



HAL
open science

Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ?

Laurent Cailly, Benoît Feildel, Hélène Bailleul, Benjamin Pradel, Luc Gwiazdzinski, Marie-Christine Fourny

► To cite this version:

Laurent Cailly, Benoît Feildel, Hélène Bailleul, Benjamin Pradel, Luc Gwiazdzinski, et al.. Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ?. CIST2014 - Fronts et frontières des sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Mar 2014, Paris, France. pp.83-87. hal-01353438

HAL Id: hal-01353438

<https://hal.science/hal-01353438v1>

Submitted on 11 Aug 2016

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.

Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité(s) dans la mobilité ?

AUTEURS

Laurent CAILLY, CITERES (France)
Benoît FEILDEL, CITERES (France)
Hélène BAILLEUL, ESO (France)
Benjamin PRADEL, PACTE (France)
Luc GWIAZDZINSKI, PACTE (France)
Marie-Christine FOURNY, PACTE (France)

RÉSUMÉ

Le covoiturage, comme d'autres modes de déplacement partagé, connaît un développement important, pour des raisons à la fois économiques et idéologiques. Concernant d'abord les trajets longue distance, cette croissance touche désormais ceux de moyenne distance, notamment au sein des espaces périurbains. Or ces espaces sont avant tout réputés pour les pratiques automobiles et individuelles qui les structurent, et ainsi mettent en cause leur durabilité, leur cohésion sociale et fonctionnelle. Suite à des recherches exploratoires sur *la spatialité des rapports sociaux engagés dans les pratiques de co-déplacement*, nous montrons que le covoiturage interroge conjointement la cohésion sociale et la structuration spatiale issue de la mobilité. Productrices de nouvelles convergences sociales et spatiales, ces pratiques témoignent d'une capacité d'organisation des acteurs sociaux face au problème de l'habiter périurbain. Elles suggèrent la possibilité d'un « vivre ensemble par et dans les réseaux » qui interpelle la question de la territorialité périurbaine.

MOTS CLÉS

Mobilité, périurbain, covoiturage, territorialité, spatialité, réseau, interactions sociales

ABSTRACT

Carpooling, as other shared uses for travelling, is growing for both economical and ideological reasons. Firstly related to long journey, this growth is now concerning average distance trips, especially in suburban areas. Suburbs are known for being automobile-oriented territories, structured by a sole travel mode, considered responsible for their un-sustainability, their lack of social cohesion and functional efficiency. After exploratory research on the spatiality of social relations involved in shared use of cars, we are showing that carpooling jointly queried social cohesion and spatial organisation made in mobility. Producing new social and spatial convergences, these shared practices also reflect a capacity to create social organisations to face suburban liveability problems. These new uses suggest the possibility of "living together with and by networks" that questions suburban territoriality.

KEYWORDS

Mobility, suburbs, carpooling, territoriality, spatiality, networks, social relations

Au travers d'études menées dans le cadre d'une recherche ANR en cours, plusieurs publications ont exploré le rapport à la mobilité. Elles ont permis d'objectiver les solidarités territoriales engagées dans l'organisation de la mobilité périurbaine (Terrhabmobile, 2013) et ont conduit à considérer la proximité comme une ressource de la mobilité

(Pradel *et al.*, 2014). Des analyses menées dans les espaces des réseaux (nœuds spatiaux et habitacles) ont également montré les interactions sociales engagées dans les lieux, du et en mouvement (séminaire CIST–CITERES–PACTE, 2013). Elles font ressortir l'existence, dans l'expérience individuelle et collective des déplacements, de régularités spatiales et sociales participant d'un processus d'identification territoriale autour des conditions de la mobilité. Ces premiers résultats conduisent à approfondir l'hypothèse plus large d'une proximité de mouvement propre aux situations de mobilités périurbaines, et dont les référents, articulant liens et lieux, territoires et réseaux, seraient susceptibles de profondément renouveler la compréhension des territorialités périurbaines.

