroutes ou même, gratuité,
- participation des pouvoirs publics pour financer une assurance spéciale,
- places de stationnement réservées dans les entreprises,
- utilisation collective des voitures d'entreprise,
- "Matching Programms" : il s'agit des programmes de mise en relation des offreurs et des demandeurs selon les horaires de travail et les localisations des domiciles.

A noter que le principe des matching programms est unanimement reconnu mais, de manière non moins unanime, règne un scepticisme généralisé quant à son efficacité réelle. Si les solutions envisagées ne sont guère innovatrices en la matière, c'est parce que, dans la quasi-totalité des entreprises, les dirigeants n'avaient pas réfléchi au problème auparavant.

IV-4.4. Conclusion

La plupart des chefs d'entreprise ne croient pas à la voiture en commun. Ils pensent que des mesures plus efficaces consisteraient à développer encore davantage le réseau T.C.L. et le métro. Par ailleurs, la solution de minibus est aussi envisagée. Enfin, des parcs de stationnement géants aux terminus des lignes de transports collectifs, à l'entrée de l'agglomération lyonnaise, permettraient d'obtenir de meilleurs résultats en vue de lutter contre les encombrements et de pratiquer des économies d'énergie.

Cependant, si l'on veut promouvoir la voiture en commun, sachant que la contrainte économique qui pèse sur l'utilisation individuelle n'est, semble-t-il, pas suffisante à l'heure actuelle et que par ailleurs, les problèmes de transport de l'agglomération lyonnaise ne sont pas encore insurmontables, il est quatre points sur lesquels les chefs d'entreprise mettent l'accent :

- a) la voiture en commun ne peut être efficace que pour le trajet aller (au retour, la contrainte est trop forte) ✓
 - b) la nécessité d'une législation précise et adaptée en matière d'assurance automobile,
 - c) la nécessité d'un minimum de mesures incitatives, économiques essentiellement,
 - d) la généralisation de l'horaire à la carte, de par sa souplesse, semble un facteur important pour un développement de la pratique de la VEC.
-

SYNTHESE

La spontanéité de l'émergence des pratiques régulières de voiture en commun D-T, étant donné l'absence totale de toutes mesures incitatives à caractère institutionnel, nous incite à tenter, par analogie à l'étude des phénomènes biologiques, une synthèse de l'analyse précédente en trois temps : 1 - genèse du phénomène, 2 - durée de vie et modes d'organisation, 3 - mortalité.

Synthèse qui ouvre alors les portes d'une interrogation complexe : quelle peut-être la place de la voiture en commun régulière D-T dans une politique globale des transports en milieu urbain ?

1 - GENESE DE L'USAGE REGULIER DE LA VOITURE EN COMMUN

Le caractère spontané de la genèse des pratiques régulières de voiture en commun est à rapprocher, très certainement, de la nature même des causes qui les engendrent. Il s'agit dans la plupart des cas de regroupements entre individus relevant d'une opportunité, comme le montrent aussi bien les entretiens approfondis de la première partie, que ceux réalisés en région parisienne¹. Cette opportunité, qui confère donc un certain caractère aléatoire à l'émergence des pratiques de voiture en commun, peut toutefois intervenir, pensons-nous, au sein de deux situations principales très contrastées ; mais dans les deux cas elle jouera le même rôle de cristallisation de la décision.

1 - Dans la suite de ce texte, toute mention de l'étude en région parisienne renvoie en fait au rapport de la DREIF "Exploration du concept carpool" déjà cité en référence.

Le premier cas, comme le montrent certains entretiens qualitatifs, correspond à la confrontation d'un ou plusieurs individus à une situation nouvelle qui d'emblée va poser des problèmes de transport. C'est dans la recherche de solutions capables de résoudre momentanément ou non ces difficultés, qu'apparaît alors l'opportunité de réalisation d'un regroupement. Cette situation correspond de manière idéale au caractère spontané du phénomène, dans la mesure où la solution "voiture en commun régulière" ne pré-existait à l'état latent chez aucun des futurs partenaires. Elle se caractérise en outre par une mise en place rapide du système. Enfin, le retour d'une partie des anciens usagers réguliers de la voiture en commun à une situation plus proche de celle de l'ensemble des actifs (cf. p 92) semble bien démontrer, qu'au delà de la voiture en commun, ce sont des solutions plus structurées qui sont mises en oeuvre par les usagers réguliers dans la résolution de leurs difficultés.

A l'opposé peut-être, l'idée d'un regroupement en voiture particulière peut pré-exister chez certains individus. Il est alors très vraisemblable que dans ce cas, la genèse de la pratique sera plus lente, même si, comme précédemment, elle résulte en dernier ressort d'une opportunité. Au demeurant, le cas cité dans le rapport "Exploration du concept carpool" de glissement progressif d'une pratique occasionnelle vers une pratique régulière, est significatif à cet égard. Contrairement au cas précédent, où la voiture en commun régulière apparaît comme une réponse à des difficultés conjoncturelles, son usage résulte ici d'un processus de maturation des idées plus long, que concrétise à un moment donné l'émergence d'une opportunité. Enfin, le croisement de ces deux situations principales n'est pas exclu : pré-existence de l'idée de voiture en commun et confrontation à de nouvelles difficultés se conjuguent alors dans la recherche d'une opportunité susceptible de générer le regroupement.

A côté de ces opportunités qui décident ou non du véritable "démarrage" d'un regroupement, un certain nombre de facteurs déterminants peuvent intervenir de manière concomitante dans la genèse des pratiques. En dehors de savoir s'il existe une certaine hiérarchisation dans l'influence de ces paramètres, notamment peut être en fonction du type de pratique, on peut d'ores et déjà distinguer, semble-t-il, trois rôles distincts : - un rôle de facteur-clef - un rôle de facteur permissif et un rôle de facteur filtre.

1.1. - Les facteurs-clefs

Si l'on en juge par la fréquence des observations, ils sont deux à revêtir une importance primordiale : d'une part, la structure urbaine à travers la localisation des deux pôles "domicile-travail", de l'autre, la qualité de service des transports collectifs sur les liaisons domicile-travail. Qu'ils jouent de façon simultanée ou indépendante, leur rôle reste le même par rapport aux deux situations d'émergence décrites plus haut. Enfin,

l'importance des motifs invoqués par les usagers réguliers en liaison avec ces deux facteurs - 41 % de "gain financier/VP seul" et 17 % "d'amélioration/bus" - confirme leur place privilégiée dans le processus de genèse des regroupements.

- Une distance D-T élevée intervient fortement, à travers des coûts d'exploitation de la voiture trop importants, sur les décisions de regroupement : parmi les usagers réguliers habitant à plus de 10 km. de leur travail, 68 % invoquent le "gain financier/VP seul". Ce résultat est du reste corroboré à deux niveaux : tout d'abord par les entretiens qualitatifs où les 20 km. parcourus quotidiennement par certains usagers apparaissent avec insistance dans leur discours, ensuite au niveau des motifs invoqués par le grand nombre des non-usagers de la voiture en commun. De fait parmi les 34 % d'autres motifs, un bon nombre correspond "à la proximité du domicile par rapport au lieu de travail". Il serait toutefois utile de pondérer la part du motif "gain financier/VP seul", en tenant compte de l'inévitable caractère de rationalisation a posteriori du comportement que dissimule ce motif. L'observation d'un certain nombre de regroupements réguliers, dans le cas de faibles distances D-T, montre par ailleurs que d'autres facteurs jouent simultanément.

- La qualité de service des transports collectifs intervient de façon non moins significative, mais pas sous la forme attendue qui à une diminution de celle-ci ferait correspondre une augmentation du motif "amélioration/bus". Une analyse plus fine des résultats montre toutefois leur parfaite logique, surtout si l'on tient compte de l'assez forte corrélation entre distance D-T et qualité de service des transports collectifs.

Le motif "amélioration/bus" est essentiellement invoqué dans le cas d'une ligne directe (54 % des cas), alors que dès que s'ajoute un degré de pénibilité, le motif chute à 15 % pour atteindre 6 % dans le cas d'absence de ligne proche du domicile ou du lieu de travail. Cette influence n'est en fait pas directe, car à l'absence de ligne de transports collectifs correspondent à la fois des localisations souvent excentrées et des distances D-T élevées, expliquant par là-même l'absence de toute référence au bus sur ces liaisons. Liaisons dont la carte p.68 montre le caractère essentiellement diamétral ou périphérique.

Par ailleurs, le score de 54 % obtenu pour le même motif, dans le cas d'existence d'une ligne directe entre domicile et lieu de travail (il s'agit de cas correspondant majoritairement à des distances D-T < 5 km.) montre que la qualité de service globale n'est pour autant pas suffisante dans ce cas. Les entretiens menés auprès d'usagers réguliers confirment tout à fait cette analyse, en désignant comme paramètre déterminant du choix modal, la durée porte-à-porte des déplacements D-T.

Enfin, l'alternative "bus/voiture en commun régulière" ne se pose véritablement que lorsque la qualité de service des transports collectifs atteint un seuil relativement élevé. Dans les autres cas, le transfert modal s'est déjà presque totalement opéré en faveur de la voiture particulière, qui devient ainsi l'alternative de référence par rapport à la voiture en commun.

1.2. Les facteurs permissifs

Ils sont au nombre de deux, le premier ayant, semble-t-il un rôle plus fondamental que le second.

- il s'agit tout d'abord de la possibilité de trouver des partenaires de voiture en commun habitant le même quartier ; partenaires qui du reste doivent se situer au même niveau hiérarchique, tout en étant astreints aux mêmes horaires de travail.¹ Cette condition nécessaire est largement confirmée par trois types de résultats. Le premier relatif aux différents modes de prise en charge des partenaires, montre une réalité s'accommodant mal de grands détours de leur part : 35 % des cas correspondent au "passage au domicile de chacun" et 24 % au "rendez vous chez le conducteur". Le deuxième ressort très nettement des entretiens qualitatifs, puisque sauf dans un cas, les partenaires d'un même regroupement habitent à proximité immédiate les uns des autres. Le troisième enfin nous est livré par l'analyse des motifs invoqués par les actifs ne pratiquant pas la voiture en commun : 22 % des cas correspondent au motif : "absence de collègues habitant à proximité de votre domicile"². A l'autre extrémité de la chaîne de transport, c'est aussi le fait de trouver des partenaires dans le même établissement. L'analyse montre en effet que 95 % des usagers réguliers ont leurs partenaires de voiture en commun dans le même établissement.

- dans une moindre mesure, une autre condition semble se dessiner à travers le type d'établissement. Bien que l'usage régulier de la voiture en commun se développe, comme le montre l'analyse statistique, aussi bien dans les petits établissements que dans les grands, une taille optimale se dégage : de 10 à 100 salariés environ.

-
- 1 - Dans l'étude sur la région parisienne, la condition "horaires de travail identiques" apparaît primordiale pour la réussite du système chez les individus favorables à la voiture en commun régulière.
 - 2 - Après les autres motifs qui représentent 34 % des cas, c'est le seul motif à dépasser le seuil des 10 %.

Elle correspondrait en fait à une sorte d'équilibre entre les deux aspects dictatoires suivants : une taille trop petite rend quasi-nulle la probabilité de trouver d'éventuels partenaires habitant le même quartier, une taille trop grande rend difficiles tous rapprochements entre collègues, de par la dimension souvent un peu inhumaine du cadre de travail. L'enquête menée par le BETEREM en région marseillaise¹ le montre bien.

1.3. Le facteur filtre

La situation socio-économique des individus joue ici un double rôle.

- En premier lieu, à travers l'appartenance des individus à une cellule familiale. Le cycle de vie de cette cellule, en structurant les comportements des individus qui la composent selon une stratégie globale, peut générer soit la pratique, soit l'idée d'une pratique de regroupement chez l'un des membres de la cellule. Il est très vraisemblable que, comme dans le cas des transferts modaux classiques², le recours à l'usager régulier de la voiture en commun D-T interviendra lors de périodes privilégiées du cycle de vie familial : travail de la femme, accompagnement d'un enfant à l'école, etc.. Taux d'équipement du ménage, nombre de permis de conduire, mode d'attribution du ou des véhicule(s) au sein du ménage sont autant de composantes de cette stratégie globale, qui peuvent venir expliquer le choix de pratiquer la voiture en commun.

- En second lieu, cette situation socio-économique joue le rôle d'élément filtrant à l'égard de la manière dont s'organise la pratique elle-même. Nous verrons comment au paragraphe suivant.

De manière générale, les résultats les plus sûrs qu'on puisse tirer à ce niveau sont les suivants :

- l'usage de la voiture en commun est un peu plus répandu chez les ouvriers, du fait notamment de la fixité de leurs horaires de travail et de la fréquente inadéquation de ces derniers avec les horaires de bus. Pour autant, on trouve des usagers réguliers dans tous les milieux sociaux.

- l'influence conjuguée de l'âge et de la situation familiale semble montrer que la voiture en commun régulière joue le rôle de substitut plutôt à l'égard du bus chez les jeunes actifs, et plutôt à l'égard de la voiture particulière chez les plus âgés. On retrouve ici l'effet chronologique de la mono et de la bimotorisation des ménages.

1 - op.cité

2 - C. BOURGIN - Les évolutions dans l'usage des modes de transport. Influence des moments de transition dans le cycle de vie. I.R.T. - Division transports urbains. Rapport de recherche n° 36. Paris, 1978.

En conclusion, on pourrait dire que des facteurs d'ordre aussi bien subjectif qu'objectif se conjuguent pour créer des situations latentes d'usage regroupé de la voiture particulière, qui pourront se révéler plus ou moins rapidement selon le contexte, à la faveur d'opportunités très diverses.

2 - DUREE DE VIE ET MODES D'ORGANISATION DE L'USAGE REGULIER DE LA VOITURE EN COMMUN.

Les individus utilisant régulièrement la voiture en commun se différencient très nettement de ceux ne l'utilisant qu'occasionnellement. Au niveau socio-économique tout d'abord, puisque ces derniers comportent bien davantage d'individus jeunes et de sexe féminin ; ensuite et surtout, dans les motifs invoqués par les enquêtés eux-mêmes. Adjoins aux différentes modalités d'organisation, ces motifs montrent bien que l'usage occasionnel de la voiture en commun correspond essentiellement au recours à un palliatif très ponctuel (cf. p 92). Résultat qui, nous semble-t-il, atteste du caractère parfaitement singulier de l'usage régulier de la voiture en commun. Il s'agit bien d'un comportement spécifique à part entière, généré par la concomitance de multiples facteurs et dont la stabilité dans le temps peut être très variable.

2.1. Durée de vie de l'usage régulier de la voiture en commun

Bien qu'aucunes données statistiques, en dehors des quelques entretiens qualitatifs, ne permettent de l'affirmer, il est très vraisemblable que la stabilité dans le temps segmente l'usage régulier de la voiture en commun en deux grands types :

- l'usage régulier temporaire, c'est à dire de courte durée,
- l'usage régulier permanent, ou de longue durée¹.

Cette stabilité dans le temps correspond elle-même, pensons-nous, à deux situations très contrastées directement liées à la genèse du phénomène.

- La nécessité de faire face à un nouveau problème qui génère le regroupement peut disparaître après une certaine période, soit avec la disparition du problème lui-même, soit avec la mise en place d'une solution jugée plus satisfaisante que la voiture en commun (par exemple l'acquisition d'une seconde voiture). Cette situation, qui correspond donc à un usage régulier mais temporaire, est confirmée, semble-t-il, par le fort pourcentage de situations "anormales" - au sens de différent de la norme générale - chez les usagers réguliers de la voiture en commun, pourcentage qui diminue très sensiblement chez les anciens usagers.

1 - Sans pouvoir l'étayer statistiquement, nous pensons que les pratiques de courte durée sont plus nombreuses que celles de longue durée.

- Il n'est toutefois pas exclus dans la situation précédente que l'usage régulier de la voiture en commun puisse se pérenniser dans certains cas, dans la mesure où par exemple, il pourrait révéler certains avantages insoupçonnés des partenaires au départ¹.

La pré-existence de l'idée de regroupement chez de futurs partenaires et sa concrétisation à la faveur d'une opportunité quelconque peut aussi, nous semble-t-il, conduire à un usage régulier de longue durée. L'aspect à la fois non contraint et plus rationnel du regroupement dès le départ, sa mise en place souvent plus lente et parfois même progressive², sont autant de facteurs qui vont dans le sens d'une plus grande stabilité de la pratique.

Les motifs invoqués par les usagers pour expliquer leur pratique, confirment dans une certaine mesure, ce caractère dichotomique de l'usage régulier de la voiture en commun. A la logique de service rendu - 13,4 % des cas - correspondraient plutôt des pratiques de courte durée, alors qu'à des motifs plus rationnels tels que le "gain financier/VP seul" et dans une moindre mesure "l'amélioration/bus" correspondraient davantage des pratiques de longue durée.

2.2. Les principaux modes d'organisation de l'usage régulier de la voiture en commun

Les données statistiques montrent de manière significative - même si certains biais existent du fait de la nature du financier - que l'organisation des regroupements se structure autour de deux pôles principaux, relativement opposés. Il va de soi que cette bipolarisation n'exclut pas pour autant toute une gamme de situations intermédiaires, à la fois plus complexes et peut être moins stables. D'un côté donc, on trouve une organisation des regroupements qui correspond essentiellement à une logique de service rendu, avec ou sans contrepartie financière ; alors que de l'autre côté, cette organisation s'apparente totalement à un échange de services³.

A ces deux principaux modes d'organisation peuvent toutefois correspondre, indifféremment, des pratiques aussi bien de courte durée que de longue durée. Leurs caractéristiques propres semblent néanmoins montrer l'existence de certains liens privilégiés entre durée de vie et mode d'organisation des regroupements en voiture particulière. Le contenu des données recueillies n'est cependant pas suffisant pour confirmer totalement cette corrélation, aussi n'avons-nous ces résultats qu'avec toutes les réserves de circonstance.

-
- 1- L'exemple est cité dans l'étude sur la région parisienne d'un usage occasionnel qui peu à peu se transforme en usage régulier.
 - 2- La progressivité étant parfois voulue de façon à permettre une certaine période probatoire.
 - 3- Echange de services de même nature qui exclut bien évidemment une quelconque contrepartie financière.

