



Le petit véhicule à l'épreuve de la ville

Pascal Amphoux, Christophe Jaccoud, Marco Gehring, Thomas Busset, Ignaz Strebel

► To cite this version:

Pascal Amphoux, Christophe Jaccoud, Marco Gehring, Thomas Busset, Ignaz Strebel. Le petit véhicule à l'épreuve de la ville. [Rapport de recherche] n° 138, IREC (Institut de Recherche sur l'Environnement Construit); Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). 1998, 220 p. <hal-01876004>

HAL Id: hal-01876004

<https://hal.science/hal-01876004v1>

Submitted on 18 Sep 2018

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.



HAL Authorization

LE PETIT VÉHICULE A L'ÉPREUVE DE LA VILLE

Une mutation de l'imaginaire automobile

par

PASCAL AMPHOUX
(resp. scientifique)

CHRISTOPHE JACCOUD (IREC, Lausanne)

MARCO GEHRING (L'Agenzia, Locarno)

THOMAS BUSSET (Bern)

IGNAZ STREBEL (Fribourg)

Tirage
déc. 1998

Rapport final
Contrat Renault / PIR-Villes
EPFL/1995/1 - Affectation T8.00.31

Rapport de recherche no 138
INSTITUT DE RECHERCHE SUR L'ENVIRONNEMENT CONSTRUIT
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
14, avenue de l'Eglise anglaise CH 1006 LAUSANNE

LE PETIT VÉHICULE A L'ÉPREUVE DE LA VILLE

Une mutation de l'imaginaire automobile

par

PASCAL AMPHOUX
(resp. scientifique)

CHRISTOPHE JACCOUD (IREC, Lausanne)

MARCO GEHRING (L'Agenzia, Locarno)

THOMAS BUSSET (Bern)

IGNAZ STREBEL (Fribourg)

Tirage
déc. 1998

Rapport final
Contrat Renault / PIR-Villes
EPFL/1995/1 - Affectation T8.00.31

Rapport de recherche no 138
INSTITUT DE RECHERCHE SUR L'ENVIRONNEMENT CONSTRUIT
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
14, avenue de l'Eglise anglaise CH 1006 LAUSANNE

Avertissement

Ce document constitue le rapport final de synthèse des travaux exécutés dans le cadre d'une recherche intitulée "*Le petit véhicule à l'épreuve de la ville*" portant sur l'évolution des pratiques de déplacement et de l'imaginaire automobile dans trois villes suisses. Il marque l'achèvement du travail prévu dans le *contrat EPFL/1995/1 - Affectation T8.00.31* passé avec la Direction de la Recherche de la Régie Renault et le PIR-Villes.

Les entretiens, la collecte d'informations et une première mise en forme des résultats ont été respectivement réalisés par Christophe Jaccoud (sociologue), pour la région francophone, Thomas Busset (historien) et Ignaz Strebel (géographe) pour la région germanophone et Marco Gehring (sémiologue et publiciste) pour la région italianophone.

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont accepté de nous livrer leur conception de la petite voiture au cours des entretiens de la première phase, ainsi que celles qui ont bien voulu jouer le jeu de l'anecdote ou du parcours rétro-commenté au cours de la seconde phase de cette recherche. Nous remercions également Lydia Bonanomi et Vincent Kaufmann, respectivement urbaniste et sociologue à l'IREC, qui nous ont fait généreusement bénéficier de leurs compétences sur des sujets voisins. Enfin, nos remerciements s'adressent respectivement à Claudia Liebermann, architecte, Eliane Perrin, sociologue, Pieric Freiburghaus, urbaniste, Christophe Gallaz, écrivain et chroniqueur, Franco Panese, sociologue et Marcus Schellenberg, architecte, qui, au cours d'une réunion de groupe animée, ont alimenté par leurs propos les ouvertures prospectives que nous proposons en conclusion.