De ce point de vue, le covoiturage – et plus généralement le co-déplacement au travers de l'usage des transports en commun – met en jeu une relation sociale dans la mobilité et questionne sur ses conditions et ses effets. En effet, si la mobilité est habituellement entrevue comme une expérience de séparation et de mise à distance des groupes sociaux, le co-déplacement crée une situation sociale de partage et de rapprochement. Il suppose une co-présence d'individus, certes mobiles mais dans ce même lieu de l'habitable. Ce facteur rapproche le mode automobile de l'usage de transports en commun et justifie ainsi de les confronter. Par ailleurs, si plusieurs travaux se sont intéressés aux sociabilités dans les lieux du déplacement – arrêt de bus (Dodier, 2007), train (Lanéelle, 2005 ; Espinasse et Le Mouél, 2012) –, peu font cas des sociabilités à l'œuvre au sein des habitacles eux-mêmes. D'autres analyses ont examiné le rapport à l'ancrage (Hirschorn et Berthelot, 2000), les identités de déplacement (Ramadier, 2007) ou, très récemment, les territorialités en réseau (Frétigny, 2013). Mais l'analyse du covoiturage et du co-déplacement a l'originalité d'introduire une nouvelle forme de proximité : celle liée au partage d'un lieu – l'habitable – en mouvement, dont il s'agit de voir comment elle opère avec les proximités sociales de type topographique et les proximités sociales de type topologique. La situation de covoiturage s'avère également heuristique dans la mesure où elle introduit l'action. À la différence de l'usage de transports en commun imposant leur organisation géographique et temporelle, elle introduit une marge de manœuvre. À la différence aussi d'une coprésence subie, elle suppose des interactions pour la constitution de petits groupes et des processus de négociation au sein de ceux-ci. Elle implique donc un choix, social et spatial. Pour examiner ce rapport, nous avons adopté une démarche de type interactionniste (De Certeau, 1988 ; Clot-Goudard et Tillous, 2008) visant à faire émerger les arrangements interpersonnels mobilisés dans ce type de déplacement, en les confrontant aux agencements des spatialités sur lesquels ils s'appuient. Autrement dit : nous avons cherché à comprendre la coprésence (Lussault, 2013) engagée par la coprésence liée au covoiturage.

Les cas d'étude présentés sont issus de la recherche actuellement en cours sur trois territoires périurbains localisés autour des agglomérations d'Aix-en-Provence, Grenoble et Tours, à partir desquels nous avons réalisé une série d'entretiens « embarqués » (Terrhabmobile, 2013). Ces entretiens qualitatifs, réalisés en situation avec les acteurs de la mobilité, ont un objectif exploratoire. Cependant les hypothèses soulevées permettent d'ores et déjà de débattre de la valeur de l'approche et de l'intérêt du covoiturage en tant qu'objet pour l'analyse de nouvelles socio-spatialités.

Ce jeu entre des rapports sociaux engagés dans les pratiques de covoiturage et la spatialité du covoiturage peut être décrit sous trois prismes. Le premier est celui de la constitution de groupes dont l'objet commun est la réalisation d'un parcours. Sur quelle base

géographique s'effectue-t-elle ? Sur quelles proximités spatiales et quelles proximités sociales se fonde cette opération ? Un second aspect est celui de l'action. Il conduit à interroger les conditions et les motivations d'une organisation collective. Il rend compte également des capacités d'action et de réaction des habitants à une évolution de la mobilité, de leur capacité à rendre plus durable une formation territoriale dont les conséquences environnementales, la fragilité énergétique et sociale sont mises en cause. Au-delà de l'organisation, il engage donc les processus de territorialisation. Un troisième aspect est celui des effets sociaux et spatiaux de ces déplacements collectifs. Le partage fonctionnel d'un mode de transport fabrique-t-il des sociabilités propres ? Celles-ci se transfèrent-elles sur les sociabilités résidentielles pour modifier les relations dans les lieux d'ancrage ?