- Le service rendu, dans le cas où il ne s'accompagne d'aucune contrepartie financière, ce qui n'exclut pas pour autant des contreparties d'autres natures, paraît difficilement pouvoir se pérenniser. Conçu dès l'origine comme un moyen de pallier certaines difficultés conjoncturelles, il ne durera que le temps de les contourner. Au demeurant, les contraintes d'organisation inhérentes à la logique du service rendu - rendez-vous plutôt que passage au domicile de chacun - toujours la même voiture utilisée, s'accommodent mal, semble-t-il, d'un usager régulier de la voiture en commun de longue durée. Dans le cas d'un service rendu avec contrepartie financière, la permanence dans le temps paraît plus concevable¹. Dans la mesure en effet, où un certain équilibre s'instaure entre les partenaires, il est possible d'éviter certains risques de dégradation inhérents à la situation précédente (abus progressif du bénéficiaire du service, etc.). Globalement, les employés adhèrent massivement à la logique du service rendu, alors qu'ouvriers et cadres moyens s'y retrouvent à concurrence de deux tiers pour chaque classe.

- L'échange de services, a contrario, est davantage conçu dans le but de minimiser les nouvelles contraintes imposées par le regroupement - contraintes d'autant plus pesantes, qu'il s'agit en grande partie d'individus en provenance de la voiture particulière - Bâti donc dans la perspective de la plus grande satisfaction de chaque partenaire, on conçoit alors que cette recherche d'un optimum collectif, si restreint soit-il, soit davantage liée à des pratiques de longue durée. La réciprocité dans la contribution de chaque partenaire apparaît du reste comme la condition nécessaire fondamentale, pour la réussite de ce type d'expérience - aux yeux des personnes qui leur sont le plus favorables, lit-on en conclusion de l'étude réalisée en région parisienne. Par ailleurs, la stabilité dans le temps du regroupement basé sur l'échange de services est très fortement conditionnée par un certain nombre de règles de conduite très précises, telles que la ponctualité des partenaires, la régularité du tour de rôle, la bonne information en cas d'empêchement, l'absence de toute relation de domination, etc..

Plus généralement, qu'il s'agisse d'un service rendu avec contrepartie financière ou d'un échange de services, c'est à dire des deux modes s'apparentant plutôt à des logiques de longue durée, la stabilité de la pratique dépendra pour une grande part des rapports d'amitié, de complicité, que sauront tisser les partenaires entre eux. La longévité de tels aménagements entre individus nécessite un minimum d'affinités, de points communs en dehors du travail lui-même, de manière à rendre agréables les trajets en commun et supportables tout incident dans le fonctionnement du système.

1 - A l'inverse des conclusions du rapport sur la région parisienne, nous pensons que c'est davantage le service rendu avec contrepartie financière, plutôt que celui sans, qui permet une certaine stabilisation dans le temps.

A l'exception des employés, l'échange de services est pratiqué dans toutes les classes socio-professionnelles: A concurrence d'un tiers chez les ouvriers et les cadres moyens d'un côté, il devient le mode d'organisation quasi-exclusif des cadres supérieurs. Cette situation s'explique en partie par le fait qu'il nécessite la plupart du temps, la bimotorisation des ménages auxquels appartiennent les usagers réguliers.

La longévité de certaines expériences - plus de 10 ans - ne cache pas pour autant un taux de mortalité élevé dont les causes sont multiples.

3 - MORTALITE DES REGROUPEMENTS EN VOITURE PARTICULIERE

En dehors, très vraisemblablement, des pratiques de courte durée, qui disparaissent en même temps que les problèmes qui leur ont donné naissance, ou avec la mise en place de solutions jugées plus satisfaisantes que la voiture en commun, l'analyse statistique des motifs d'arrêt invoqués par les anciens usagers réguliers pour l'arrêt de leurs pratiques, est très significative.

Dans 66 % des cas c'est le critère spatial qui intervient, soit à travers le changement du lieu de domicile, soit plus fréquemment à travers celui du lieu de travail. Résultat qui est du reste confirmé par l'étude en région parisienne et qui montre bien le poids des deux conditions "partenaires habitant dans le même quartier et travaillant dans le même établissement", dans la genèse de l'usage régulier de la voiture en commun.

Un autre critère, plus subjectif, n'est pas sans influence sur ce processus de mortalité. Quelque soit son mode d'organisation, l'usage régulier de la voiture en commun requiert la confiance réciproque des partenaires d'un même regroupement. La perte progressive de cette confiance, tout comme la dégradation de certains liens amicaux ou les abus d'un partenaire, peuvent alors conduire à une rupture rapide de la pratique.

Ces deux critères principaux, en même temps, très certainement, que d'autres facteurs à la fois plus complexes et plus marginaux attestent de la fragilité d'un tel système. Partiellement aléatoire dans sa genèse, il l'est aussi dans sa durée de vie. Ainsi, contrairement aux autres modes de transport plus traditionnels, l'usage régulier de la voiture en commun peut être remis en cause à tout moment, sur la base de critères aussi bien objectifs que psychologiques.

4 - QUELLE PLACE POUR LA VOITURE EN COMMUN REGULIERE DANS UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS EN MILIEU URBAIN ?

L'analyse précédente met en évidence les quatre points suivants :

- L'usage régulier de la voiture en commun D-T correspond à une sorte d'optimum collectif réduit : celui des partenaires de chaque regroupement.

- Sa genèse n'est pas toujours très rationnelle et par voie de conséquence difficilement prévisible. Il s'agit le plus souvent d'un phénomène de cristallisation de quelques facteurs déterminants autour d'une opportunité.

- Sa durée de vie est très variable et dans une certaine mesure quelque peu aléatoire. Des déterminismes interviennent en effet de façon plus directe dans les comportements de déplacements liés aux modes de transport traditionnels.

- Ses modes d'organisation sont diversifiés, notamment si l'on ajoute le paramètre "nombre de déplacements dans la journée". La première partie du rapport montre en effet que cet usage de la voiture en commun peut n'être que partiel dans certains cas, par rapport aux déplacements D-T quotidiens.

De la combinaison de ces quatre points résultent trois caractéristiques essentielles de l'usage régulier de la voiture en commun D-T.

1 - Sa caractéristique de base est d'être un système auto-géré au niveau de chaque regroupement. Ce qui signifie, entre autres choses, que sa régulation échappe pour le moment à tout contrôle public d'ordre réglementaire ou institutionnel.

2 - Cette autonomie de gestion s'accompagne toutefois d'une certaine fragilité. Interne d'abord, puisque le bon fonctionnement du système requiert à la fois tolérance et confiance de la part des partenaires, en même temps qu'une certaine discipline individuelle. Externe aussi, avec la dépendance de tout regroupement à l'égard de paramètres exogènes tels que proximité des lieux d'habitat, appartenance au même établissement, etc...

3 - D'une conception relativement simple a priori, l'usage régulier de la voiture en commun D-T cache en fait une grande complexité socio-économique. Il correspond en effet à toute une gamme de situations contrastées, mettant en jeu des éléments économiques et des comportements sociaux très différents.

Face à la conjoncture actuelle de renchérissement du coût de l'énergie et d'une "priorité décroissante" accordée aux transports collectifs, on peut alors se poser la question suivante : l'usage régulier de la voiture en commun D-T peut-il être envisagé autrement que comme une pratique spontanée, s'apparentant dans la plupart des cas à un palliatif de plus ou moins longue durée ?

La place de la voiture en commun D-T dans une politique globale de transports et d'aménagement urbains nécessite avant tout, d'être évaluée à sa juste mesure. Durée de vie des pratiques, transfert modal des usagers des transports collectifs vers la voiture en commun, affectation à d'autres personnes du ménage d'un véhicule rendu disponible, sont quelques uns des éléments, qui montrent à quel point il sera difficile de dresser un bilan socio-économique pertinent de l'usage actuel et régulier de la voiture en commun D-T.

Par voie de conséquence, il apparaît désormais clairement qu'une quelconque politique incitative à l'égard de cette modalité de transport, ne pourra se limiter à certaines mesures d'ordre macroscopique, sans simultanément essayer d'en prévoir les conséquences à un niveau plus fin, plus désagrégé. Point de vue que renforce au demeurant un des résultats obtenus en région parisienne sur l'image de la voiture en commun D-T : les enquêtes rejettent assez systématiquement toute idée d'institutionnalisation du système.

La formulation dans cet essai de synthèse de quelques hypothèses de comportement et les incertitudes qui les accompagnent, de même que les difficultés inhérentes à toute tentative d'évaluation pertinente des pratiques actuelles, nous désignent au moins deux voies de recherche à approfondir :

- l'analyse à la fois plus rigoureuse et d'ordre plus qualitatif du processus de regroupement des individus en voiture particulière, notamment des éléments déterminants dans l'enchaînement de ses trois phases caractéristiques. Le recours à des méthodes d'analyse multidimensionnelle, ainsi qu'une nouvelle enquête par entretiens approfondis devraient nous faire progresser sur cette voie.

- l'ébauche d'une première tentative d'évaluation de ces pratiques au sein des politiques de transport urbain. Une réflexion déjà initiée sur les aspects énergétiques du problème ouvre la voie à de plus larges recherches.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

PLAN GUIDE DES ENTRETIENS QUALITATIFSI - L'environnement du domicile.

- . Ancienneté de la personne dans son quartier.
- . Où habitait-elle antérieurement ? Depuis combien de temps ? Dans quel type d'habitat ?
- . Connaît-elle beaucoup de monde dans son quartier ?
- . Effectue-t-elle beaucoup de déplacements dans son quartier ?
- . Participe-t-elle à des activités extra-professionnelles dans son quartier ?
- . Estimation de la VEC dans son quartier.

II - Le lieu de travail et son contexte.

- . Le travail est-il régulier (matin et soir), variable selon les jours ou les semaines, adaptable, en journée continue ?
- . Travail posté, trois huit, de nuit.
- . Ancienneté de la personne dans son entreprise.
- . Participe-t-elle à des activités dans le cadre de l'entreprise ? (comités d'entreprise, syndicats,...)
- . Connaît-elle beaucoup de gens dans l'entreprise ?
- . Estimation de la pratique de la VEC dans l'entreprise.

III - Les modes de transport alternatifs

- . Bus, métro, deux-roues, ramassage entreprise, voiture de service, train, marche à pied.

IV - Les avantages de la VEC

- . Economie sur les coûts d'utilisation de la voiture.
- . Gain de temps (vis-à-vis du bus, du deux-roues ou à pied).
- . Commodité (fréquence, confort).

- . Aspect relationnel (discussions positives).
- . Facilités de stationnement
- . Service rendu à des collègues ou des amis
- . Disponibilité de la voiture pour un autre membre du ménage.
- . Autres.

V - Les inconvénients de la VEC

- . Non-réciprocité du service rendu (toujours la même voiture et le même conducteur).
- . Crochets (en distance et en temps).
- . Non-ponctualité des partenaires.
- . Discussions négatives (temps de trajet = continuation du monde du travail).
- . Contraintes plus ou moins rigides sur des itinéraires secondaires.
- . Assurances passagers transportés.
- . Statut social des partenaires.
- . Age des partenaires.
- . Race des partenaires.
- . Horaires différents.
- . Autres.

VI - Organisation de la pratique de la voiture en commun.

- . Précisions sur les partenaires : possesseurs d'un permis, d'une voiture ; âge ; statut social ; lieu de travail (s'il est différent de celui de la personne).
- . Mode de connaissance des partenaires (environnement du domicile, sur le lieu de travail, ou autre).
- . Organisez-vous des points de regroupements ou faites-vous du porte-à-porte ?
- . Conduisez-vous à tour de rôle ?
- . S'il s'agit de votre voiture et que votre partenaire est amené à l'utiliser pendant le temps de travail, lui-la prêtez-vous ? et réciproquement.
- . Comment envisagez-vous la contrepartie de la prestation de service-rendu ?

VII - Degré de liberté vis-à-vis de la VEC.

- . Pourquoi, éventuellement, y a-t-il des jours où vous ne pratiquez pas la VEC ? Comment prévenez-vous les partenaires ?
- . Votre entreprise incite-t-elle les gens à la pratique de la VEC ?

VIII - Voiture en commun et stratégie nationale

- . En pratiquant la VEC, pensez-vous avoir une attitude civique en participant aux économies nationales d'énergie ?
- . Si vous êtes coincé dans un embouteillage (alors que vous pratiquez la VEC), quelle est votre réaction vis-à-vis des automobilistes seuls dans leur voiture ?
- . Qu'est-ce qui inciterait le mieux les gens à pratiquer la VEC ?
- . Réaction au projet VEC sur l'autoroute du sud de Paris (une voie réservée aux pratiquants de la VEC).

IX - Voiture en commun et ménage

- . Motivations de la pratique (organisation, avantages, et inconvénients) ou de la non-pratique de la VEC à l'intérieur du ménage..

X - Voiture en commun et motifs autres que les trajets domicile-travail

- . Motivations (organisation, avantages, inconvénients) d'une pratique de la VEC pour des motifs d'achats, de loisirs ou scolaires.
-

ANNEXE N° 2

CAS N° 1

Homme 40 ans marié 2 enfants
Magasinier (employé de commerce)
Propriétaire d'une maison individuelle
2 voitures et 2 deux-roues dans le ménage.

I - L'environnement du domicile

L'enquêté habite Vénissieux depuis près de 5ans. C'est pour une certaine qualité de la vie qu'il a choisi un habitat individuel. Auparavant, il vivait à Lyon en appartement. Malgré l'ancienneté dans le quartier, le ménage connaît mal l'environnement de son domicile (sauf les voisins du lotissement dont la rue qui le traverse finit en impasse). Les déplacements dans le quartier sont peu nombreux (les achats sont faits en général dans un hypermarché situé à 3 kms environ) sauf pour les enfants qui sont d'âge scolaire. Le ménage préfère "rester chez lui" (maison + jardin).

II - Le lieu de travail et son contexte

Depuis un peu plus de 5 ans, l'entreprise de la personne est établie à St Priest. Auparavant, elle était située à Lyon dans le 8ème arrondissement. A cette occasion, la journée de travail a été modifiée. Depuis cette date, l'enquêté fait la journée continue (3/4 h d'arrêt à midi).

Auparavant, il avait 2 h d'arrêt à midi. De plus, il pourrait jouir d'une légère flexibilité de son horaire qui est, par ailleurs très régulier, mais il n'en profite pas. Enfin, il connaît un certain nombre de personnes qui pratiquent la VEC dans le cadre de l'entreprise dans laquelle il travaille.

III - Les modes de transport possibles

L'univers subjectif de choix est tout entier conditionné par la voiture. Il n'a jamais testé de mode alternatif. Il estime que l'utilisation du bus serait compliquée. Il lui faudrait prendre 2 bus (problèmes de rupture de charge, attente, incertitude sur les horaires, fréquences) et faire de la marche à pied, les arrêts les plus proches du domicile comme du lieu de travail se situant à 1 km environ (distance jugée inadéquate à pied par la personne). La comparaison avec la voiture est effectuée aussi en termes de temps (bien que l'alternative n'ait jamais été testée) : 1 h environ en bus contre 10 à 15 mn en voiture (pour faire 12 kms environ).

Spontanément, la personne a abordé le problème du deux-roues (mobylette). Mais elle a ajouté aussitôt : "Ma voiture, si je ne m'en sers pas, alors, je ne la prends presque plus... Souvent, le dimanche, on ne sort pas... Maintenant, on est tellement bien là...". La voiture une fois achetée, il faut s'en servir ! Et puis : "A Vénissieux, ça roule bien". L'enquêté pense que s'il habitait et travaillait plus près de Lyon (centre), il utiliserait assez facilement le métro (du fait des encombrements et des difficultés de stationnement). De même, s'il y avait des pistes cyclables, il roulerait plus facilement en deux roues. (Dans le cas de la mobylette, c'est la pratique même de la VEC, qui limite cette utilisation, au moins en été). De toute façon, il semble clair que la personne, même si elle ne pratiquait pas la VEC, utiliserait sa propre voiture (cf. réflexion ci-dessus), tout au moins en fonction de la localisation actuelle de son domicile et de son lieu de travail.

Notons que l'entreprise n'effectue pas de ramassage employés.

IV - Les avantages de la voiture en commun

La non-remise en question de la façon d'envisager ses déplacements domicile-travail par l'enquêté est directement liée au bon fonctionnement de la VEC entre son partenaire et lui.

Spontanément et inconstestablement, le motif n° 1 reconnu comme avantage de cette pratique s'attache aux économies monétaires réalisées (essence, usure, entretien de la voiture). Ces économies sont d'autant mieux ressenties que la distance est moyennement importante (20 kms AR environ) et en regard à la situation antérieure. La personne, du fait des horaires différents lorsqu'elle travaillait sur Lyon, faisait 4 trajets par jour (pour une distance un peu moindre cependant). A l'heure actuelle, elle fait 2 trajets par jour, mais en utilisant sa propre voiture 1 semaine sur 2 seulement. Comme le ménage se déplace peu pour loisirs, les économies sont estimées à près de la moitié des dépenses antérieures.

Par rapport au bus, la comparaison est également avantageuse en termes de temps (estimation de 10 à 15 mn contre près d'1 h pour le bus).

L'enquêté (de même que son collègue) aime bien se laisser transporter (avoir l'esprit libre). Chacun d'entre eux est suffisamment ponctuel depuis 5 ans pour qu'ils ne soient pas arrivés une seule fois en retard.

Par contre, l'aspect relationnel (discussions) n'est pas envisagé comme étant un élément majeur (quoique non négatif). Il n'y a pas non plus de problèmes de stationnement sur le lieu de travail. Enfin, pour l'enquêté, cette pratique n'implique aucun avantage de disponibilité pour un autre membre du ménage, car sa femme, qui travaille également, dispose elle aussi d'une voiture (elle ne pratique pas la VEC car elle ne connaît pas de collègue de travail qui habite dans son quartier).