Pascal Amphoux
26 novembre 1997

Introduction

Le petit véhicule à l'épreuve de la ville

On a pu croire à une époque récente que la voiture personnelle rendait un **"service urbain"**. Or, force est de constater qu'elle est plutôt devenue le symbole des sévices urbains et qu'elle doit être considérée aujourd'hui, hypothèse, comme un **"service domestique"**, au sens où les représentations, les usages et les pratiques qui y sont attachées apparaissent beaucoup plus comme un *prolongement de l'espace-temps domestique* que comme une émanation de la ville. Les signes d'une telle évolution sont innombrables, aussi bien au niveau des transformations physiques de l'espace urbain ou domestique qu'au niveau de l'évolution de leurs représentations symboliques et imaginaires.

1. L'IMMOBILISATION DOMESTIQUE - HYPOTHESE

La disparition de la place libre en ville tend à intégrer le garage à la maison (individuelle ou collective). L'accroissement de la fiabilité technique et l'augmentation de l'autonomie énergétique des véhicules, en limitant les temps de réparation, d'entretien ou d'approvisionnement, en font des prothèses fidèles du logement. Leur aménagement intérieur, leur sécurité et leur ergonomie modèlent les exigences de confort domestique en matière de contrôle sensible de l'environnement (température, odeurs, bruits, toucher, ...). Par là, l'automobile personnelle exacerbe tous les sentiments de la propriété individuelle (espace du chez-soi, exclusion de l'étranger, pouvoir de l'ostentation) et compense souvent la frustration de l'absence de propriété immobilière. Quant à l'équipement télématique de la voiture (téléphone, télévision, fax, micro-ordinateur), on ne sait s'il suit celui du bureau ou précède celui du logement; il permet en tout cas d'ores et déjà de maintenir un lien permanent avec le lieu d'habitation et/ou du travail ¹.

¹ L'évolution du marché et de la production atteste encore cette perte d'urbanité, à tel point que les constructeurs sont obligés de concevoir des véhicules spécifiquement urbains :

La voiture ne sert plus à partir (il y a longtemps que l'on ne rêve plus d'aller ailleurs, sans savoir où), elle est devenue, comme dirait Paul Virilio, un *instrument de l'arrivée* - elle même est déjà un terminal. En ville, elle ne sert plus à se déplacer : au contraire, *elle sert précisément à ne pas se déplacer*, c'est-à-dire à rester chez soi, dans son confort, ses habitudes, sa musique, sa chaleur - partout où l'on va, ou plutôt "où que l'on soit", c'est-à-dire encore sans plus jamais savoir où l'on est !

2. L'AUTONOMIE-HETERONOMIE DES DEPLACEMENTS URBAINS

- PROBLEMATIQUE GENERALE

Si donc la voiture particulière est devenue ou tend à devenir un objet domestique qui perd son urbanité, elle laisse vacante (ou repose en des termes nouveaux) la question de la mobilité urbaine. L'imaginaire ancien de l'automobile courant à sa perte, il faut du moins commencer à repenser l'"**auto-mobilité de la ville**", c'est-à-dire, à la lettre, la façon d'engendrer l'autonomie des déplacements. Or cette autonomie peut être considérée à deux niveaux différents, celui de la ville et celui de l'individu.

Dans le premier cas, il s'agit de penser l'**autonomie du système urbain de déplacement**, ou encore sa capacité auto-organisationnelle. Autrement dit, il faut surimposer aux systèmes de transport traditionnels, *systèmes organisateurs* qui gèrent les flux en réglementant, interdisant ou autorisant les déplacements de manière hétéronome (à partir de modèles de transport et de plans de circulation établis), des *systèmes de transport auto-organiseurs*, qui soient capables de gérer en temps réel les variations de flux des véhicules en déplacement, et qui soient donc en mesure de modifier les contraintes infligées aux déplacements en fonction des déplacements eux-mêmes (interdire l'usage de la voiture à certaines heures, réorienter le trafic sur telle artère, ralentir les flux pour augmenter le débit et la fluidité, détourner telle ligne de bus, ...).