Ces quelques articulations n'épuisent pas la complexité des rapports entre mobilité et territoire. Mais elles permettent de pointer des processus relationnels qui mettent en jeu les spatialités différentes de la mobilité et de l'ancrage, ainsi que les relations entre social et spatial. Au regard de nos enquêtes, ces processus présentent les caractéristiques suivantes :

– *Une dimension structurante de la temporalité*, qui est elle-même dépendante du contexte géographique. En effet, la durée, la régularité et la fréquence des déplacements périurbains spécifient fortement la situation de covoiturage. Elles permettent d'instaurer une *routine*, qui facilite la constitution de relations sociales et participe de l'émergence d'une sociabilité propre à l'espace-temps du déplacement. Les pratiques partagées demandent notamment une synchronisation des agendas qui mène à une ritualisation et un ancrage dans le temps hors du véhicule : rendez-vous, échanges de nouvelles, partage d'informations sur les emplois du temps personnels et les programmes d'activités. Des *habitudes* s'installent au sein des véhicules avec des échanges d'aliments et de savoir-faire (ordinateur, téléphone...) ou encore le partage de musique. Dans les cas de co-déplacement en transports en commun, le choix de la place, les stratégies de « réservation » pour le groupe et de prise de possession de l'habitacle sont également remarquables.

– *La mise en place de codes et de règles sociales* dont le non-respect entraîne une rupture du pacte de co-mobilité. Le covoiturage nécessite notamment une parfaite synchronisation des partenaires. D'autres points relèvent d'ententes négociées, à l'instar des détours dans le parcours ou de l'usage de la cigarette. L'interaction elle-même ne constitue pas une obligation. Le déplacement est en effet vécu comme une situation d'entre-deux, pour laquelle on peut accepter que les individus ne soient pas totalement « là » et présents aux autres, mais engagés, déjà ou encore, dans des activités liées au lieu de destination ou de départ. Un large éventail de relations interpersonnelles est accepté de même que leur variabilité dans le temps du parcours, de la non-communication à l'échange intense.

– *Un déplacement conditionné par les TIC*. L'usage de mêmes sites Internet, associé au téléphone mobile pour effectuer des ajustements en temps réel, organise l'échange. Le téléphone facilite également l'échange d'informations entre voitures sur les conditions de circulation. Dans les transports en commun, il contribue à faire du temps de déplacement un temps plein, occupé par des connexions ou des activités en lien avec les lieux d'ancrage, qu'ils soient de travail ou de résidence.

– *Une morphologie particulière* qui croise la structure du réseau routier et/ou de transports et les pratiques ou motifs individuels de mobilité. Les associations se fondent ainsi sur la desserte de nœuds d'intermodalité et non pas sur une identité dans les lieux

d'origine et/ou de destination du déplacement. Le covoiturage, parce qu'il s'inscrit également dans une chaîne de déplacements avec des modalités de transports pouvant être variées (covoiturage et transports en commun, covoiturage et marche à pied), s'établit sur la possibilité de déposer ou de prendre en charge en des lieux d'interface (carrefours, parkings, gares, ronds-points, etc.). En préalable au partage, les proximités territoriales classiques ne sont pas sans importance dans la mesure où elles représentent des cadres de confiance. Appartenance au même secteur périurbain, côtoiement dans les activités résidentielles même sans interactions sont autant de facteurs générateurs d'un sentiment de familiarité. Le choix du co-navetteur s'insère ainsi dans une forme de « proximité institutionnelle » (Pecqueur et Zimmerman, 2004), qui se définit comme un système de règles et de normes qui se consolide au fur et à mesure des pratiques communes et qui, dès lors, va constituer le cadre à la fois social et territorial dans lequel peuvent prendre place les pratiques de co-déplacement.

Le lien s'établit également à travers le partage de certaines valeurs associées au déplacement, autour d'une conception « militante » du covoiturage par exemple, et la valorisation d'un système « don-contre-don » plutôt que l'échange monétaire. Ce partage va avoir pour effet la solidification dans le temps de réseaux sociaux constitués autour de la mobilité. L'organisation du covoiturage conduit à la construction d'un groupe au sein duquel va être facilitée la prise en charge commune des déplacements. Réciproquement, cette prise en charge va contribuer à la structuration du groupe. Il est alors intéressant de constater que ce réseau social se consolide et donne lieu à des partages de mobilité plus amples, du travail au loisir par exemple.

Par ailleurs, ce n'est pas l'activité motivant le déplacement qui fonde un collectif, mais la mobilité elle-même. On ne se « fait » pas une séance de cinéma ensemble mais, comme nous l'explique une des personnes interrogées, « on se fait une voiture » en offrant des opportunités de déplacement. Le « faire ensemble » du groupe constitué à partir du co-déplacement construit ainsi une véritable territorialité mobile, associant pratiques et valeurs de mobilité, où la proximité sociale est construite par et dans la mobilité.