V - Les inconvénients de la voiture en commun

L'enquêté ne voit aucun élément majeur qui intervienne de façon négative de la VEC. Son partenaire habite en face de chez lui et est ponctuel. Il n'y a pas non plus de problème si une voiture est nécessaire sur le lieu de travail (rarement), car il y a des voitures d'entreprise. En ce qui concerne les problèmes d'assurances vis-à-vis de cette pratique, l'enquêté ne sait pas très bien ce qu'il en est, mais il pense que son partenaire et lui-même sont couverts.

D'autre part, il cite quelques exemples de collègues qui ont pratiqué la VEC et qui ont changé de mode pour des motifs tels que : - l'un des partenaires fumait, l'autre non ; - l'un des partenaires aimait s'arrêter au café au retour très souvent ; - l'un des partenaires n'était pas ponctuel.

La personne, pour sa part, ne pratiquerait pas la VEC si son partenaire n'était pas ponctuel et s'il fumait et, dans une moindre mesure, s'il n'exerçait pas le même métier que lui.

VI - L'organisation de la voiture en commun

Le partenaire de l'enquêté est motorisé. Il a la même profession que lui et travaille au même endroit. Ils se sont connus sur le lieu de travail, lorsque l'entreprise était à Lyon. Depuis que celle-ci est à St Priest, les deux partenaires habitent dans la même rue (10 m). Mais la pratique de la VEC ne date que depuis que cette proximité des domiciles existe, en liaison également avec l'instauration de la journée continue dans l'entreprise. En effet, auparavant, l'enquêté

rentrait chez lui à midi, alors que son collègue restait près du lieu de travail pour manger et chacun d'eux prenait sa voiture.

Les deux personnes ont les mêmes horaires de travail et la proximité des deux domiciles n'implique ni crochet ni point de regroupement au niveau de l'organisation.

Chacun prend sa voiture 1 semaine sur 2 et ce depuis près de 5 ans. Assurément, pour que la pratique VEC soit durable, "il faut bien s'entendre". Ce point important car les 2 partenaires sont de fait liés, non seulement par des liens sur le lieu de travail, mais aussi dans l'environnement direct de leur domicile.

Il n'y a jamais eu de problème au niveau de la ponctualité de chacun et les problèmes de temps et de distance du domicile au lieu de travail sont les mêmes pour les 2 personnes.

La question d'une rémunération quelconque ne se pose pas, chacun utilisant sa voiture à tour de rôle. Cependant, l'enquêté, s'il devait transporter quelqu'un ne disposant pas de voiture, le ferait "puisque de toute façon, je prendrais ma voiture", mais il considérerait assez vite la situation comme étant "gênante" (si la personne ne proposait aucune contrepartie). Il trouve "normal" de dédommager dans un tel cas (paiement d'une partie de l'essence ou équivalence du prix du bus (il cite des cas dans son entreprise); tout en remarquant dans cette hypothèse que la personne, de toute façon gagnerait beaucoup de temps). Enfin, si l'un ou l'autre des partenaires prenait seul sa voiture (sans tour de rôle), il pense qu'il serait trop compliqué de calculer les coûts réels d'utilisation de cette voiture et que ça poserait sans doute des problèmes de ce fait. A noter qu'il pense aussi qu'à 3 ou 4 dans la même voiture, les avantages (économies encore plus substantielles) seraient moins importants que les inconvénients (il faudrait faire des crochets ; les horaires devraient concorder ; il serait plus difficile d'assurer la ponctualité).

VII Le degré de liberté vis-à-vis de la voiture en commun

La liberté des partenaires vis-à-vis de la VEC, du fait de la motorisation de chacun, est grande. S'il arrive que l'un d'entre eux ait des courses à faire un soir au retour du travail (rare), il prévient l'autre la veille et chacun prend alors son propre véhicule.

Cependant, il est intéressant de constater dans le cas de ces 2 personnes que :

- La légère flexibilité des horaires dont ils pourraient bénéficier dans l'entreprise n'a pas modifié leur façon d'envisager leurs déplacements domicile-travail. Une certaine inertie due à l'habitude et au fait que "ça marche bien" ("il n'y a pas de problèmes") a fait que l'équilibre trouvé entre les 2 partenaires il y a 5 ans n'est pas remis en question.

- Si, à la belle saison, l'enquêté n'utilise pas sa mobylette pour aller travailler, c'est aussi pour la même raison, dans une très large mesure. Tant que ça marche bien, aucun mode alternatif ne peut être envisagé.

Par ailleurs, il n'est mis en oeuvre aucune politique d'incitation à la pratique de la VEC dans le cadre de l'entreprise concernée.

VIII - Voiture en commun et stratégie nationale

L'intéressé, pas plus que son voisin, ne pensent en leur lieu à une attitude "civique" de leur part (en termes d'économies d'énergie) quand ils pratiquent la VEC. Mais il est tout à fait favorable à une campagne de promotion. Cependant, il met aussi l'accent sur le fait que si les pouvoirs publics veulent "imposer" ce type de pratique, les gens auront peut-être le réflexe de le rejeter, car cette solution au problème de leurs déplacements domicile-travail est à priori spontanée.

IX - Ménage et Voiture en commun

Dans le cadre du ménage, le couple a pratiqué la VEC très peu de temps, lorsqu'il habitait à LYON, juste avant d'acheter une seconde voiture. Le mari travaillait à 7 H et la femme à 9 H, ce qui posait évidemment des problèmes d'attente et de temps perdu. De plus, le bus était envisagé comme peu commode.

X - Voiture en commun et motifs autres que les déplacements domicile-travail

Quant à d'autres motifs de déplacement, l'interviewé ne l'a jamais envisagé ni testé. Pour lui, en ce qui concerne les déplacements pour achats, la pratique de la VEC serait ressentie un peu comme une intrusion dans sa vie privée - Et, de fait, malgré des liens hors du travail avec son collègue, ils ont très peu utilisé ce mode pour des motifs de loisirs.

Le cas se produit seulement en ce qui concerne leurs enfants qui pratiquent ensemble une activité sportive. A tour de rôle, ceux-ci sont transportés le soir par l'un ou par l'autre des partenaires.

CAS N° 2

Homme 25 ans marié sans enfant
Agent de laboratoire (cadre moyen)
Locataire dans un immeuble collectif
1 voiture et aucun deux-roues dans le ménage

I - Environnement du domicile

L'enquêté habite Corbas depuis 2 ans. Hormis les collègues de travail qui habitent dans la même barre d'immeubles, le ménage connaît peu les gens autour du domicile. Ce dernier fait office de cité-dortoir dans l'esprit du ménage. Comme eux, les gens s'en vont tôt le matin au travail et ne rentrent que le soir. Il y a peu de communication entre les locataires.

Un certain nombre de déplacements sont faits dans le quartier pour achats, car il existe un petit centre commercial très proche du domicile. Par contre, les déplacements de loisirs ou culturels sont totalement orientés hors de la zone de résidence.

Auparavant, le ménage résidait à St Chamond (Loire), mais la pénurie d'emplois existant dans leur région d'origine les a contraint d'"émigrer" dans la région lyonnaise. D'où un certain déracinement, accentué par la forme du nouvel habitat qui ne facilite guère la communication (même avec de jeunes ménages).

II - Le lieu de travail et son contexte

L'enquêté travaille dans la zone industrielle de Vénissieux à 6 km environ de son domicile. Il fait la journée continue avec une équipe de collègues. Les horaires sont réguliers et ils ne sont pas flexibles. La personne fait un trajet AR pour le motif travail, chaque jour. L'ambiance du travail est très bonne et l'enquêté connaît un assez grand nombre de collègues dans son entreprise. Beaucoup d'entre eux, presque tous des jeunes de 25 à 30 ans, pratiquent la VEC (notamment 4 personnes habitant Givors utilisent leur propre voiture 1 semaine sur 4).

III - Les modes de transport possibles de l'enquêté

Initialement, le ménage possédait 2 voitures et une moto. Mais, au moment de l'enquête, l'une des 2 voitures a été revendue et la moto a été volée. Ces péripéties ont conduit l'enquêté à utiliser les transports en commun pendant quelques temps. En effet, sa femme travaillant également et ayant des horaires assez différents, utilise l'unique voiture du ménage.

L'enquêté, avant de pratiquer la VEC, a donc pris le bus pendant quelques mois (sauf 2 jours dans la semaine où sa femme ne travaille pas). La liaison domicile-travail en bus ne posait pas de problèmes en ce qui concerne les distances à effectuer à pied jusqu'aux arrêts (150-200 m aussi bien au niveau du domicile que du lieu de travail). Le matin, la fréquence de l'unique ligne à utiliser était cohérente avec les horaires de l'enquêté. Par contre, en fin d'après-midi, celui-ci devait attendre le bus près d'1 heure ! D'où, la recherche d'une solution alternative, bien qu'en termes de temps de déplacement, les trajets soient estimés à une vingtaine de minutes.

A noter que la personne n'envisage plus, à l'heure actuelle, le 2 roues comme mode alternatif possible. Le vélo lui semble trop fatiguant (12 km par jour). La mobylette lui semble inadéquate pour des raisons de sécurité. Enfin, le rachat d'une moto lui semble trop onéreux surtout depuis que sa femme (au moment de l'enquête) est enceinte et ne travaille plus. Cependant, la moto était pour l'enquêté, un mode alternatif possible tout à fait acceptable.

Enfin, l'entreprise ne ramasse pas ses employés. De toute façon, compte tenu de la dispersion de l'habitat qu'il constate chez bon nombre de ses collègues, la personne n'envisagerait guère cette solution, si elle existait, simplement parce que le trajet du car de ramassage serait tel qu'il en résulterait un temps de transport très important (supérieur au bus).

La VEC devient, pour l'enquêté, une "obligation", à moins de faire face à des temps morts insupportables (au retour, attente du bus ou encore se lever 1 h plus tôt le matin et partir en même temps que sa femme !)

IV - Les avantages de la VEC

Le motif n° 1 de la pratique de la VEC est lié à l'ouverture des rapports qu'on peut avoir avec les gens. Il y a discussion et communication (on retrouve le problème du ménage qui se plaint du peu de contacts qu'il a avec ses voisins). C'est l'optique service rendu qui est placée en avant.

Le motif économie d'essence ne vient que loin derrière, même si ce n'est pas négligeable dans l'esprit de l'enquêté. Par contre, évidemment, cette pratique permet à la femme de l'enquêté de disposer de la voiture pour aller à son travail. A noter que celle-là participerait au regroupement de son mari s'il n'y avait pas incompatibilité d'horaire (cela n'impliquerait pas de détours supplémentaires).

S'il y avait une fréquence suffisante, l'avantage de la VEC vis-à-vis du bus ne serait pas très nettement ressenti. En effet, le trajet bus est estimé à 20 minutes contre 10 à 15 minutes en voiture.

Autre avantage envisagé par l'enquêté, celui de se faire conduire (plutôt que le contraire, en général).

L'enquêté ressent une fatigue nerveuse au volant car il perçoit une agressivité importante de la part des automobilistes (souvent) et aussi parce que, quelquefois, il ressent sa propre agressivité au volant.

De plus, la personne voit un autre avantage lié au fait que s'il oublie de se réveiller, son partenaire montera le prévenir (si ça arrive une fois par hasard, évidemment). Enfin, la pratique de la VEC permet de se lever un peu plus tard, ce qui n'est pas toujours négligeable.

V - Les inconvénients de la VEC

A priori, aucun désavantage n'est mis en avant, mais l'enquêté cite un obstacle à cette pratique (du moins dans son entreprise), à savoir le clivage entre cadres moyens et supérieurs, alors que celui-ci n'existe pas, en général, entre cadres moyens et ouvriers. Pour la personne, le statut aurait tendance à jouer plus que l'âge. Dans la grande majorité des cas connus par la personne dans son entreprise, les gens qui pratiquent la VEC ont tous la même activité (agents de laboratoire). Par ailleurs, le problème des assurances n'a pas été soulevé.

V - Organisation de la VEC

L'enquêté a effectué, depuis 18 mois environ, ses trajets domicile-travail avec différents partenaires, connus sur le lieu de travail.

Après avoir renoncé au bus pour des raisons de fréquence de ce dernier, la personne a effectué le trajet avec un collègue de travail qu'il a connu dans l'entreprise et domicilié à St Symphorien d'Ozon. Celui-ci, seul motorisé, faisait un crochet par Corbas pour prendre l'enquêté. Cette pratique a duré quelques mois, jusqu'à ce qu'un autre collègue de travail, lui aussi connu par l'enquêté dans l'entreprise, vienne habiter dans la même barre d'immeuble que celui-ci.

A noter que seule la notion de service rendu a prévalu et qu'il n'a pas été question de rémunération sous une forme quelconque. Cependant, l'enquêté, pendant une quinzaine de jours, au printemps dernier, a fait le détour (environ 8 km) pour emmener son collègue de St Symphorien au travail. "Ca ne faisait pourtant pas égal", dit l'enquêté, "mais c'est normal, car, comme il n'avait plus de voiture à ce moment là et qu'il n'y a pas de bus (...) un service en vaut un autre!".

Pour bien saisir l'apparent paradoxe qui existe au niveau de la non-rémunération des services rendus, il faut considérer l'ensemble de cette équipe de jeunes (25-30 ans) qui ont des contacts multiples, non seulement sur le lieu de travail, mais aussi et peut-être surtout à l'extérieur (motifs de loisirs). "On s'entend bien. On se rend des services réciproques. Quand il y a plus que les relations de travail, quand il y a l'amitié, les problèmes d'argent ne se posent pas, à ce niveau là".

Actuellement, le cas de figure est le suivant.

L'enquêté est emmené à Vénissieux par un voisin très proche (qui habite la cage d'escalier à côté) qui, tout comme son précédent partenaire, travaille au même endroit et possède le même statut. Mais la femme de ce voisin participe aussi au regroupement. De fait, elle dépose les 2 hommes à Vénissieux et va à son travail à Villeurbanne. Il arrive parfois que le groupe fasse un crochet jusqu'à St Symphorien pour prendre l'ex-partenaire de l'enquêté, lorsque sa voiture lui fait défaut. La contrepartie n'est jamais assurée par un remboursement des frais d'essence ou autre. Deux jours par semaine quelquefois (lorsque sa femme ne travaille pas), l'enquêté emmène son collègue avec la voiture du ménage. Cependant, dans ce cas, la femme du partenaire de l'enquêté est obligé de prendre sa voiture quand même puisqu'elle travaille plus loin. Aussi, en général, cette deuxième solution est-elle assez peu souvent utilisée. "Si les positions étaient inversées, il en serait de même... ça se fait comme ça maintenant... Si un jour, ça change, c'est moi qui les emmènerait... Mais il n'y a pas de problème de rémunération entre nous...".

VII - Degré de liberté vis-à-vis de la VEC

Dans le cas de l'enquêté, il est assez grand. Bien que disposant rarement de sa propre voiture, il peut (trajet de retour) faire appel à plusieurs de ses collègues pour le reconduire chez lui. Il faut noter que, assez souvent, l'enquêté peut faire appel à 2 ou 3 autres personnes qui habitent Corbas et travaillent dans la même entreprise, pour les trajets de retour. C'est ce qui se passe si ses partenaires habituels doivent faire une course au retour. En dernier ressort, l'enquêté peut prendre le bus (aux fréquences peu élevées cependant).

L'entreprise, dans laquelle il n'y a pas de problèmes de parking (Z.I. de Vénissieux), ne met en oeuvre aucune politique d'incitation à la pratique de la VEC.

VIII - VEC et stratégie nationale

La conscience de faire des économies d'énergie dans le contexte national est tout à fait secondaire pour le ménage. "Il n'y a pas que l'essence, pour réaliser des économies d'énergie... !"

L'interviewé ne réagit pas violemment contre les automobilistes seuls dans leur voiture et pris avec lui dans un embouteillage. Il pense que le fait d'être à plusieurs ouvre la discussion et que celle-ci fait passer le temps dans les bouchons. Elle permet de réduire l'agressivité de chacun, car "quand on est tout seul, on se sent fort avec sa voiture... On se sent quelqu'un d'autre !" affirme ironiquement l'enquêté. Il ajoute : "Finalement, on n'a pas l'idée de regarder si les gens sont tout seuls ou à plusieurs".

Pour promouvoir la VEC, le couple pense qu'il faut mettre l'accent sur la relation entre les gens, car ils sont isolés, dans les villes et la discussion, la communication, sont des points importants. De plus, il pense que les gens ne sont peut-être pas assez conscients de cette pratique car, dans les entreprises, à moins de travailler dans le même bureau, le même atelier ou la même équipe, les gens ont peu de contacts et ne se parlent guère. Pour inciter les gens à se poser le problème ("y penser"), il faudrait en discuter dans l'entreprise, mais sans que l'initiative vienne de la direction !.

IX - VEC et ménage

C'est seulement une incompatibilité d'horaire qui contraint la femme de l'enquêté à ne pas pratiquer la VEC avec son mari et ses partenaires.

Dans un premier temps, elle a bien essayé le bus. On retrouve, dans son cas, le problème type des lignes de transport en commun qui sont en général toutes orientées de la banlieue vers le centre et sans possibilités de transit direct de périphérie à périphérie.

En effet, pour aller de Corbas à Bron-Parilly, l'enquêté devait prendre un premier bus de son domicile jusqu'au cimetière de la Guillotière, puis prendre un second bus la ramenant sur Bron après un crochet aussi long qu'inutile (plus de 3/4 h de trajet environ).

Dans un 2ème temps, l'enquêtée a pratiqué la VEC avec une collègue de travail pour laquelle elle devait un léger crochet à Vénissieux. Dans son esprit, c'était un service afin de lui éviter de prendre le bus (trajet plus long qui l'obligeait à se lever plus tôt) et il existait un contact humain non négligeable avant d'attaquer la journée de travail. Cette pratique a tourné court pour des raisons d'incompatibilité sur le lieu de travail. De fait, à l'heure actuelle, l'enquêtée utilise donc seule la voiture du ménage pour aller à son travail, tandis que sa collègue prend à nouveau les bus.

X - VEC et autres motifs de déplacements

Les déplacements pour achats ne sont pas envisagés par le couple dans le cadre de la VEC. La principale raison est liée à l'existence d'un petit centre commercial au pied des immeubles. De plus, il peut y avoir des problèmes, si on fait ses courses en 10 mn et le collègue en 2 h !.