Dans le second cas, il s'agit de réfléchir à l'**autonomie de déplacement de l'individu** : la voiture particulière apparaissait comme la meilleure solution ("automobile") et les transports collectifs comme un pis aller contraignant (qu'il faudrait alors qualifier d'"hétéromobile", à la fois au sens où il transporte d'autres gens et au sens où il dépend d'un système de commande extérieur); or, l'encombrement urbain fait de la première un objet dépendant de facteurs

"Peugeot a un autre regard sur la ville". Davantage, les modèles proposés aujourd'hui ne se distinguent plus tant par la forme (homogénéisation entre les marques) mais par la fonction attribuée au véhicule : lorsqu'elle n'est pas urbaine, c'est une grande routière, une vacancière qui transporte votre maison sur les lieux du périple (*mobil home*) ou simule la grande aventure (jeep, 4x4), ..., une non-voiture : "Renault Espace, la fin de la civilisation de la voiture". Bref, tout est fait pour nier le voyage.

circonstanciels, durables ou momentanés (hétéronomie temporelle), tandis que les seconds, par principe, restent pour le moment dépendants de leurs tracés (hétéronomie spatiale).

Les faire évoluer vers des retrouvailles avec l'"automobilité", c'est donc réfléchir pour la voiture aux moyens socio-techniques de lui redonner une *autonomie temporelle* (utilisation différentielle suivant les moments de la journée, abandon de la logique du gain de temps, requalification culturelle et urbaine du temps de déplacement, équipement télécommunicationnel du véhicule, etc.), pour les transports en commun aux moyens de leur donner une plus grande *autonomie spatiale* (introduction de trajets variables, information en temps réel, itinéraires à la carte, miniaturisation des réseaux, etc.).

3. LE PETIT VEHICULE URBAIN COMME PREFIGURATION DES USAGES DE DEMAIN - PROBLEMATIQUE PARTICULIERE

Dans les deux cas, l'objectif concret que l'on voudrait voir poursuivis par les scientifiques, théoriciens ou praticiens, comme par les politiciens, techniciens ou ingénieurs de transports, pourrait être double :

- ne pas rendre l'utilisateur captif d'un moyen de transport unique, c'est-à-dire aller dans le sens d'une plus grande *diversité* des moyens offerts (voiture, bus, métro, tram, mais aussi vélo, voiture électrique, pied) et d'un plus grand *équilibre entre les différents modes* (étude socio-technique des compatibilités et incompatibilités, peréquation entre moyens minoritaires et majoritaires, distinction théorique entre inter-, para- et trans-modalité);
- évoluer vers un concept de *véhicule à usage inter-individuel* en recherchant les moyens techniques de leur conférer un statut intermédiaire entre le privé et le public et entre l'individuel et le collectif (travailler les concepts de "voiture semi-privée" ou de "bus pseudo-collectif").

Entre ces deux objectifs, le **petit véhicule urbain**, qui fait depuis quelques années l'objet d'un renouveau d'intérêt, aussi bien du point de vue de la conception et du design que de celui de l'utilisateur, a sans doute un rôle intéressant à jouer. Sa diffusion récente est exponentielle, chaque marque sort son modèle et l'on peut aujourd'hui affirmer qu'il est en cours de banalisation. Sans doute cette ouverture d'un grand marché "micro-mobile" ne va-t-elle pas de pair avec les deux questions précédentes de l'intermodalité ou de l'interindividualité. Mais après son irruption dans la ville, la petite voiture entre dans les mœurs, et fait l'objet de pratiques et représentations nouvelles, dont on peut supposer qu'elles préfigurent les usages des véhicules urbains de demain.

4. L'IMAGINAIRE DE LA PETITE VOITURE DANS TROIS VILLES SUISSES - ENJEUX ET OBJECTIFS

Parallèlement aux innombrables études techniques et aux expérimentations ponctuelles qui sont développées localement dans différents pays, ce travail a pour objectif d'explorer **les pratiques, les usages et les représentations imaginaires du petit véhicule dans trois villes suisses**, culturellement et linguistiquement différenciées. L'enjeu d'une telle recherche est triple : théorique, méthodologique et pragmatique.