CONCLUSION

Ces constats interpellent les sciences du territoire car ils conduisent à revoir des approches trop souvent dissociées selon les types de spatialité. L'analyse de la structuration des lieux et des rapports sociaux dans les lieux ignore le plus souvent l'épaisseur sociale de ce qui se passe entre les lieux. Or il nous faut admettre que, du point de vue de l'individu, l'effet tunnel n'existe pas ! La mobilité ne constitue pas un « espace-temps mort » entre des points d'ancrage qui seuls seraient constitutifs d'une territorialité. Nos analyses sur le co-déplacement montrent des situations sociales par lesquelles la mobilité peut être constitutive d'une co-spatialité, associant topologie du réseau, communication à distance, voisinage résidentiel et conjonction dans les temporalités. Ces situations rendent compte également d'une sociabilité spécifique, propre à la mobilité, à la fois fonction de sa temporalité et de l'espace particulier de l'habitable en mouvement. Cette sociabilité est territorialisante dans la mesure où ses effets s'exercent hors du déplacement lui-même. La compréhension de ces agencements demande de dépasser des concepts tels que ceux de réseau ou de territoire, où la mobilité et les déplacements sont traditionnellement considérés comme des configurations issues des lieux qu'ils relient, pour envisager les lieux également comme produits de ces relations sociales de mobilité. Considérer l'espace-temps de la mobilité

comme une expérience qui fabrique aussi la territorialité amène ainsi à proposer une relecture des notions de distance spatiale et de proximité sociale et à démontrer l'intérêt d'une analyse scientifique de la territorialité mobile.

RÉFÉRENCES

- Ballet J.-C., Clavel R., 2007, *Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, CERTU.
- Carpentier S., 2007, « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo - Journal of Urban Research* [online], 3.
- Clot-Goudard R., Tillous M., 2008. « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Tracés*, 15, pp. 107-126
- De Certeau M., 1988, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard.
- Dodier D., 2007, « Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives. Itinéraires croisés en pays de la Loire », *Les Annales de la recherche Urbaine*, n° 102, pp. 31-39.
- Espinasse C., Le Mouél E., 2012, *Lieux et liens*, Paris, L'Harmattan.
- Feildel B., Bailleul H., Laffont G.H., « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité* [à paraître].
- Frétiqny J.-B., 2011, « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'Information géographique*, n° 4, pp. 110-124.
- Frétiqny J.-B., 2013, *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*, thèse de l'Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne.
- Hirschhorn M., Berthelot J.-M., 2000, *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan.
- Lanéelle X., 2005, « Réseau social, réseau ferroviaire », in Montulet B., Hubert M., Jemelin C., Schmitz S., 2005, *Mobilités et temporalités*, Travaux et recherches 51, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 197-206
- Lussault M., 2013, *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris, Le Seuil.
- Pradel B., Cailly L., Fourny M.-C., Chardonnel S., Dodier R., Louargant S., « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? », *Recherche Transports Sécurité* [à paraître].
- Ramadier Th. et al., 2007, *Les mobilités quotidiennes, représentations et pratiques : vers l'identité de déplacement*, Rapport de recherches, CNRS, ATIP 41799.
- Séminaire CIST–CITERES–PACTE, 2013, *La territorialité mobile. Identités et interactions sociales dans les pratiques de déplacement*, Tours [en ligne <http://www.gis-cist.fr/la-territorialite-mobile/>].
- Terrhabmobile, 2013, « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*, 13 mai 2013 [en ligne <http://www.espacestemp.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/>].
- Vodoz L., Pfister G.-B., Jemelin C., 2004, *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 13-42.

LES AUTEURS

Laurent Cailly

CITERES
Université de Tours
laurent.cailly@univ-tours.fr

Benoît Feildel

CITERES
Université de Tours
benoit.feildel@univ-tours.fr

Hélène Bailleul

ESO
Université de Rennes 2
helene.bailleul@univ-rennes2.fr

Benjamin Pradel

PACTE
pradelbenpc@gmail.com

Luc Gwiazdzinski

PACTE
Université Grenoble Alpes
lucmarcg@gmail.com

Marie-Christine Fourny

PACTE
Université Grenoble Alpes
marie-christine.fourny@ujf-grenoble.fr