De fait, si le cas se produit au retour du travail, alors que l'enquêté est dans sa propre voiture avec un partenaire il préfère le ramener d'abord, quitte à repartir faire sa course ensuite.

En ce qui concerne les motifs de loisir, c'est très souvent qu'un grand nombre des collègues de travail de l'enquêté et leurs épouses effectuent des déplacements pour loisir en VEC. Les 2 raisons dominantes sont : a) Toujours l'aspect relationnel (discussions, etc...) ; b) la plus grande facilité de stationnement (si le déplacement se fait vers le centre).

En tout état de cause, l'aspect économique du regroupement ne vient qu'après, dans ce cas encore.

Les voitures sont en général utilisées à tour de rôle (week-en, sorties au cinéma, etc...) par chacun des couples qui, dans l'ensemble, possèdent tous une voiture.

CAS N° 3

Homme 55 ans marié 3 enfants
Ajusteur-monteur (ouvrier qualifié)
Locataire dans un immeuble collectif
1 voiture et aucun deux roues dans le ménage

I - Environnement du domicile

L'enquêté réside à St Priest depuis 11 ans. Il a une bonne connaissance de son quartier du point de vue relationnel. De plus, il effectue d'assez nombreux déplacements dans l'environnement direct de son domicile, aussi bien pour des motifs d'achats et de services que pour des motifs de loisirs. Le ménage ne considère pas son quartier comme une cité-dortoir. Les gens communiquent encore assez entre eux. Par ailleurs, l'interviewé ne sait pas s'il y a beaucoup de VEC tout autour de son domicile. A sa connaissance il y en a un peu et il cite 2 ou 3 exemples.

II - Lieu de travail et environnement

Les horaires pratiqués par l'enquêté sont réguliers et il ne peut pas profiter d'horaires adaptables. Il connaît un grand nombre de personnes de l'entreprise (pas seulement au niveau de son équipe habituelle).

Depuis 2 ans environ, la personne travaille sur Vénissieux à près de 8 km de son domicile. Auparavant, elle travaillait à Villeurbanne, près de Bron, mais dans un autre établissement de la même entreprise. La pratique de la VEC est peu répandue dans l'usine, selon l'enquêté.

III - Modes alternatifs disponibles

Les deux-roues ne sont pas une solution de rechange pour l'interviewé. Pour des raisons de santé, il ne peut pas faire de mobylette. Par ailleurs, il considère le vélo comme fatiguant (régulièrement) et il ne serait disposé à l'utiliser éventuellement qu'à la belle saison. Cela s'explique par la distance domicile-travail.

Le bus pourrait être une solution alternative. Cependant deux facteurs font obstacle à une utilisation régulière : 1) il est nécessaire de prendre 2 lignes (rupture de charge) 2) les fréquences sont faibles sur ces lignes aux heures de travail de l'enquêté. Par ailleurs, s'il n'y a que 200 m du domicile à l'arrêt de bus le plus proche, il y a environ 1,2 km entre la station d'arrivée et le lieu de travail.

Il faut tenir compte également des faits suivants :

- a) la personne aime arriver en avance à son travail. La fréquence des bus lui permet d'arriver juste à l'heure (en se pressant un peu) et lui est impossible d'en prendre un plus tôt (il prend le premier possible).
- b) elle est peu disposée à faire près de 3 km à pied chaque jour en dehors de son travail. Cela tient à la répartition spatiale des ateliers dans l'usine. Ceux-ci sont distincts (montage, peinture, etc...) et assez éloignés les uns des autres, et, en général, l'enquêté, au cours de la journée de travail fait plusieurs allées et venues entre les bâtiments (jusqu'à 3 ou 4 km par jour). C'est la raison pour laquelle il n'est guère envisageable pour lui de prendre les transports en commun systématiquement.
- c) enfin, il valorise le temps économisé en voiture (trajet : 10 à 15 mn contre 55 à 1 h en bus). Le matin, il peut dormir plus longtemps et le soir rentrer plus vite chez lui.

Par ailleurs, il n'existe pas de ramassage employés dans l'entreprise de l'enquêté.

VI - Avantages de la VEC

Ils sont essentiellement liés à deux facteurs pour la personne : 1) les économies réalisées sur l'utilisation de la voiture ; 2) le temps gagné par rapport au bus.

Bien que très ouvert, l'enquêté ne mentionne pas l'aspect relationnel de la VEC. Mais, implicitement, cela semble avoir une certaine importance pour lui.

L'aspect commodité est non négligeable (cf. III) dans la mesure où la personne se déplace beaucoup à pied sur le lieu de travail. Par contre, il n'y a aucun problème de stationnement à l'usine. Ce facteur n'a aucun rôle (positif ou négatif) sur la pratique de la VEC.

Enfin, la disponibilité de la voiture pour un autre membre du ménage ne joue pas, car c'est toujours l'enquêté qui utilise sa propre voiture. De toutes façons, celui-ci est le seul titulaire du permis de conduire du ménage.

V - Inconvénients de la VEC

Le problème de l'assurance semble essentiel à l'enquête. Il pense que beaucoup de gens ne prennent personne pour cette raison. Lui-même ne s'est posé le problème de l'assurance "personnes transportées" qu'après avoir expérimenté cette pratique quelques temps, alors qu'il n'était pas assuré. De fait, lors d'un changement récent de voiture (un peu plus d'un an), il a fait régulariser la situation, ... "j'ai acheté une cylindrée plus petite, mais j'ai payé l'assurance plus chère (...) Transporter du monde, ce n'est pas rien, il faut penser à tout".

Par ailleurs, il affirme : "les gens, si je ne les connais pas, je ne les transporte pas". Par là, il souligne la nécessité d'une relation pas trop superficielle comme condition à la VEC.

La non ponctualité joue un rôle négatif certain vis-à-vis de cette pratique.

Enfin, la VEC est possible si les partenaires potentiels travaillent au même endroit avec des horaires qui coïncident et s'ils résident dans un même voisinage (pour éviter des crochets trop importants (2 ou 3 km). Dans le cas contraire, la contrainte devient trop lourde.

Il en existe une qui est soulignée par l'enquête : c'est la difficulté d'emprunter des itinéraires secondaires (pour faire une course, par exemple) sur le trajet de retour. Si on prévoit ses achats à l'avance, il faut prévenir le partenaire la veille afin qu'il prenne ses dispositions pour utiliser 1 mode alternatif, le lendemain. A noter que la partenaire de l'enquête n'a par le téléphone, ce qui rend plus difficile des changements de parcours prévus au dernier moment.

Par contre la CSP, l'âge et la race des partenaires ne pose pas de problèmes à l'interviewé.

VI - Organisation de la VEC

Notons que la personne a proposé, il y a quelques temps, cette pratique à un collègue de travail qui habite assez loin du domicile de celle-là (2 km). Mais ce partenaire potentiel n'a pas accepté prétextant une non-disponibilité totale de son véhicule dans le cadre de cette pratique. (problème des itinéraires secondaires essentiellement).

L'enquêté a pratiqué la VEC pendant 2 ans et demi avec un jeune voisin (500 m) qui travaille avec lui, d'abord à Villeurbanne, ensuite à Vénissieux. C'est sur le lieu de travail qu'ils se sont connus, ayant tous deux le même travail, au même endroit, ainsi que des horaires identiques. Par contre, le partenaire ne possédait pas, à l'époque, le permis de conduire. L'enquêté utilisait donc toujours sa propre voiture. Chaque matin, il passait prendre son collègue. Très vite, la non-punctualité de celui-ci a posé un problème qui a trouvé la solution suivante : l'enquêté passait et attendait jusqu'à une heure convenue entre eux et partait seul si son collègue n'était pas là. Ce dernier avait deux recours : 1) prendre les bus, mais arriver avec 30 ou 45 mn de retard au travail. 2) réveiller sa femme, titulaire d'un permis et d'une voiture, pour le conduire spécialement à l'usine.

L'enquêté était rémunéré pour le service rendu par le prix du ticket de bus, sachant que le partenaire y gagnait beaucoup en terme de temps (environ 3/4 d'heure par trajet) par rapport au bus.

Cette pratique a stoppé du jour où le partenaire a eu le permis. Depuis cette date (un peu plus de 6 mois), il a préféré prendre sa voiture seul pour effectuer ses trajets domicile-travail.

Actuellement, l'enquêté pratique la VEC à nouveau, avec une collègue comme sur le lieu de travail. Mais cette pratique a lieu seulement sur le trajet de retour (les horaires ne coïncident pas à l'aller) et encore pas toujours régulièrement. Cette collègue réside à Mions (au sud-est de St Priest) et n'a pas de voiture. Elle effectue les trajets aller par le bus (pas de modes alternatifs). Elle doit prendre 2 lignes et met près de 2 heures pour effectuer le trajet. Au retour, l'enquêté l'emmène à son domicile, ce qui lui occasionne un léger détour par rapport à son chemin habituel (20 à 25 mn au lieu de 15).

Dans l'esprit de l'interviewé, c'est un service (dépannage) qu'il rend à la personne qui gagne 1 h 30 mn environ lors de son trajet retour (vis à vis du bus). Celle-ci contribue à la dépense en essence occasionnée par le trajet.

VII - Dégré de liberté vis-à-vis de la VEC

Il est faible pour la partenaire qui n'a que les bus connue alternative. L'enquêté, quant à lui, se sent tenu, compte-tenu des problèmes de transport de sa collègue. Aussi ressent-il beaucoup les problèmes liés aux itinéraires secondaires.

Par ailleurs, l'entreprise n'incite en aucune façon la pratique de la VEC chez ses employés.

VIII - VEC et stratégie nationale

La personne n'a pas du tout l'impression d'avoir une attitude "civique". Le premier motif recouvre la notion de service qu'il rend à des collègues contraints à prendre 1 ou 2 bus sans lui. Le second motif est lié au fait d'une certaine économie monétaire, mais seulement au niveau personnel.

Par ailleurs, il n'y a pas de gros bouchons sur son trajet domicile-travail et il n'a donc pas de réaction spécifique vis-à-vis des automobilistes qui ne pratiquent pas la VEC.

Ce qui favorise le plus la VEC serait sans doute le fait que les gens travaillent dans la même entreprise (ils se connaissent mieux) avec des horaires à peu près similaires. Il faut, en plus qu'ils habitent dans le même quartier.

IX - VEC et ménage

Nous avons dit que seul l'enquêté avait un permis dans le ménage. Cela ne pose pas de problème de déplacements domicile-travail à la femme de l'enquêté qui ne travaille pas. Pas plus qu'à un de ses enfants, d'âge scolaire. Par contre, les 2 autres enfants travaillent.

Le garçon (21 ans), actuellement au chômage, travaillait, il y a quelques semaines encore, dans la Z.I. de St Priest (située à environ 3 km). Il pratiquait très souvent la VEC avec un collègue de travail de son âge, effectuant le même travail (manutentionnaire dans une entreprise de transports). Celui ci venait le chercher au domicile (crochet de 1 km environ) le matin et en début d'après midi et le ramenait à midi et le soir. En contrepartie, le fils de l'interviewé payait une partie de l'essence.

A noter que les horaires de travail n'étaient pas fixes et que, cependant il existait beaucoup de VEC dans l'entreprise parmi le personnel, quel que soit l'âge.

Comme solution alternative, le fils de l'enquêté pouvait prendre un bus (fréquence faible et grande irrégularité de passage par rapport aux horaires indiqués) ou encore aller au travail à pied. La solution deux roues ne pouvait être envisagée, car sa mobylette a été volée peu avant.

La fille de l'enquêtée (19 ans), coiffeuse à Lyon 8e, prend le bus pour aller au travail (20 à 25 mn de trajet pour 6 à 7 km environ). Pendant près d'un an, elle a travaillé à St Priest (à 3 km de son domicile) et pratiquait la VEC avec son fiancé qui la prenait au domicile.

X - Autres motifs que le travail

La VEC n'est pas envisagée pour les motifs achats, services ou loisirs. En ce qui concerne le motif achat, le bus pourrait être un mode alternatif à la voiture particulière, bien que peu pratique pour se rendre dans un hypermarché à Vénissieux. (à 6 km environ du domicile). En effet, il serait nécessaire de prendre 2 lignes, sans compter l'encombrement et le poids des sacs à provision.

CAS N° 4

Homme 26 ans marié 1 enfant
Chauffeur de travaux publics (O.S)
Locataire dans un immeuble collectif
2 voitures et aucun deux roues dans le ménage

I - L'environnement du domicile

L'enquêté réside à Corbas depuis près de 2 ans. Il s'agit d'un appartement de fonction. Auparavant, le ménage est resté peu de temps sur Lyon. Celui-ci connaît peu ses voisins (hormis les voisins de palier). Le couple pense que cela est dû au fait qu'ils résident depuis peu de temps dans ce quartier. Cependant, la conversation fait apparaître la notion de cité-dortoir. La semaine, les gens travaillent et se voient donc très peu. Le dimanche, le ménage part en week-end le plus souvent possible et ne contacte pas plus ses voisins (sauf quelques collègues de travail avec lesquels il a noué des relations amicales plus durables). En dehors des déplacements domicile-travail, le ménage circule peu dans le quartier (essentiellement pour achats dans un petit centre commercial très proche).

II - Le lieu de travail et son contexte

Depuis 2 ans environ, l'enquêté travaille dans la zone industrielle de Corbas, à quelques trois kilomètres de son domicile. Des horaires très variables caractérisent l'emploi du temps de l'interviewé, de par la nature même du travail (entreprise de travaux publics). La personne n'a pas de possibilités pour aménager ses horaires de travail. Elle connaît, par ailleurs, plusieurs collègues de travail qui pratiquent assez régulièrement la VEC. (du moins au niveau des ouvriers, car il semble exister une structure hiérarchique assez rigide dans l'entreprise). Il n'y a pas de ramassage employé dans l'entreprise.

III - Les modes de transport possibles.

La personne habite au sud de la commune et le lieu de travail est situé au nord-est et il n'y a pas de ligne de bus qui permette de faire un trajet direct. Pour faire 3 km, il faudrait prendre 2 bus sur des lignes dont les fréquences ne sont guère adaptées aux horaires irréguliers de l'enquêté. De plus, compte-tenu des mauvaises correspondances, le rapport temps de déplacement- distance domicile-travail est trop important. Cette solution semble d'autant plus inacceptable aux yeux de l'interviewé qu'il devrait, de plus, marcher encore près de 1 km !

Le ménage ne possède pas de deux-roues pour des raisons de sécurité et aussi en cas d'intempéries. Cependant, l'enquêté ne serait pas contre l'utilisation du vélo l'été, à titre sportif et vu la faible longueur du trajet.

Mais par ailleurs, il n'envisage absolument pas la marche à pied, la distance paraissant un peu trop longue (6 km AR).

De fait, la seconde voiture acquise par le ménage est une vieille 2 CV réservée aux déplacements domicile-travail de l'interviewé, l'autre voiture servant au conjoint qui travaille également (cf. point IX), et utilisée pour les autres types de déplacements.

IV - Avantages de la VEC

Incontestablement, c'est l'aspect service rendu qui prime dans l'esprit de l'interviewé (dans celui de son conjoint également lorsqu'elle transporte occasionnellement une collègue de travail). "De toute façon, on prend sa voiture pour soi". Un service rendu vaut toujours un autre".

Cette pratique a entraîné une disponibilité de la voiture pour le conjoint, lorsque le ménage, il y a encore 6 mois, ne possédait qu'un seul véhicule.

L'aspect relationnel n'est pas mentionné par la personne. Celle-ci ne parlant pas beaucoup.

Le temps gagné vis-à-vis du bus ainsi que la commodité par rapport à ce mode alternatif sont implicitement des points positifs.

Par contre, il n'y a aucun problème de stationnement sur le lieu de travail. Même, compte tenu de la faible distance domicile-travail, les économies réalisées sur l'essence et l'usure de la voiture sont tenues pour négligeables par la personne (surtout que cette dernière ne réalise qu'un seul AR par jour).

V - Inconvénients attachés à la pratique de la VEC

Les horaires irréguliers des employés de l'entreprise constituent un inconvénient important. En effet, la personne a pratiqué la VEC pendant plus d'un an sans utiliser sa propre voiture (utilisée par sa femme). La pratique s'effectuait régulièrement mais avec des partenaires différents suivant les horaires de travail. Quelquefois, si l'enquêté finissait tard dans la soirée, il s'est trouvé que tous ses partenaires habituels étaient déjà partis. Dans ce cas, la personne téléphonait à sa femme pour rentrer au domicile.

La non-réciprocité du service rendu par ses collègues, à cette époque, finissait par être "gênant, à force". "Il fallait toujours être tributaire de quelqu'un"... En effet, bien que leur ayant proposé de participer aux frais (essence), ses collègues n'ont rien voulu accepter. Cependant, auprès de certains collègues, l'absence de contrepartie (au moins immédiate) finissait par faire apparaître une autre attitude envers l'enquêté.

Les crochets n'ont jamais posé de problème, car les trois partenaires possibles de la personne habitent tous dans la même barre d'immeubles. De même, la ponctualité des uns et des autres a été telle qu'aucun incident majeur n'a eu lieu de ce fait. Cependant, évidemment, si un des partenaires manque au rendez-vous, l'autre part au travail, à une certaine heure fixée d'avance.

L'enquêté qui réalise la pratique VEC avec des collègues effectuant le même travail, est assez réticent en ce qui concerne une telle pratique avec d'autres catégories de personnel, mettant en avant les non-coïncidences d'horaires.

Par contre, l'interviewé ne fait aucunement mention des problèmes d'assurances. Il n'envisage pas non plus, de manière systématique, les contraintes d'itinéraire (au retour essentiellement). Néanmoins, si les horaires de travail changent ou si l'un des partenaires est malade, alors chacun prend sa propre voiture (dans ce cas, le contact a lieu par téléphone ou la veille, sur le lieu de travail).