D'un point de vue théorique, d'abord, il s'agit d'établir une **typologie raisonnée** de ces pratiques, usages et représentations. On a habituellement tendance à réduire l'automobile à sa seule dimension d'objet technique, pour étudier ensuite son ergonomie, son appropriation ou son image auprès du public. La perspective retenue ici est différente. Par hypothèse, le petit véhicule urbain est envisagé comme un objet *d'interface entre la ville et l'usager*. Autrement dit, on s'intéresse a priori autant au regard que le citoyen porte sur le petit véhicule et ses passagers, qu'à celui que l'utilisateur du petit véhicule porte sur la ville, on s'intéresse autant aux perceptions de la voiture immobile qu'aux perceptions de la ville en mouvement, autant aux contraintes qu'imposent certaines configurations spatiales de l'espace urbain sur le comportement automobile qu'aux libertés que la petite voiture peut donner dans l'utilisation de l'espace.

D'un point de vue méthodologique, ensuite, il s'agit de constituer un matériau diversifié d'**analyses qualitatives** et de recourir à des techniques d'enquête qui autorisent des comparaisons significatives entre des cultures socio-techniques différentes. De ce point de vue, la Suisse se présente comme un terrain d'analyse privilégié : outre le niveau élevé du pouvoir d'achat, la qualité de l'équipement routier et la très forte mobilité de ses habitants, elle se caractérise notamment par une absence de grand constructeur et de tradition industrielle automobile (ce qui contribue depuis toujours à une grande diversité de marques de référence), par l'apparition récente d'un parti politique spécifique (le "Parti des automobilistes"), par une concentration géographique exceptionnelle d'inventeurs, de concepteurs et/ou de designers pionniers, comme par une recherche et expérimentation actives dans les domaines de la voiture électrique, du véhicule solaire et autres moyens de transports "alternatifs" ("Tour de sol", "Spirit" of Bienne, "Serpentine", ...).

D'un point de vue opérationnel enfin, l'objectif est de mettre en perspective ces résultats à des fins prospectives. Les recherches sur l'Imaginaire sont facilement considérées comme un surcroît d'informations plus ou moins "immatérielles ou poétiques", qui sont par nature détachées de la réalité matérielle et objective; on leur reconnaît éventuellement une valeur connotative, mais certainement pas une

force dénotative; elles sont volontiers considérées comme nostalgiques ou tournées vers le passé, illégitimes en tout cas d'un point de vue prospectif. L'enjeu ici est inverse : il s'agit de révéler, par une meilleure compréhension du fonctionnement imaginaire des représentations de la petite voiture, la valeur fondatrice et prospective de telles démarches et de formaliser, à partir d'une analyse fine des processus de déconstruction-reconstruction des imaginaires de l'automobilité, un certain nombre d'argument, d'orientations ou de pistes de recherche qui sont potentiellement porteurs de transformations. Ceux-ci pourront notamment toucher l'équipement automobile comme l'aménagement urbain.

5. L'ENQUETE, LE RECUEIL ET LE PARCOURS - METHODES ET TECHNIQUES

Compte tenu du caractère exploratoire de la recherche et des objectifs précédents, nous avons opté pour une approche comparative et strictement qualitative, mettant en oeuvre trois approches et techniques complémentaires sur les mêmes sites.

5.1. UNE APPROCHE MONOGRAPHIQUE ET COMPARATIVE

Afin de couvrir un champ de représentations a priori large et diversifié et d'autoriser un minimum de comparaisons sans se perdre dans une multiplicité de situations, il a été décidé de limiter l'analyse à l'étude parallèle et simultanée de trois villes suisses bien différenciées :

- Lausanne pour la région francophone;
- Berne pour la région germanophone;
- Bellinzone pour la région italianophone ².