VI - Organisation de la VEC

Initialement (période antérieure au début de 1980), l'enquêté n'avait pas la possibilité d'utiliser la seule voiture du ménage. Trois collègues, tous connus sur le lieu de travail et effectuant le même travail, et de plus, résidant dans le même immeuble, pratiquaient la VEC avec l'interviewé. Cependant, compte-tenu des contraintes horaires de chacun, les déplacements se sont toujours faits 2 par 2. Suivant ses propres horaires irréguliers, l'enquêté partait avec l'un ou l'autre de ses collègues et revenait de même pas nécessairement avec le même. Notons que les partenaires de la VEC ont le même âge que l'enquêté. Comme nous l'avons vu, celui-ci était tributaire de ses collègues qui, par ailleurs, refusaient toute contrepartie. (notons, par ailleurs, que l'utilisation d'une voiture n'est pas requise, sur le lieu de travail).

Depuis 6 mois, la personne possède une vieille 2 CV, utilisée seulement sur le trajet domicile-travail. Aujourd'hui, l'enquêté transporte régulièrement l'un de ses 3 collègues, avec lequel il a plus largement sympathisé. "C'était le seul avec lequel il n'y avait pas de gêne" (en faisant allusion à l'absence de contrepartie ; de fait, cette contrepartie de service existe aujourd'hui puisque l'enquêté utilise toujours sa propre voiture, sauf en cas d'horaires différents).

Notons que ses collègues, bien que rencontrés sur le lieu de travail, sont aussi des relations de voisinage qui comptent beaucoup pour le ménage. La pratique de la VEC ne saurait être envisagée sans cette bonne connaissance des partenaires.

Compte tenu des horaires spéciaux de l'entreprise, l'enquêté préfère avoir sa propre voiture pour aller au travail car, pour le retour, il est sûr d'avoir un véhicule pour rentrer chez lui au moment où il a fini son travail (cf. son expérience antérieure vis-à-vis de ce problème).

VII - Degré de liberté vis-à-vis de la VEC

Il était évidemment nul avant que l'interviewé n'ait acheté une seconde voiture. Dès lors, il est total, quelle que soit l'heure avancée de la fin du travail. De plus, comme plusieurs partenaires sont possibles pour le retour, cela augmente le degré de liberté. (sauf par rapport au bus, mode pour lequel la contrainte reste entière (horaires et fréquences)).

L'entreprise ne met en oeuvre aucune politique d'incitation à cette pratique de la VEC.

VIII - VEC et stratégie nationale

Ce n'est pas un sentiment "civique" qui anime les partenaires de cette pratique. Comme on l'a vu plus haut, la distance est trop faible pour que les économies réalisées soient jugées primordiales non seulement au niveau individuel, mais aussi au niveau collectif. Le ménage n'est pas contre toute campagne ayant tendance à promouvoir ce type de pratique, mais il souligne le fait qu'il est important de connaître les gens au moins un peu pour que la pratique soit durable et ne pose pas de problème. (cf. problèmes de contreparties de services rendus).

IX - Ménage et VEC

Nous l'avons signalé plus haut, c'est la disponibilité de la voiture pour la femme de l'enquêté qui a représenté un point positif important dans la pratique de la VEC. Le trajet du conjoint est en effet plus conséquent que celui de l'enquêté. La femme de ce dernier travaille en effet à 14 km du domicile, à Bron. Elle utilise la voiture du ménage et fait le trajet en 15 mn environ. A noter que, de même que pour son mari, les itinéraires sont rarement encombrés (ce phénomène ne vient donc nullement entraver l'utilisation de la voiture).

Le bus a été envisagé (mais non testé). Le trajet serait cependant long (3/4 h environ) et difficile (ruptures de charge). Un premier bus va de Corbas à St Priest (faible fréquence), puis un second va jusqu'à Bron (à 1 km du lieu de travail). Néanmoins, la solution n'a jamais été retenue pour deux raisons : a) Compte tenu de l'horaire du travail et du temps de trajet, il faudrait se lever très tôt. b) Il existe un trajet secondaire pour déposer un bébé à la crèche à St Priest en partant au travail. Cette seconde raison élimine également l'utilisation d'un deux roues. De toute façon, la personne interrogée rejette ce mode pour des raisons de sécurité et parce que le trajet (28 km AR par jour) serait trop long.

De manière générale, la femme de l'enquêté ne pratique pas la VEC parce qu'elle ne connaît pas de collègues de travail habitant assez près de son domicile. Il lui arrive occasionnellement de prendre une collègue et de faire un léger détour pour la mener chez elle, à Vénissieux. La pratique n'est pas régulière, du fait d'horaires irréguliers de travail pour cette collègue. Les motivations de cette pratique sont : a) Rendre service ; b) Il est plus agréable de voyager à deux (on peut discuter). Quant à la contrepartie, il n'en est pas question (en termes monétaires, en tous cas) "Si la personne a un mot gentil, a priori, ça me suffit". "Bien sûr, il faut connaître un peu la personne". Le statut social du partenaire ne pose aucun problème à la personne interrogée.

Enfin, du fait d'horaires de travail très différents, il n'est pas possible au couple d'utiliser une même voiture pour aller au travail.

Relatons ici, pour terminer, quelques opinions échangées sur le sujet avec le frère de la femme de l'enquêté, arrivé à l'improviste au milieu de l'interview. Celui-ci habite Corbas et travaille à St Priest à 5 km. Il ne pratique pas la VEC, mais l'a envisagée dans un premier temps. Ce qui l'en a dissuadé est lié aux crochets assez importants qu'il aurait du faire pour transporter des collègues, connus sur le lieu de travail; les détours auraient eu pour effet d'allonger la distance et le temps de parcours de manière non négligeable. De plus, la personne fait remarquer qu'il ne connaissait pas suffisamment ses collègues en dehors du travail; pour faire un "effort" de cette nature.

Par ailleurs, il souligne la contrainte qui pèse sur les itinéraires secondaires (dépendance). Il soulève aussi le problème de la non-punctualité. Et il conclut, en disant : "A la limite, ça ne vaut pas le coup, sur une distance aussi courte". C'est se donner beaucoup de mal pour finir par augmenter le temps de déplacement de manière substantielle. A noter que le bus n'est pas envisagé comme un mode alternatif adéquat car les horaires de travail ne sont pas réguliers.

X - VEC et autres motifs de déplacements

Le ménage se déplace occasionnellement en VEC pour des motifs de loisirs (weeks-ends avec le partenaire actuel sur domicile-travail). Ce type de pratique, à ce niveau de motif, est lié à une connaissance plus approfondie des personnes (niveau amis intimes).

CAS N° 5

Femme 23 ans mariée 1 enfant
Sténodactylo (employée de bureau)
Propriétaire d'un appartement dans un immeuble collectif
1 voiture et 1 deux roues dans le ménage.

I - Environnement du domicile

L'enquêtée habite Corbas depuis moins d'un an. Le changement de localisation du domicile a été motivé par un changement dans la localisation du lieu de travail de l'interviewée. Le ménage a tout d'abord cherché une location très près de l'entreprise de la personne enquêtée. Ce choix a été remis en question par le caractère onéreux des logements possibles. Aussi, le ménage a-t-il fini par envisager un autre type de solution, à savoir l'achat d'un appartement collectif moins onéreux, mais situé plus défavorablement par rapport à la localisation de l'entreprise. Compte-tenu du caractère récent de son implantation résidentielle à Corbas, le couple a très peu de relations dans son environnement immédiat (sinon des voisins de palier et ceux connus lors de réunions de copropriétaires). En général, le ménage est rarement à Corbas durant les fins de semaine. De manière implicite, le domicile et l'environnement proche sont un peu ressentis comme une cité-dortoir. Quelques déplacements sont effectués pour achats, du fait de la proximité d'un petit centre commercial desservant le quartier. Le ménage ne sait pas s'il y a beaucoup de VEC dans son entourage au domicile.

II - Lieu de travail et contexte de ce dernier

Depuis près de 18 mois, l'entreprise de la personne enquêtée s'est implantée dans la zone industrielle de St Priest. (environ à 4,5 km du domicile du ménage). Auparavant, l'entreprise était située dans le quartier de Gerland à Lyon. A ce moment-là, le couple habitait Villeurbanne, ce qui était très avantageux pour le mari de l'enquêtée qui travaillait alors à 200 m de son domicile (cf. point IX). L'interviewée a des horaires de travail réguliers (matin et soir), mais ne rentre pas au domicile à midi. Il n'y a pas possibilité de rendre ces horaires flexibles.

Quelques collègues de travail pratiquent la VEC (ex. de 2 femmes, habitant à Meyzieux et travaillant toutes deux dans la même entreprise que la personne interrogée. Elles habitent très près l'une de l'autre et alternent régulièrement leur voiture chaque semaine depuis quelques années. Ces personnes se connaissent depuis

longtemps dans l'environnement du domicile et ont aux environs de 25 ans). Mais une partie du personnel (camionneurs) n'est pas souvent en contact avec les employés de bureau, car il s'agit d'une entreprise de transport. De plus, la personne n'est dans l'entreprise que depuis quelques années et ne connaît donc que partiellement le personnel.

III - Les modes de transport possibles

L'interviewée ne possède pas le permis de conduire. Elle est donc captive des transports en commun ou bien elle peut utiliser un deux-roues ou encore pratiquer la VEC, de manière très dépendante.

Il y a plus d'un an, lorsque l'entreprise était sur Lyon et son domicile sur Villeurbanne, l'enquêtée utilisait le bus pour se rendre à son travail. (environ 4 à 5 km). Chaque jour, elle déposait son enfant chez une nourrice en partant au travail et prenait deux bus (aux correspondances très défectueuses : quelquefois 20 à 25 mn d'attente entre les arrêts, ainsi qu'une marche à pied non négligeable entre les lignes). La durée du trajet total durait près d'une heure (soit près de 2 h pour l'aller-retour).

A ce moment là, le ménage ne possédait aucun deux-roues, mais de toute façon, ce mode est jugé inadéquat par la personne pour des raisons de sécurité, alliées à une peur de l'enquêtée en ce qui concerne l'utilisation éventuelle de ce moyen de transport.

Par ailleurs, celle-ci ne pratiquait pas la VEC, ne connaissant pas de collègues de travail résidant dans le voisinage du domicile.

Le problème du choix du mode, compte-tenu de la non-possession du permis de conduire et de la peur liée à l'utilisation d'un deux-roues par la personne, s'est posé au moment où l'entreprise a changé de localisation. Le seul moyen de transport possible, dans ces conditions (hormis la VEC), restant les transports en commun.

Si le ménage avait conservé son domicile initial, il aurait été nécessaire de prendre le métro ou un bus jusqu'aux Cordeliers, puis un autre bus jusqu'à Vénissieux. De là, un camion de ramassage de l'entreprise (il n'existe que cet unique point de regroupement) aurait acheminé la personne vers la zone industrielle de St Priest. A noter aussi une marche à pied de 10 à 15 mn pour aller prendre le métro. Soit, en tout, environ 1 h à 1 h 15 mn de trajet aller chaque jour (toujours en envisageant le dépôt de l'enfant chez la nourrice en partant au travail).

Ce sont ces difficultés qui ont poussé le ménage à chercher un domicile situé plus près du lieu de travail (dans la mesure où le mari de l'enquêtée, possesseur du permis, pouvait, lui, utiliser une voiture pour se rendre sur son propre lieu de travail).

Les aléas du marché immobilier n'ont pas permis une localisation optimale du domicile. Ainsi, si la distance domicile-travail de l'interviewée est actuellement d'environ 4,5 km, il n'existe aucune ligne de bus directe pour effectuer le trajet. Il existe objectivement un bus aux fréquences très faibles et dont les détours rendent le temps de trajet démesuré par rapport à la distance (il faudrait un peu de marche à pied en plus de l'ordre de quelques centaines de mètres). En effet, le trajet avoisinerait 1 h ou 1h 15 pour 4,5 km. "Ce n'était pas la peine de déménager, s'il faut perdre 2 h par jour pour aller au travail!" souligne alors la personne.

Evidemment, la marche à pied n'est pas envisagée, le trajet étant trop long.

D'où une situation particulière de dépendance de la voiture en commun.

IV - Avantages de la VEC

Ils sont liés essentiellement à la situation envisagée ci-dessus. C'est la commodité qui guide avant tout cette pratique. Il existe une certaine impossibilité à procéder autrement. Cette pratique permet un gain de temps considérable, en liaison avec un confort accru.

Les coûts monétaires ne sont pas envisagés comme caractéristique dominante, ni le problème du stationnement sur le lieu de travail.

L'aspect relationnel n'est pas abordé, mais la situation est quelque peu faussée du fait que le partenaire de l'enquêtée est le frère de cette dernière (il travaille également dans la même entreprise).

V - Inconvénients de la VEC

Dans le cas présent, il est évident que la dépendance est totale, mais le contexte "familial" de la pratique minimise les aspects négatifs de celle-ci, au niveau de la non-punctualité par

exemple (ce qui n'est d'ailleurs pas le cas, en général). Par contre, la contrainte liée à la difficulté des itinéraires secondaires sur le trajet de retour tombe, car c'est le mari de l'enquêtée qui ramène celle-ci au domicile le soir.

VI - L'organisation de la VEC

Le matin, sur le trajet aller, le frère de l'enquêtée, qui réside à ST Germain-au-Mont-d'Or prend une collègue de travail qui habite près de chez lui (celle-ci est en train de passer le permis de conduire). Puis, il passe à Lyon, dans le 7ème arrondissement, pour prendre une de ses soeurs qui habite là, ainsi qu'une amie de cette dernière. (elles travaillent toutes deux à St Priest également). Enfin, il passe prendre son autre soeur (notre enquêtée) à Corbas. C'est ainsi que 5 personnes arrivent, tous les matins, dans l'entreprise, à St Priest dans la même voiture !.

A noter que le frère de l'interviewée utilise sa voiture personnelle sur le lieu de travail et que les déplacements (y compris domicile-travail) sont payés par l'entreprise. Ce qui permet d'éviter toute question touchant une contrepartie quelconque de service.

Toutes ces personnes sont jeunes (20-30 ans) et (hormis le frère de l'enquêtée) effectuent un travail similaire (employées de bureau).

Le détour fait pour arriver à Corbas est de l'ordre de 2 km, ce qui est peu compte-tenu de la distance totale du trajet depuis St Germain-au-Mt-d'Or (environ 40 km).

C'est donc toujours la même voiture qui est utilisée et le même conducteur. Par ailleurs, celui-ci effectue du porte-à-porte (encore une fois, cette pratique étant essentiellement familiale, les problèmes liés aux crochets par exemple, sont amenuisés).

VII - Degré de liberté lié à la pratique de la VEC

Il n'y en a guère dans la mesure où, nous l'avons déjà noté, il n'existe pas de solutions alternatives satisfaisantes. La personne est à la merci d'un retard de son frère. Si ce dernier est malade, la solution bus s'impose (1 h à 1 h 15 mn de trajet). Il n'y a pas de problème majeur au retour puisque c'est le mari de l'enquêtée qui vient chercher sa femme sur le lieu de travail. La solution bus reste la seule aussi dans le cas où celui-là tombe malade.

A noter qu'aucune incitation à la pratique de la VEC n'est effectuée sur le lieu de travail.

VIII - VEC et stratégie nationale

Cette pratique, basée sur la commodité, n'est pas motivée par un souci d'économie d'énergie au niveau collectif (ce d'autant moins que l'utilisation de la voiture est partiellement couverte par l'entreprise elle-même).

Ce sont sans doute les horaires différents des personnes qui représentent, aux yeux du ménage, le frein le plus important à l'extension de cette pratique, dans le cadre domicile-travail.

IX - VEC et ménage

Ce sont les horaires particuliers du mari qui empêchent une pratique VEC à l'intérieur du ménage, ainsi que la localisation différente des lieux de travail.

Lorsque le couple résidait à Villeurbanne, le mari n'avait aucun problème de transport domicile-travail. Il habitait à 200 m de son entreprise. Aujourd'hui, la distance est de 17,5 km. Mais, il pratique la journée continue et le secteur d'activité dans lequel il se trouve l'oblige à travailler très tôt (6 h du matin) et plus longtemps (9 h). Ce type d'horaire non adaptable s'accorde mal avec un horaire de bureau. En ce qui le concerne, s'il utilise désormais la voiture du ménage, c'est que l'utilisation du bus (pour des raisons monétaires) pose des problèmes. Il faudrait prendre deux bus (de Corbas vers Vénissieux, puis vers Villeurbanne) aux fréquences peu élevées (de Corbas) et aux correspondances peu précises.

Le trajet nécessiterait au moins 1 heure et quart pour l'aller, comme pour le retour, alors qu'il demande environ 20 mn en voiture.

Mais cette solution n'est pas vraiment alternative. L'heure matinale du début du travail n'est pas adaptée à la fréquence actuelle des premiers bus. De toute façon, même s'il en existait un, la personne préférerait dormir 1 heure de plus.

Il envisage, pour des raisons d'économies (essence, usure du véhicule), d'utiliser une mobylette, au moins les mois chauds, sur le trajet domicile-travail, dans un avenir proche.

Le mari de l'enquêtée ne pratique pas la VEC régulièrement parce qu'aucun collègue n'habite près du domicile. Occasionnellement

cependant, il lui est arrivé de prendre au passage son chef de service à Vénisieux (crochet peu important). Si cette pratique n'est pas systématique, c'est parce qu'en général, la femme de son chef, qui travaille à la Part-Dieu, emmène ce dernier à Villeurbanne. (de toute façon, celle-ci prendrait sa voiture pour aller travailler ; c'est donc la pratique VEC ménage qui prime dans ce cas). De plus, le mari de l'interviewée fait la journée continue, alors que son chef rentre chez lui à midi et finit le travail plus tard, ce qui pose des problèmes en ce qui concerne ces déplacements.

Cependant, le mari voit comme avantage n° 1 à la pratique de la VEC, les économies réalisées, compte tenu de la distance domicile-travail (35 km AR).

L'aspect service rendu est également très positif (en liaison avec le temps de déplacement vis-à-vis du bus et la commodité (correspondances) . Par contre, l'aspect relationnel (discussions) est plutôt neutre. La personne préfère conduire. Par ailleurs, la CSP de partenaires éventuels n'est pas un problème.