A ce choix deux avantages :

- d'une part, il couvre une *diversité culturelle* intéressant l'échelle européenne, puisque chaque région linguistique est rattachée, du point de vue socio-technique à la culture correspondante : la référence dominante est française pour Lausanne, allemande pour Berne, et italienne pour Locarno;
- d'autre part, derrière de fortes *similitudes structurelles* (position nodale dans un réseau de villes, politique de modération du trafic, élaboration de plans de circulation, ...), ces villes mettent en oeuvre leurs

² Un travail précédent a déjà permis, dans le cadre d'une recherche européenne, de tester la pertinence d'un tel choix interculturel ainsi que la collaboration avec les sous-équipes locales : P. AMPHOUX, C. JACCOUD, M. GEHRING, *et al.*, *Aux écoutes de la ville*, La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative, enquête sur trois villes suisses, rapport IREC, no 94, EPFL, Lausanne, 1991.

programmes de manière contrastée - ce qui signifie a priori des différences sensibles dans les habitudes de conduite, la nature des déplacements ou le type de rapport utilitaire et imaginaire à la voiture et à la ville.

5.2. UNE APPROCHE STRICTEMENT QUALITATIVE

Compte tenu du peu de travaux d'ordre qualitatif existant sur ce thème précis, nous avons en second lieu opté pour une approche strictement qualitative. Le parti pris a été celui d'un **recueil d'images et de représentations** verbalisées par différents moyens, puis d'une **analyse des discours** ainsi recueillis, effectués en parallèle et sur le même mode dans chacune des trois villes retenues.

Encore ce recueil d'images devait-il s'effectuer à deux niveaux différents :

- celui de ce que nous avons appelé l'*"imagerie constituée"*, définie comme ensemble d'images arrêtées, strictement codifiées, voire stéréotypées (attachées à des groupes ou à des types d'acteurs bien identifiables), qui relèvent de l'ordre de la représentation fonctionnelle, objectivée et largement diffusée du petit véhicule urbain - objet de la première phase de travail;
- celui de ce que nous appelons l'*"imaginaire constituant"*, ensemble d'images au contraire en devenir qui révèlent, en deçà des représentations stéréotypées, les fondements d'une pratique réelle et d'un rapport sensible à la ville ou au véhicule urbain - objet de la seconde phase;

5.3. TROIS APPROCHES, TROIS CORPUS, TROIS TECHNIQUES

D'où les deux questions concrètes qui ont orienté le choix des techniques - qui ne sont rien d'autres que des techniques de verbalisation.

a) Comment repérer le contenu de l'imagerie constituée et repérer les stéréotypes existants sur la petite voiture urbaine d'aujourd'hui ? La méthode a dans la première phase de travail consisté à enquêter directement auprès des personnes qui en sont pour ainsi dire officiellement porteuses, comme expert, spécialiste ou militant, soit par formation, soit par profession, soit par simple passion.

La technique adoptée relève de l'ordre de l'**enquête d'opinion**, au sens littéral où elle livre des opinions existantes propres à certains milieux sociaux ou professionnels. Elle a été menée par *entretiens semi-directifs*, auprès de représentants institutionnels, dont on pouvait considérer a priori que le discours, bien formalisé et exercé, était porteur de représentations explicites et objectivées, et avait en outre valeur de modèle dans les processus de diffusion dont ils sont et dont ils font à la fois l'objet.

b) Comment approcher les formes d'imaginaire constituant et les modalités d'un rapport sensible à la ville et au véhicule urbain ? La méthode à ce niveau ne pouvait plus se contenter d'entretiens directs auprès d'"experts" qui restituent une parole établie, dont ils sont quasi officiellement porteurs. Elle ne pouvait procéder que de manière indirecte, puisqu'il s'agissait de faire émerger la parole, le plus souvent latente ou inexprimée, de l'utilisateur ordinaire, en actes, dans l'espace et le temps de la quotidienneté. Des représentations connues il s'agissait de remonter aux perceptions vivantes - c'est-à-dire vives et non représentées.