La contrainte jouant sur les itinéraires secondaires n'est pas perçue comme un obstacle majeur par la personne. Par contre, la ponctualité en est un, de même que les différences d'horaires existant entre les collègues de travail.

Enfin, les horaires de travail du mari sont tels qu'il ne se trouve jamais pris dans les embouteillages et, de ce fait, il n'a jamais été amené à réfléchir au problème VEC à travers cette réalité urbaine.

Il n'a pas non plus l'impression de pratiquer la VEC (occasionnellement) en termes d'économies collectives.

X - VEC et autres motifs que domicile-travail

Le ménage n'a jamais testé la VEC pour d'autres motifs que le travail. Essentiellement, semble-t-il, parce que le couple possède encore peu d'amis dans l'environnement du domicile.

A noter que si, le matin, la femme se charge de porter l'enfant à la nourrice, compte tenu des horaires de travail, c'est le mari qui le récupère en fin d'après-midi.

CAS N° 6

Femme 45 ans marié 1 enfant
Ouvrière (O.S)
Propriétaire d'une maison individuelle
1 voiture et 1 deux-roues dans le ménage

I - L'environnement du domicile

L'enquêtée habite Vénissieux depuis plus de 10 ans. Cependant, le ménage connaît peu de personnes du quartier, au-delà de relations de voisinage. Ils sortent peu lors des fins de semaine, restant à la maison ou dans le jardin qui environne celle-ci. Le quartier est plutôt résidentiel et les achats sont faits plus loin, en dehors de ses limites, ce qui ne favorise pas une bonne perception de l'environnement direct du domicile. Le choix de ce dernier a été dicté par une certaine qualité de la vie, liée à un trajet domicile-travail à la distance modeste.

II - Le lieu de travail et son contexte

L'enquêtée travaille depuis plus de 10 ans à Vénissieux dans une entreprise. Ses horaires sont toujours les mêmes d'une semaine à l'autre, mais la personne commence le travail très tôt (5 h du matin). La journée est continue jusqu'à 13 h. Les horaires ne sont pas flexibles. La distance domicile-travail est d'environ 2,5 à 3 km (soit 5,5 à 6 km AR). A la connaissance de l'enquêtée, il existe quelques cas de VEC dans son entreprise, mais cela ne représente, semble-t-il, qu'un très petit nombre de personnes. Par ailleurs, il n'y a pas de ramassage employé dans l'entreprise.

III - Les modes de transport possibles

La personne est très captive pour deux raisons. La première est qu'elle ne possède pas le permis de conduire. La seconde est que son horaire de travail ne coïncide pas avec les horaires des transports en commun.

Objectivement, la personne ne peut pas utiliser le bus le matin, à l'aller, dans la mesure où le 1er bus part après le début de son travail (5 h).

En ce qui concerne le retour, il lui serait nécessaire d'envisager 2 bus et une marche à pied conséquente de près de 1 km, pour utiliser régulièrement ce mode.

Il existe bien une navette qui serait plus arrangeante et ne nécessiterait de prendre qu'un seul bus, mais cette navette ne fonctionne que le matin (trop tard) et que le soir (vers 17-19 h).

D'autres solutions sont possibles mais remises en cause pour différentes raisons.

Le ménage possède en effet un deux-roues (bicyclette). Ce mode est remis en cause pour des raisons de sécurité. Le flot de circulation est trop important et l'interviewée a peur d'utiliser régulièrement ce mode. Par ailleurs, les aménagements de rue en sens interdit impliquent des détours qui augmentent la distance domicile-travail de manière non négligeable.

Le problème posé par l'insuffisance (voire l'absence totale) de pistes cyclables est soulevé à cette occasion par l'enquêtée.

Celle-ci a envisagé (et testé) à plusieurs reprises la solution marche à pied. Cependant, compte-tenu de l'heure matinale du début du travail, une pratique régulière de la marche à pied est jugée pénible par la personne, ainsi que les intempéries possibles sur le trajet.

IV - Avantages de la VEC

Le motif essentiel de cette pratique est lié à l'impossibilité de faire autrement, tout en conservant une certaine commodité du trajet (en cas d'intempéries par exemple) et un certain temps de déplacement en rapport avec la distance domicile-travail.

A noter que si l'enquêtée avait le permis et disposait d'une voiture, elle pratiquerait la VEC dans cette optique, à savoir rendre service à des collègues de travail pour des motifs de commodité (confort et temps de déplacement).

Par contre, vu la distance domicile-travail le facteur économie sur les coûts n'est pas primordial. De même, l'aspect relationnel (discussions) est tout à fait neutre pour l'interviewée. Par ailleurs, il n'y a pas de problème majeur de stationnement sur le lieu de travail.

V - Les inconvénients liés à la pratique de la VEC

Compte tenu de la captivité de l'interviewée, les inconvénients sont minimisés et n'apparaissent que très peu. Cependant, comme elle pratique la VEC avec des partenaires différents suivant les semaines, elle parle spontanément du problème de la non-ponctualité qui existe avec l'un de ses partenaires (quelquefois). Il lui est ainsi arrivé de se trouver en retard au travail pour cette raison.

Si l'enquêtée pouvait disposer d'une voiture, elle se demande si la pratique pourrait se poursuivre avec l'un de ses partenaires homme, pensant que certains hommes n'acceptent pas de se faire conduire par une femme (à ce propos cependant, elle donne un exemple a contrario, dans son entreprise).

Il lui semble que dans une large mesure, les partenaires doivent être à peu près du même âge pour que les relations soient durables ; et dans une moindre mesure, que les personnes doivent avoir le même travail.

Enfin, c'est, semble-t-il, les différences d'horaires de travail qui sont le plus grand obstacle à la pratique de la VEC.

VI - Organisation de la VEC

L'enquêtée possède 3 partenaires différents suivant les semaines (cela vient du changement d'horaire de travail de ses partenaires qui travaillent en équipe, alors qu'elle fait toujours la même équipe).

Ainsi, 1 semaine sur 4, c'est son mari qui l'emmène au travail. Travaillant à Lyon, dans le 8ème arrondissement, il dépose sa femme, à Vénissieux, en passant, ce qui ne lui occasionne pratiquement aucun détour. Les autres semaines, le mari change d'horaire et la pratique VEC au niveau du ménage n'est plus possible.

1 semaine sur 4 également, c'est une collègue de travail de l'enquêtée qui emmène cette dernière. Cette collègue habite Corbas et prend l'interviewée au coin d'une rue à environ 200 m de son domicile. Les deux personnes travaillent dans la même entreprise, font le même travail et se sont connues sur le lieu de travail. Toutefois, la collègue de l'enquêtée est plus jeune d'une dizaine d'années. L'interviewée participe aux frais d'essence. Cependant, sa collègue n'insiste guère sur cette contrepartie, prétextant que, de toutes façons, elle est obligée de prendre sa voiture quoiqu'il arrive (les fréquences des bus n'étant pas adaptées à l'horaire de travail).

A noter qu'un voisin de cette collègue, à Corbas, travaillant aussi dans cette entreprise, pratique assez régulièrement la VEC (alternance des voitures). (exception faite de la période actuelle où ce voisin est en congé longue maladie du fait d'un accident grave du travail).

Enfin 2 semaines sur 4, c'est un voisin (maison en face dans la même rue) de l'enquêtée qui emmène celle-ci au travail. Celui-là effectue un travail similaire et a connu l'enquêtée sur le lieu de travail. Dans ce cas aussi, celle-ci participe aux frais d'essence. Il n'y a pas de problème de détour ou de point de regroupement dans ce cas-là.

VII - Degré de liberté vis-à-vis de la VEC

Il est quasiment nul. Le cas ne s'est jamais concrètement produit, mais il semble qu'il reste uniquement la marche à pied le matin et éventuellement le bus, au retour, en début d'après-midi.

A noter que l'entreprise n'incite en aucune manière les employés à pratiquer la VEC.

VIII - VEC et stratégie nationale

En liaison avec les faibles distances domiciles-travail du ménage (2,5 à 3 km pour l'enquêtée et 5 km environ pour son mari), l'aspect économie d'énergie au niveau collectif n'est pas du tout envisagé comme motif déterminant. "Il suffit d'avoir une course à faire et, avec les détours qu'on fait, on a vite fait de dépenser autant que ce qu'on a pu économiser pour aller au travail !".

Pour le ménage, c'est sans doute la diversité des horaires des personnes qui représente la plus grande entrave à la promotion de la VEC.

IX - VEC et ménage

Comme on l'a vu en VI, dans la mesure du possible le ménage pratique la VEC sur le trajet domicile-travail.

Le mari de l'enquêtée travaille à Lyon (8ème) dans une grande entreprise. Il a deux types d'horaires (5 h-13 h 30 et 13 h 30-22 h) suivant les semaines. Ce travail, en équipe, ne permet pas d'envisager des horaires adaptables.

La personne est ouvrier qualifié et est âgé de 50 ans. Dans son entreprise, il ne se fait pas de ramassage employé.

Le mari de l'enquêtée prend sa voiture pour aller au travail, du fait d'une fréquence nulle des bus au moment où il part de chez lui le matin. Pour ce qui est du service de l'après-midi, il pourrait prendre 2 bus, environ 1 km de marche à pied et un temps de déplacement très important par rapport à la distance domicile-travail (5 km environ).

A noter que le deux-roues n'est pas envisagé pour des raisons de sécurité.

La personne a pratiqué la VEC environ 6 mois avec un collègue, connu sur le lieu de travail, et résidant à proximité du domicile des enquêtés. Ce collègue ayant à peu près le même âge que le mari de l'enquêtée et effectuant le même travail. A ce moment-là les deux partenaires étaient dans la même équipe et alternaient les véhicules 1 semaine sur 2. L'expérience s'est arrêtée le jour où le collègue a changé d'équipe de travail (les horaires se sont trouvés inversés pour les deux partenaires). A noter que les 2 personnes auraient pu demander à rester dans la même équipe.

La raison est liée au fait que l'avantage n° 1 (économie sur les coûts de transport) est, malgré tout, peu ressenti vu la distance assez faible entre domicile et lieu de travail.

Par contre, au niveau des inconvénients de la VEC, la personne souligne les problèmes d'assurance personnes transportées (il n'est pas sûr que son contrat comporte cette clause) et de non-punctualité (cela lui est quelquefois arrivé avec son collègue).

Il signale aussi le fait suivant : l'irrégularité des horaires du travail en équipe perturbe aussi l'horaire de sommeil. Ainsi, quelquefois, aux changements (début de semaine), il est difficile de trouver le sommeil et l'angoisse d'avoir à se lever tôt est doublée de la responsabilité qu'on a d'avoir à prendre un collègue en VEC, dans ces conditions.

Ces raisons expliquent en partie pourquoi le mari de l'interviewée n'a pas insisté pour prolonger cette pratique.

Par ailleurs, s'il ne pratique pas avec d'autres personnes, c'est tout de même essentiellement à cause des horaires de travail qu'il pratique. Aucun de ses collègues, de plus, n'habite dans un proche voisinage.

Il pense que l'âge des partenaires est un facteur important de réussite de cette pratique et, dans une moindre mesure, le statut social est une variable à ne pas négliger. ("Ca peut jouer un peu"... Et, parlant des employés : "Il y a quelque chose qui nous sépare"

... "On s'évite..."). Cependant, les horaires très différents des uns et des autres sont, semble-t-il, la plus grande contrainte, ainsi que la non-possibilité de choisir des itinéraires secondaires.

Un nombre assez important de collègues pratiquent la VEC dans l'entreprise avec, pour motif n° 1, dans la plupart des cas, des économies sur les coûts d'utilisation des véhicules (ainsi, il cite l'exemple d'une pratique VEC à 4 personnes, habitant toutes la Z.U.P. de Vénissieux).

X - VEC et autres motifs

Le ménage ne pratique pas la VEC pour d'autres motifs que le travail.

A noter, en ce qui concerne les achats, du fait de la non-possession de permis de conduire, l'enquêtée fait souvent les courses à pied car les sens interdits dans le quartier l'obligent à des détours importants, si elle utilise une bicyclette.

Dernière remarque : la fille des enquêtés, d'âge scolaire, n'a pas de problème de transports car le C.E.S. où elle se rend, se situe à quelques 500 ou 600 m du domicile.

CAS N° 7

Homme 30 ans marié sans enfant
Administrateur d'immeuble (employé de commerce)
Locataire dans un immeuble collectif
2 voitures et aucun deux-roues dans le ménage

I - Environnement du domicile

L'enquêté habite Miribel depuis près d'un an. Ce choix est motivé au premier chef pour un certain environnement (un peu de campagne située pas trop loin de Lyon). Le ménage n'est pas venu s'installer ici seul. Un autre couple, dont la femme pratique la VEC avec l'enquêté, est venu résider à Miribel à peu près à la même période. Mais, en dehors de ce couple d'amis, le ménage ne connaît pratiquement personne (si ce n'est les voisins de palier). De même, peu de déplacements sont effectués dans le quartier directement avoisinant. Par contre, l'endroit a été choisi un peu en fonction de la proximité de la bretelle de l'autoroute A 42, non encore opérationnelle. De même, la proximité du parc de loisirs de Miribel-Jonage explique en partie le choix du domicile.

II - Le lieu de travail et son contexte

L'interviewé travaille à la Préfecture de Lyon (3). Son travail débute à heure fixe, mais il est amené à se déplacer dans son travail avec sa propre voiture et ses horaires journaliers sont assez élastiques. Il travaille ici depuis quelques années. Il lui est assez difficile de préciser la proportion de pratiquants de la VEC dans le cadre de son administration.

III - Les modes de transports alternatifs

Le fait de devoir utiliser sa propre voiture dans le travail retrécit l'univers subjectif de choix de la personne.

Il semble que ce choix (voiture) ne serait pas remis en cause au profit du bus si la contrainte d'utilisation dans le travail n'existait pas.

L'enquête précise qu'il existe 2 lignes de bus, passant très près (200 m) du domicile, en direction de Lyon. Cependant, compte-tenu de la distance au lieu de travail (13 km) et bien qu'une seule ligne de bus permette de s'y rendre, le temps de parcours estimé (à peu près 1 heure) semble, de toute façon, trop important par rapport à la voiture (20 mn, s'il n'y a pas trop d'embouteillages). Par ailleurs, la fréquence du bus est jugée assez satisfaisante par la personne (20 mn environ).

Par ailleurs, le ménage ne possède aucun deux-roues. Le problème n'est d'ailleurs pas soulevé. On peut penser que la distance (26 km AR), en liaison avec les intempéries, est un facteur explicatif important de la non-utilisation d'un deux-roues (mobylette par exemple).

Il n'existe pas de ramassage employé à la Préfecture.

IV - Les avantages de la VEC

Incontestablement et explicitement, 2 motivations émergent. La première est une rationalisation de l'utilisation de la voiture (puisque, de toute façon, elle est utilisée dans le travail). Il est plus rationnel d'être 4 dans une voiture ayant 4 places qu'être tout seul. Cette façon d'envisager les choses est directement liée au fait qu'une contrepartie au service rendu doit exister (sinon, pour l'enquête, prendre quelqu'un n'est pas rationnel).

Cependant, dans le même temps, l'aspect service rendu n'est pas négligeable, bien au contraire. Si l'on peut éviter aux gens de prendre le bus et de gagner ainsi du temps (important pour l'interviewé), tout en rationalisant l'utilisation de son propre véhicule, alors les problèmes de transport de chacun des partenaires sont quelque peu aplanis.

Un autre point qui est souligné par la personne interrogée a trait à l'aspect relationnel. Les discussions possibles, le matin surtout, alors qu'on est encore mal réveillé, sont ressenties comme un élément très positif. "C'est bien agréable !" ... "C'est un bon point pour bien commencer la journée !". De plus, s'il y a des encombrements, l'enquêté reconnaît qu'on s'énerve moins ; on regarde moins sa montre pour voir si on va être en retard et de combien de minutes.

V - Les inconvénients de la VEC

Pour l'interviewé, ils sont peu nombreux. Ils tiennent essentiellement aux horaires des participants. C'est sans doute un des principaux obstacles à cette pratique. Par ailleurs, il faut évidemment résoudre le problème de la non-punctualité éventuelle du (ou des) partenaires, sinon le système n'est pas viable très longtemps.

Ensuite, il est bon de bien connaître les gens avec lesquels on pratique la VEC (si possible, en dehors de simples relations de travail).

L'enquêté n'est pas très enthousiaste à l'idée de pratiquer la VEC avec des personnes ayant des statuts sociaux très différents du sien. Cependant, dans son optique de rationalisation de l'utilisation de son véhicule, il lui semble qu'il tenterait l'expérience si le cas se présentait à lui concrètement.

Pour la personne, il n'y a pas de problème au niveau des assurances. Selon lui, ces dernières comprennent aujourd'hui la clause personnes transportées de manière quasiment certaine dans tous les contrats.

Enfin, compte-tenu de la distance assez importante du domicile au lieu de travail, le détour qu'il fait en distance (1 km) et en temps (5mn) ne représente pas une contrainte majeure. Relativement, le gain de temps et de confort pour sa collègue et l'économie de coût pour lui sont positifs.

VI - L'organisation de la VEC

La partenaire de l'enquêté travaille à la Part Dieu dans une entreprise, comme employée. Elle a sensiblement le même âge que l'enquêté. Elle ne possède pas de voiture. C'est par une activité de loisir commune que les deux partenaires se sont connus, alors qu'ils résidaient dans le même quartier, à Lyon. A noter que c'est la possibilité de pratiquer la VEC qui a motivé la partenaire et son mari pour venir habiter à Miribel. En effet, la solution bus, bien que possible, représentait un pis aller, en terme de temps (1 heure de trajet).

De fait, l'enquêté ne pratique la VEC avec cette amie que pour le trajet aller, le matin.

En effet, en fin d'après-midi, la partenaire prend le bus de la Part-Dieu jusqu'à St Clair et, à cet endroit, c'est son mari, qui travaille et vient de Vaise, qui la ramène à Miribel.

Cette "gymnastique" est due au fait que la personne interrogée a des horaires très irréguliers (réunions imprévisibles et tardives plusieurs fois dans la semaine) et revient donc seule à Miribel.

Pour éviter les désagréments dus à une non-punctualité éventuelle, les deux partenaires ont convenu du système suivant : l'enquêté, au moment où il descend de chez lui, passe chez sa collègue qui habite dans la cage d'escalier voisine, et il laisse sonner 1 fois. La partenaire est ainsi prévenue du départ de son collègue, et jusqu'alors ce système fonctionne sans problème particulier.

Initialement, les 2 partenaires avaient envisagé une contrepartie au service rendu qui soit aussi proche que possible de la réalité des coûts (essence + usure de la voiture). Cela n'a pas été sans mal, car chaque ménage s'arrange pour faire des achats pour l'autre et inversement.

En fin de compte, il y a contrepartie monétaire sur cette base qui inclut d'autres éléments que la pratique de la VEC en tant que telle.

A noter que l'enquêté estime que sa collègue (par le partage des frais) ne dépense pas plus que si elle prenait le bus, alors qu'elle gagne évidemment un temps appréciable sur le trajet domicile-travail.

VII - Degré de liberté vis-à-vis de la VEC

Pour l'enquêté, le degré de liberté est total dans la mesure où c'est toujours sa voiture qui intervient. Par contre, sa collègue a des problèmes en cas de maladie de son partenaire, par exemple. Il lui reste le bus ou encore, exceptionnellement, son mari fait le détour, ce qui est peu pratique, puisqu'il travaille à Vaise.

VIII - VEC et stratégie nationale

L'enquêté ne pense pas avoir une attitude civique en pratiquant la VEC. Il le fait pour arranger son amie et économiser sur les coûts à son seul niveau individuel. Cependant, dans un embouteillage, l'interviewé songe souvent que si, dans chaque voiture il y avait au moins 2 personnes, la circulation et la pollution seraient nettement moindres. L'enquêté estime qu'un tiers de voitures seraient en moins sur la voirie, dans cette hypothèse.

L'interviewé envisage 3 points qui, selon lui, entraînent la promotion de la VEC :

1) Si les gens se connaissaient mieux dans les immeubles collectifs, il y en aurait sûrement plus qui pratiqueraient la VEC, car ils se rendraient compte qu'ils travaillent dans des secteurs géographiques très proches et que, parfois, compte-tenu de la distance domicile-travail, des détours seraient relativement négligeables. "On se lève le matin et on voit les gens partir au travail, sans savoir même où ils vont..."

2) Pour une pratique durable, il semble qu'il soit nécessaire que les gens se connaissent en dehors des seules relations de travail (une certaine intimité semble fondamentale).

3) Il semble enfin que l'individualisme français soit une des causes essentielles des comportements des personnes qui ont beaucoup de mal à accepter des contraintes, si minimes soient-elles, à leur petit confort personnel.

IX - VEC et ménage

Nous l'avons vu, les horaires de travail de l'enquêté sont très irréguliers. Par ailleurs, sa femme, étudiante, a des horaires variables suivant les jours de la semaine. C'est la raison pour laquelle chaque membre du ménage prend sa propre voiture. Cependant, la femme de l'interviewé pourrait prendre le bus, car elle travaille près de Bellecour. Si elle ne le fait pas, c'est seulement pour une question de temps du trajet (1 heure en bus environ contre 20 mn environ en voiture).

X - VEC et autres motifs

Quelquefois sont envisagés des déplacements de loisirs avec des amis du ménage, occasionnellement.

Comme nous l'avons vu plus haut, des courses (achats) sont parfois effectuées pour des connaissances du ménage et inversement, mais il ne s'agit pas de VEC pour le motif achats, à proprement parler.

CAS N° 8

N.B. : La personne interrogée ne pratique pas la VEC.
L'interview s'est alors déroulée de la manière suivante :

- a) On s'est attaché à cerner de près la situation de l'enquêté en matière de déplacements.
- b) Celui-ci a accepté de réfléchir au problème de la VEC et a donné son sentiment dans le cas où il adhérerait à cette pratique

Homme 40 ans marié 1 enfant
Technicien (cadre moyen)
Propriétaire d'un logement individuel
1 voiture et aucun deux rôues dans le ménage
(+ 1 voiture de fonction).

I - Environnement du domicile

La personne habite Sathonay Village depuis 2 ans dans un lotissement de villas. Auparavant, le ménage habitait Fontaines s/Saône dans un HLM, en tant que locataire. Le ménage ne connaît que très peu les voisins. Ceux-ci travaillent à heures généralement fixes, mais ne correspondant pas à celles de l'enquêté et, en partie pour cette raison, les gens se croisent et ne se connaissent pas mieux que dans une barre d'immeuble. "C'est presque la course... Le matin, les gens se lèvent, s'en vont au travail, presque tous seuls dans leur voiture, ... ils ne rentrent que le soir... On se dit bonjour, bonsoir... c'est à peu près tout... Et puis, le lendemain, ça recommence... !"

"Le week-end, on ne reste pas là, ... ce n'est pas un HLM, c'est plus agréable... Ce n'est pas tout à fait une cité-dortoir...". D'après la personne, il y aurait peu de personnes pratiquant la VEC dans le voisinage du domicile, mais la perception de cet environnement est assez floue pour l'enquêté.

II - Le lieu de travail et son contexte

La personne travaille aux PTT dans le centre de Lyon depuis une douzaine d'années. Auparavant, elle a fait un certain nombre de villes, toujours au PTT. Son travail est régulier (matin et soir) non variable. L'enquêté connaît essentiellement les collègues de son service (technique) et aussi quelques postiers. Les gens qu'il côtoie ont en général droit à un véhicule de fonction. En ce qui concerne les postiers, par exemple, qui ne sont pas du même service que l'interviewé, celui-ci n'a aucune idée du nombre de pratiquants de la VEC.

III - Modes alternatifs possibles à la disposition de la personne

En temps ordinaire, l'enquêté dispose d'un véhicule de service, non seulement pour les trajets domicile-travail, mais aussi pour les déplacements effectués pendant le temps de travail. C'est donc la raison essentielle de l'utilisation exclusive de ce moyen de transport. Par ailleurs, cette utilisation bloque toute possibilité de regroupement du type VEC pour des raisons d'assurances. Seuls sont couverts les agents des PTT et, qui plus est, travaillant dans le même service. On conçoit mieux la raison de l'enquêté qui n'envisage pas la VEC comme un mode possible.

Cependant, il est très intéressant de constater que les jours (rares) où la personne n'a pas la disponibilité du véhicule de fonction, elle prend le bus et non pas sa propre voiture qui n'est pourtant pas utilisée par un autre membre du ménage (la femme de l'enquêté prend également le bus pour aller à son travail).

De fait, il existe une ligne TCL allant de Sathonay-Village à la Croix Rousse, dont la fréquence est très faible (4 AR par jour). De là, l'enquêté prend le métro jusqu'à Bellecour. Le trajet simple lui prend 1 h 15' environ, alors qu'en voiture, il met 20 à 25 mn (pour 11 km).

La raison de la non-utilisation de la voiture particulière est liée au prix de l'essence, au coût d'usure du véhicule et également, raison non négligeable, à l'indisponibilité de parking sur le lieu de travail. D'où un épineux problème de stationnement à résoudre.

Par ailleurs, les horaires de l'enquêté coïncident à peu près avec ceux du bus, donc, mis à part la longueur du trajet en temps (que la personne ne souligne pas du tout), il n'y a pas de problème majeur pour utiliser le bus.

De plus, l'enquêté a testé une autre solution. Aller avec sa voiture jusqu'à Sathonay-Camp (3 km) et prendre un bus de cette commune jusqu'à la Croix-Rousse (il y a des bus tous les quarts d'heure).

Le ménage ne possède aucun deux-roues. La disponibilité d'un véhicule de service et la présence d'une ligne de bus qui arrangent l'enquêté ont fait que celui-ci n'a jamais eu la nécessité d'envisager cette alternative.

Il existerait une autre solution (que la personne n'a jamais testé). Il s'agirait d'aller à Sathonay-Camp et de là prendre le train (fréquence supposée assez élevée par l'enquêté) pour les Brotteaux, puis Perrache et revenir à Bellecour par le métro ou à pied.

IV - Au sujet de la VEC

Bien évidemment, les réponses de l'enquêté en ce qui concerne la VEC sont hypothétiques car il n'a pas été souvent confronté à une situation concrète en la matière. (Si ce n'est une certaine forme de VEC dans le cadre du ménage, malgré le problème de la non-couverture du risque d'accident par les assurances). Cependant, nous résumons ici les réflexions de l'interviewé vis-à-vis de ce problème.

Néanmoins, après réflexion, il lui semble qu'à deux, les économies effectuées sur les voitures (si chaque partenaire en possède une) sont intéressantes. Si l'un des partenaires n'a pas de voiture, il lui semble que le système n'est pas viable du fait de la difficulté de monétarisation de la contrepartie du service-rendu.

Le statut de la personne ou sa race ne poseraient pas de problème pour l'enquêté. Par contre, la régularité du partenaire et aussi une bonne connaissance de celui-ci s'avèreraient nécessaires.

De fait, l'interviewé, si la VEC se faisait à deux (au-delà, les problèmes se multipliant...), chacun utilisant sa propre voiture à tour de rôle, serait prêt à faire un détour (1 ou 2 km) sans arrière pensée ("on n'est pas à 2 ou 3 mn près !").

Dans cette hypothèse, la personne n'aurait pas l'idée, au premier chef, de raisonner en termes d'économie d'énergie au niveau national. L'attitude "civique" ne serait pas sa préoccupation première.

A la question de savoir s'il faut inciter les gens à la pratique de la VEC et comment, l'enquêté répond : "Les gens devraient essayer de se débrouiller par eux-mêmes ! Quand j'habitais à Fontaines, si ma voiture de service était en panne, je me débrouillais, je prenais le bus !" Cette phrase montre la difficulté de l'interviewé à raisonner hors du cadre qui a toujours été le sien depuis une vingtaine d'années, à savoir : voiture de fonction et transports en commun. L'habitude, variable tellement importante pour expliquer les comportements, a gommé de l'univers subjectif de choix de la personne toute solution alternative.

Mais c'est un contexte bien particulier (domicile dans la proche banlieue et travail dans le centre, axe généralement bien desservi par les transports en commun) qui permet de valider cette façon de voir les problèmes de déplacements domicile-travail.

Mais cette approche prévaut également pour la femme de l'enquêté. En effet, celle-ci travaille à Caluire et prend le bus à Sathonay-Village (300 à 400 m du domicile) jusqu'à la Croix-Rousse, Puis un deuxième bus jusqu'à Caluire. Cependant, un problème se pose au retour car le bus passe à peu près au moment où elle sort de son travail (rappelons que la fréquence est très faible ; de fait, il s'agit du dernier bus de la journée). Lorsqu'elle manque son bus (encore assez souvent), elle en prend un pour Sathonay-Camp et elle téléphone à son mari qui vient la chercher avec le véhicule PTT. Parfois, il l'emmène la matin au travail. Rarement, c'est une de ses collègues de travail qui habite dans le voisinage qui l'emmène le matin (au retour les horaires de travail ne concordent pas).

Cependant, la voiture particulière ne fait pas parti de l'univers subjectif de choix du ménage, sauf pour les déplacements de loisirs (départs en week-end) et pour les achats.

A noter que la fille de l'enquêté, d'âge scolaire, est emmenée régulièrement à l'école (à Caluire) par une voisine qui emmène sa propre fille. Mais l'expérience est récente (rentrée scolaire 1980-1981) et, pour l'heure, aucune solution n'existe pour assurer une contrepartie au service rendu par la voisine.

ANNEXE N° 3

LISTE DES ETABLISSEMENTS PUBLICS ET PRIVES

- 1 - Comptoir Anglais des Aciers
- 2 - Crédit Lyonnais de Neuville
- 3 - Lafarge-Emballage
- 4 - Luminaire Maron
- 5 - Néon Rhone-Alpes
- 6 - Roux-Marquiand
- 7 - Cleri-Services
- 8 - Société Féline
- 9 - Peinetty Transports
- 10 - Cassard-Bazin
- 11 - Herta France
- 12 - Miomandre and Co.
- 13 - Sté des constructions Métalliques
- 14 - Ste Lorraine de Produits Métallurgiques
- 15 - S.N.C.D.V.
- 16 - Sté ITI
- 17 - Sté Olimpia France
- 18 - STRECO Rhone-Alpes
- 19 - Valansot
- 20 - CETE de l'Isle d'Abeau
- 21 - P. GINET
- 22 - Chocolaterie d'Arguebelle
- 23 - Sté Fumetal
- 24 - Direction Opérationnelle des Télécommunications
- 25 - Transports Buisson
- 26 - Crédit du Nord (8ème)
- 27 - Gifer - Barbezat
- 28 - Jean Mollex
- 29 - Sté Blafo-Velta
- 30 - Berthier-Debost
- 31 - Ste Audier
- 32 - Jeumont Sehneider
- 33 - Ugine Acier

- 34 - S.N.C.R. (I.E.C.R)
 - 35 - IBM
 - 36 - Petit Pierre Bourgeois
 - 37 - Rasurel
 - 38 - SINEP
 - 39 - Gatt-Ograce
 - 40 - Avenir Publicité
 - 41 - Paul Millier
 - 42 - Sté Rallonge
 - 43 - Labolyon
 - 44 - Bergerat Monnoyeur
 - 45 - Agence d'Urbanisme de la COURLY
 - 46 - Lycée d'Oullins
 - 47 - Lugdunum
 - 48 - Horticolor
 - 49 - SG République.
-

ANNEXE N° 4

DONNEES OBJECTIVES RECUEILLIES LORS DE LA PRE-
ENQUETE AUPRES DES ETABLISSEMENTS

Pour chaque établissement :

- nombre total de salariés
- pourcentages de salariés masculins et féminins
- pourcentages de salariés par catégories professionnelles
 - . cadres supérieurs
 - . ingénieurs
 - . cadres moyens
 - . techniciens
 - . ouvriers
 - . employés
- nombre de salariés étrangers
- existence d'un ramassage entreprise (% d'employés transportés)
- existence d'un parc de stationnement propre à l'établissement
- niveau de desserte par les transports collectifs
- existence d'une prime de transport pour le personnel
- ancienneté moyenne du personnel de l'établissement.

ANNEXE N° 5

- Exemple du questionnaire de l'enquête légère menée auprès du personnel des établissements.

ANNEXE N° 6

QUELQUES CARACTERISTIQUES RELATIVES AUX
 ANCIENS USAGERS REGULIERS DE LA
 VOITURE EN COMMUN D-T

1 - Taux d'équipement

- 0 auto	: 10 %	(9 %)	(Usagers réguliers actuels)
- 1 auto	: 56 %	(65 %)	
- 2 autos	: 31 %	(20 %)	
- plus de 2 autos	: 3 %	(3 %)	

2 - Distance D-T perçue

- moins d'1 km	: 5 %	(1 %)	(Usagers réguliers actuels)
- de 1 à 3 km	: 13 %	(11 %)	
- de 3 à 5 km	: 23 %	(13 %)	
- de 5 à 10 km	: 28 %	(29 %)	
- de 10 à 15 km	: 13 %	(17 %)	
- plus de 15 km	: 18 %	(28 %)	

3 - Durée déplacement D-T perçue

- de 0 à 5 mn	: 2 %	(0)	
- de 5 à 10 mn	: 18 %	(7 %)	
- de 10 à 15 mn	: 23 %	(17 %)	
- de 15 à 20 mn	: 8 %	(23 %)	
- de 20 à 30 mn	: 23 %	(16 %)	(usagers réguliers actuels)
- de 30 à 40 mn	: 8 %	(21 %)	
- plus de 40 mn	: 18 %	(15 %)	
- ne sait pas	: 0	(0)	

4 - Mode d'organisation et type d'arrangement

	Tour de rôle	Toujours la même auto		autres possibilités	Total	Poids des types d'arrangement
		la vôtre	une autre			
à l'amiable	56 %	17 %	27 %	0	100 %	77 %
contrepartie financière	0	100 %	0	0	100 %	8 %
autres possibilités	33 %	0	67 %	0	100 %	8 %
refus de répondre	0	33 %	34 %	33 %	100 %	7 %
poids des modes d'organisation	46 %	23 %	28 %			100 %

5 - Mode d'organisation en fonction du taux d'équipement

	0 auto	1 auto	2 autos	plus de 2 autos	total
tour de rôle	0	67 %	27 %	6 %	100 %
tou- jours la vôtre	0	55 %	45 %	0	100 %
la même auto une autre	36 %	46 %	18 %	0	100 %
autres possibilités	0	0	100 %	0	100 %

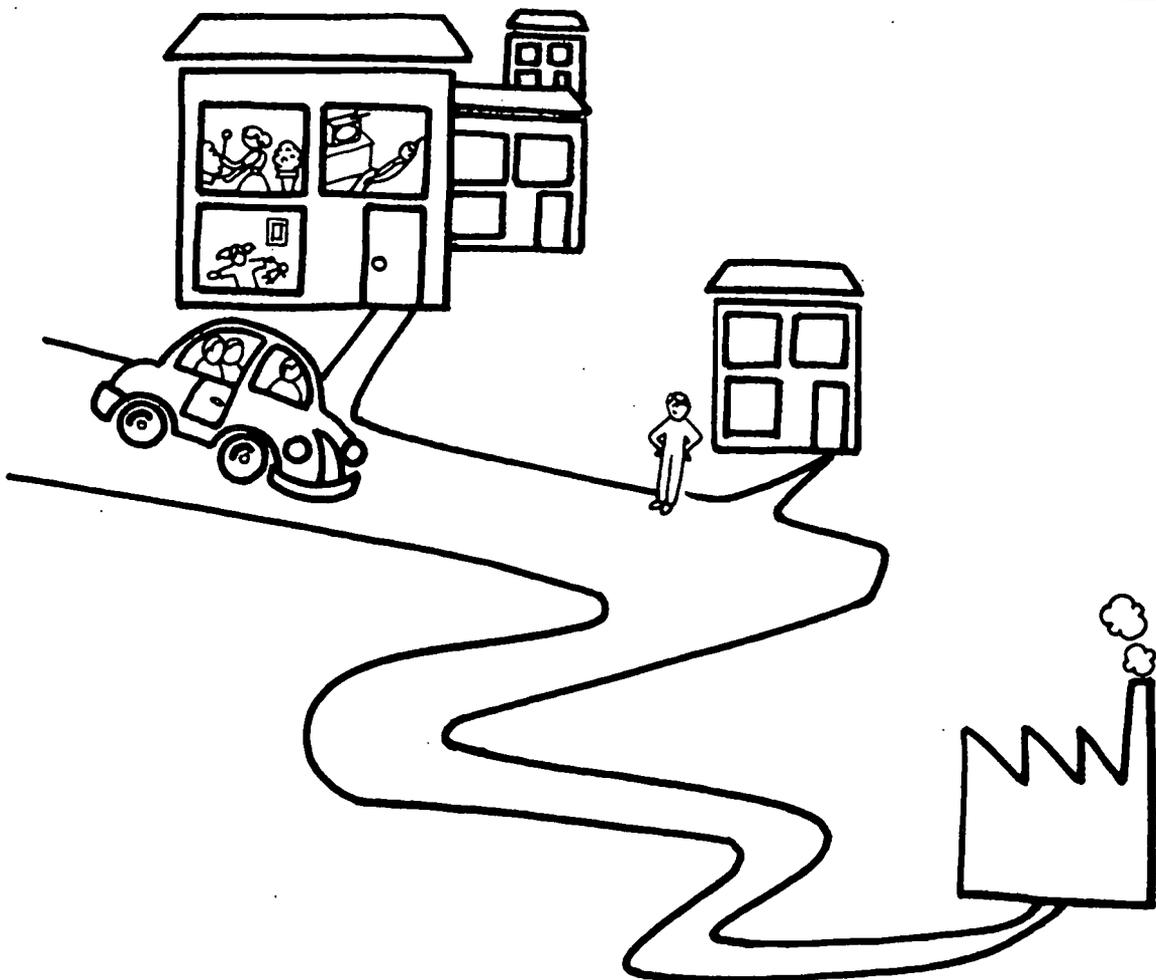
6 - Mode d'organisation en fonction de la catégorie professionnelle

	cadres supérieurs	cadres moyens	employés	ouvriers
Tour de rôle	50 %	57 %	50 %	36 %
tou- jours la vôtre	17 %	29 %	17 %	28 %
la même auto une autre	33 %	0	33 %	36 %
autres possibilités	0	14 %	0	
total	100 %	100 %	100 %	100 %

7 - Type d'arrangement en fonction de la catégorie professionnelle

	cadres supérieurs	cadres moyens	employés	ouvriers
à l'amiable	100 %	57 %	75 %	79 %
dédommagement financier	0	14 %	8 %	7 %
autres	0	0	17 %	7 %
refus de réponse	0	29 %	0	7 %
total	100 %	100 %	100 %	100 %

Cette étude réalisée pour le compte du **MINISTRE DES TRANSPORTS** a pour but d'améliorer les conditions de transport dans l'agglomération lyonnaise.



Au lieu de vous rendre à votre travail, **SEUL** dans votre voiture, vous pourriez utiliser **LA VOITURE EN COMMUN**, c'est à dire effectuer régulièrement le trajet avec des collègues entre votre domicile et votre lieu de travail.

Cette étude est réalisée par :

Le Laboratoire d'Économie des Transports
Laboratoire associé au C.N.R.S.

ÉCOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT
rue M. Audin, 69120 VAULX-EN-VELIN

NOUS VOUS PRIONS DE BIEN VOULOIR REMPLIR ENTIEREMENT LES PAGES 1 ET 2 – NOUS VOUS CONSEILLONS DE LIRE L'ENSEMBLE DES REponses POSSIBLES A CHAQUE QUESTION AVANT DE METTRE UNE CROIX DANS LA CASE CORRESPONDANT A VOTRE SITUATION.

Exemple : si vous êtes une femme ● féminin
● masculin

NE RIEN
ECRIRE
dans les
cases de
cette
colonne

COMMUNE OU VOUS HABITEZ : ● Lyon 1 précisez quel arrondissement ...
● Villeurbanne 2
● Autre commune 3 laquelle :

6	8
---	---

DEPUIS COMBIEN DE TEMPS HABITEZ-VOUS LA ? ● de 0 à 1 an 1 ● de 2 à 5 ans 3
● de 1 à 2 ans 2 ● plus de 5 ans 4

9

TYPE DE VOTRE LOGEMENT : ● Logement proposé par votre employeur 1
● Maison individuelle 2
● Logement collectif 3

10

VOUS ETES ● locataire 1
● propriétaire 2

AVEZ-VOUS LE TELEPHONE ? ● oui 1
● non 2

11	12
----	----

VOTRE AGE

● moins de 18 ans 1
● de 18 à 25 ans 2
● de 25 à 30 ans 3
● de 30 à 40 ans 4
● de 40 à 50 ans 5
● de 50 à 60 ans 6
● plus de 60 ans 7

VOTRE SITUATION FAMILIALE

● célibataire 1 ● veuf(ve) 6
● marié(e) avec 1 enfant 2 ● divorcé(e) 7
● marié(e) avec 2 enfants 3 ● autres 8
● marié(e) avec plus 2 enfants 4 ● refus de
● marié(e) sans enfant 5 répondre 9

13

14

NATIONALITE ● Française 1
● Etrangère 2 (précisez :)

SEXE ● féminin 1
● masculin 2

15

16

SI VOUS AVEZ UN CONJOINT ● il travaille 1
● il ne travaille pas 2

17

VOTRE PROFESSION ● professeur 8
● industriel 1 ● employé de commerce 9
● artisan 2 ● contremaître 10
● ingénieur 3 ● ouvrier qualifié 11
● cadre administratif supérieur 4 ● ouvrier spécialisé 12
● technicien 5 ● apprenti ouvrier 13
● cadre administratif moyen 6 ● manoeuvre 14
● employé de bureau 7 ● personnel de service 15

ANCIENNETÉ DANS VOTRE ENTREPRISE

● moins d'1 an 1
● de 1 à 2 ans 2
● de 2 à 5 ans 3
● de 5 à 10 ans 4
● plus de 10 ans 5

18	19
----	----

20

VOS HORAIRES DE TRAVAIL SONT

● journée continue 1
● posté 2 ● mi-temps 4
● variable 3 ● fixe (2 demi-journées) 5

PRENEZ-VOUS VOTRE REPAS SUR VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?

● oui 1 ● non 2

21

22

COMBIEN DE VEHICULES POSSEDE VOTRE MENAGE (ensemble des personnes vivant dans votre logement) ?

- 0 automobile 1
● 1 automobile 2

- 2 automobiles 3
● plus de 2 automobiles 4

23

AVEZ-VOUS UN VEHICULE D'ENTREPRISE ?

- oui 1 ● non 2

EXISTE-T-IL UN RAMASSAGE PAR BUS DANS VOTRE ENTREPRISE ?

- oui 1 ● non 2

24

25

ENTRE VOTRE DOMICILE ET VOTRE LIEU DE TRAVAIL

- il n'y a aucune ligne de bus proche de votre domicile 1
● il n'y a aucune ligne de bus proche de votre travail 2
● il y a une ligne de bus directe 3
● il y a des lignes de bus avec correspondance 4
● il y a une ligne de bus avec un horaire inadapté 5

26

SI VOUS AVEZ UNE VOITURE, L'UTILISEZ-VOUS PENDANT LES HEURES DE TRAVAIL ?

- oui 1
● non 2

27

QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE ENTRE VOTRE DIMICILE ET VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?

- moins d'1 km 1 ● de 5 à 10 km 4
● de 1 à 3 km 2 ● de 10 à 15 km 5
● de 3 à 5 km 3 ● plus de 15 km 6

28

QUELLE EST LA DURÉE APPROXIMATIVE DE VOTRE DEPLACEMENT DOMICILE TRAVAIL ?

- de 0 à 5 mn 1 ● de 20 à 30 mn 5
● de 5 à 10 mn 2 ● de 30 à 40 mn 6
● de 10 à 15 mn 3 ● plus de 40 mn 7
● de 15 à 20 mn 4 ● ne sait pas 8

29

QUEL MOYEN DE TRANSPORT UTILISEZ-VOUS REGULIEREMENT (presque tous les jours) POUR VOUS RENDRE A VOTRE TRAVAIL ?

- marche à pied 1 ● plusieurs moyens de transport (exemple : voiture + bus) 8
● 2 roues (vélo, vélomoteur, moto) 2 ● moyens de transport différents à l'aller et au retour 9
● transports en commun (bus, métro, train, car) 3 ● véhicule de service individuellement 10
● ramassage entreprise 4 ● véhicule de service avec des collègues n'appartenant pas à votre ménage (conducteur ou passager) 11
● voiture individuellement 5 ● autres 12
● voiture avec d'autres personnes de votre ménage (conducteur ou passager) 6
● voiture avec des collègues n'appartenant pas à votre ménage (conducteur ou passager) 7

30 31

VEUILLEZ MAINTENANT REMPLIR LA PAGE 3, OU LA PAGE 4, OU LA PAGE 5, SELON LA REGLE SUIVANTE.

Si vous n'utilisez PAS ACTUELLEMENT une voiture avec des collègues (n'appartenant pas à votre ménage) entre votre domicile et votre lieu de travail et si vous ne l'avez pas fait dans le PASSÉ, veuillez remplir le bas de la page 3 uniquement.

Si vous utilisez ACTUELLEMENT une voiture avec des collègues (n'appartenant pas à votre ménage) pour vous rendre soit REGULIEREMENT (presque tous les jours), soit OCCASIONNELLEMENT (moins de 2 fois par semaine) à votre travail, veuillez remplir la page 4 uniquement.

Si dans le PASSE vous avez utilisé une voiture avec des collègues (n'appartenant pas à votre ménage) entre votre domicile et votre lieu de travail, veuillez remplir la page 5 uniquement.

VOUS N'UTILISEZ PAS ACTUELLEMENT UNE VOITURE AVEC DES COLLEGUES (n'appartenant pas à votre ménage) ENTRE VOTRE DOMICILE ET VOTRE LIEU DE TRAVAIL ET VOUS NE L'AVEZ PAS FAIT DANS LE PASSE.

INDIQUEZ LA RAISON LA PLUS IMPORTANTE POUR LAQUELLE VOUS N'UTILISEZ PAS UNE VOITURE AVEC DES COLLEGUES (1 seule réponse)

- 0 vos horaires de travail ne sont pas fixes d'un jour ou d'une semaine à l'autre
- 1 vous accompagnez des personnes de votre ménage lors de vos déplacements domicile-travail
- 2 vous ne rentrez pas directement à votre domicile en sortant de votre travail
- 3 vous préférez voyager seul
- 4 aucun collègue n'habite dans votre quartier
- 5 vous n'avez pas de voiture
- 6 vous utilisez votre voiture pendant votre travail
- 7 votre moyen de transport actuel vous revient moins cher
- 8 il y a des difficultés de stationnement près de votre lieu de travail
- 9 autre raison (précisez :

32
 33
 34
 35

VOUS AVEZ TERMINE DE REMPLIR LE QUESTIONNAIRE, NOUS VOUS EN REMERCIONS.

- SI VOUS ACCEPTEZ DE PARTICIPER A UN ENTRETIEN SUR LES PROBLEMES DE TRANSPORT, VEUILLEZ INDIQUER
 - Votre NOM
 - Votre ADRESSE
 - Votre N° de TELEPHONE

VOUS UTILISEZ ACTUELLEMENT DE MANIERE REGULIERE (presque tous les jours)
OU OCCASIONNELLE (moins de 2 fois par semaine) UNE VOITURE AVEC DES COLLEGUES
(n'appartenant pas à votre ménage) ENTRE VOTRE DOMICILE ET VOTRE LIEU DE
TRAVAIL – VOUS LE FAITES DE MANIERE :

● régulière 1

● occasionnelle 2

36

COMBIEN DE COLLEGE(S) UTILISENT AVEC VOUS UNE VOITURE EN COMMUN ?

● 1 1

● 2 2

● 3 3

● 4 et plus 4

37

VOS COLLEGUES TRAVAILLENT-ILS DANS LA MEME ENTREPRISE QUE VOUS ?

● oui 1

● non 2

38

COMMENT VOUS ORGANISEZ-VOUS ?

● chaque participant est conducteur de sa voiture à tour de rôle 1

● c'est toujours votre voiture qui sert (vous êtes toujours chauffeur) 2

● c'est la voiture d'un collègue qui sert constamment (vous êtes toujours passager) 3

● autres possibilités (précisez) 4

39

COMMENT FIXEZ-VOUS
LES RENDEZ-VOUS ?

● passage de la voiture au domicile de chacun 1

● rendez-vous chez le conducteur 2

● rendez-vous à un endroit donné 3

● autres possibilités (.) 4

40

LORS D'UN EMPECHEMENT DE DERNIERE MINUTE, QUEL AUTRE MOYEN DE
TRANSPORT UTILISEZ-VOUS ?

● marche à pied 1

● 2 roues 2

● transports collectifs

(bus, métro, train, car) 3

● ramassage entreprise 4

● voiture individuelle 5

● voiture avec une autre

personne de votre ménage 6

● plusieurs moyens de transport 7

● autres 8

41

COMMENT VOUS
ARRANGEZ-VOUS
SUR LE PLAN
FINANCIER ?

● vous vous arrangez à l'amiable sans échange monétaire 1

● il y a un dédommagement financier 2

● autres possibilités 3

● refus de réponse 4

42

INDIQUEZ LA RAISON LA PLUS IMPORTANTE POUR LAQUELLE VOUS UTILISEZ UNE
VOITURE AVEC DES COLLEGUES ENTRE VOTRE DIMICILE ET VOTRE TRAVAIL

(1 seule réponse)

● cela évite les problèmes de stationnement 1

● je préfère effectuer ces trajets avec des collègues 2

● cela me permet de laisser ma voiture à d'autres personnes de mon ménage 3

● cela me coûte moins cher que d'utiliser ma voiture seul 4

● c'est plus rapide et plus confortable que le bus 5

● je préfère être passager que conduire ma propre voiture 6

● en sortant du travail je fais quelque chose avec mes collègues (sports, etc...) 7

● autres raisons (précisez) 8

43

44

45

AVEZ-VOUS D'AUTRES RELATIONS EN DEHORS DU TRAVAIL AVEC VOS
COLLEGUES DE VOITURE EN COMMUN ?

● oui 1

● non 2

46

AVEZ-VOUS CONNU VOS COLLEGUES
DE VOITURE EN COMMUN

● sur votre lieu de travail ? 1

● autour de votre domicile ? 2

47

VOUS AVEZ TERMINE DE REMPLIR CE QUESTIONNAIRE – NOUS VOUS EN REMERCIONS.

SI VOUS ACCEPTEZ DE PARTICIPER
A UN ENTRETIEN SUR LES PROBLEMES
DE TRANSPORT, VEUILLEZ INDIQUER :

● Votre NOM

● Votre ADRESSE

● Votre N°de téléphone

DANS LE PASSÉ VOUS AVEZ UTILISÉ DE MANIÈRE RÉGULIÈRE (presque tous les jours) UNE VOITURE AVEC DES COLÈGUES (n'appartenant pas à votre ménage) ENTRE VOTRE DOMICILE ET VOTRE LIEU DE TRAVAIL.

COMBIEN DE COLÈGUE(S) UTILISAIENT AVEC VOUS UNE VOITURE EN COMMUN ?

- 1 1 ● 2 2 ● 3 3 ● 4 et plus 4

48

COMMENT VOUS ORGANISIEZ-VOUS ?

- chaque participant était conducteur de sa voiture à tour de rôle 1
 ● c'est toujours votre voiture qui servait (vous étiez toujours chauffeur) 2
 ● c'est la voiture d'un collègue qui servait constamment (vous étiez toujours passager) 3
 ● autres possibilités (précisez) 4

49

COMMENT FIXIEZ-VOUS
LES RENDEZ-VOUS ?

- passage de la voiture au domicile de chacun 1
 ● rendez-vous chez le conducteur 2
 ● rendez-vous à un endroit donné 3
 ● autres possibilités (.....) 4

50

LORS D'UN EMPÊCHEMENT DE DERNIÈRE MINUTE QUEL AUTRE MOYEN DE TRANSPORT UTILISIEZ-VOUS ?

- marche à pied 1 ● automobile individuelle 5
 ● 2 roues 2 ● automobile avec une autre personne de votre ménage 6
 ● transports collectifs (bus, métro, train, car) 3 ● plusieurs moyens de transport 7
 ● ramassage entreprise 4 ● autres 8

51

COMMENT VOUS
ARRANGIEZ-VOUS
SUR LE PLAN
FINANCIER ?

- vous vous arrangez à l'amiable sans échange monétaire 1
 ● il y avait un dédommagement financier 2
 ● autres possibilités 3
 ● refus de réponse 4

52

INDIQUEZ LA RAISON LA PLUS IMPORTANTE POUR LAQUELLE VOUS N'UTILISEZ PLUS UNE VOITURE AVEC DES COLÈGUES ENTRE VOTRE DOMICILE ET VOTRE LIEU DE TRAVAIL (1 seule réponse)

- vous (ou un de vos collègues) avez changé de domicile 1
 ● vous (ou un de vos collègues) avez changé de lieu de travail 2
 ● vous avez eu une nouvelle activité avant de rentrer chez vous après le travail 3
 ● vous ne vous entendiez plus avec vos collègues 4
 ● votre nouveau moyen de transport coûte moins cher 5
 ● votre nouveau moyen de transport est plus pratique 6
 ● autres raisons (précisez) 7

53

54

55

VOUS AVEZ TERMINÉ DE REMPLIR CE QUESTIONNAIRE ; NOUS VOUS EN REMERCIONS

SI VOUS ACCEPTEZ DE PARTICIPER
À UN ENTRETIEN SUR LES PROBLÈMES
DE TRANSPORT, VEUILLEZ INDIQUER.

- Votre NOM
 ● Votre ADRESSE
 ● Votre N° de téléphone