Pour cela, nous avons eu recours dans la deuxième phase à deux techniques d'enquête différentes, que nous utilisons, développons et adaptons depuis de nombreuses années au CRESSON et à l'IREC :

- un **recueil d'anecdotes**, technique qui consiste à se distancer au maximum de la perception immédiate et repose sur la reconstruction mythique d'observations situées, qui ont été remodelées par l'imaginaire collectif et la formalisation écrite d'un récit cohérent au point qu'elles donnent l'impression d'avoir été vécues par tout un chacun (l'accès au perçu repose en ce cas sur l'interprétation de faits observés et plus précisément, comme on le verra, sur une forme de saturation de l'interprétation);
- une série de **parcours rétro-commentés**, technique que nous avons mise au point dans le cadre de cette recherche en transposant et en adaptant les acquis de la technique formalisée sous le nom de "parcours commenté"; elle consiste à l'inverse à s'efforcer de recueillir des récits ou témoignages au plus près de la situation de perception, c'est-à-dire, en fait en situation réelle de perception, ici en situation urbaine de conduite automobile (l'accès au perçu repose alors sur le fait de court-circuiter le plus possible le rôle de l'interprétation volontaire et de la représentation connue).

Après l'analyse des stéréotypes nous abordons donc une approche d'anecdotes puis de parcours. Reposant sur la verbalisation respective d'opinions, d'observations ou de perceptions habituellement non exprimées, les trois approches relèvent de l'ordre du discours, mais le statut ou l'intention de celui-ci varie : *discours de l'institution* dans le premier cas, il est *discours de la restitution* dans le second (restitution de faits racontés ou observés) et, pourrait-on dire, *discours de la constitution* dans le troisième - au sens où il se constitue en actes, dans et par le déplacement, au sens où il est généré par la situation de conduite active autant qu'il la génère en retour.

Finalement, le caractère indirect de la méthode est compensé non seulement par l'*adoption de trois techniques et modes d'approche* qui permettent de croiser des matériaux différents et de contrôler ainsi la plus ou moins forte objectivité (plus précisément le degré d'intersubjectivité) des corpus d'images reconstruits, mais également par celui des *modes d'interprétation* :

- une enquête d'opinions reposant sur l'analyse de discours institués, qui conduit à dégager un *catalogue de représentations stéréotypées*;
- un recueil d'observations reposant sur l'analyse de discours restitués, qui conduit à reconstruire un *répertoire d'images manifestes*;
- une série d'entretiens en action reposant sur l'analyse de discours constitués, qui conduit à formaliser une *typologie de représentations latentes* de la petite voiture en milieu urbain.

De là les trois parties qui structurent ce rapport. Entre les représentations stéréotypées, les images manifestes et les représentations latentes circule l'imaginaire, à partir duquel pourront être extrapolés, en conclusion, quelques arguments prospectifs.

PREMIERE PARTIE

REPRÉSENTATIONS ET STÉRÉOTYPES

Analyse de discours institués

Chapitre 1

Entretiens semi-directifs

La technique d'enquête est suffisamment classique pour qu'elle ne nécessite guère de justification méthodologique. On se contentera de mentionner son adéquation par rapport aux objectifs de la première phase de travail, qui est de repérer des représentations stéréotypées émanant de lobbys existants et de discours bien formalisés. Et l'on précisera simplement les données classiques de ce type de démarche : choix des interviewés, guide d'entretien, échantillon, et modalités de lecture et de présentation des entretiens réalisés.

1. DISCOURS TECHNIQUE, DISCOURS PARTISAN, DISCOURS ASSOCIATIF - LE CHOIX DES INTERVIEWES

Après un premier bilan des informations recueillies sur les trois terrains dans une phase préliminaire de coordination de l'équipe et d'imprégnation de la problématique, il a été décidé de focaliser l'enquête sur trois types de discours récurrents :

- le **discours technico-institutionnel de la ville** : il s'agissait a priori de faire parler au moins deux responsables de services techniques urbains qui devaient être directement touchés par la question de la petite voiture et qui défendent généralement des positions radicalement différentes au sein des municipalités : le service des transports ou des voiries, le service d'urbanisme;
- le **discours politique ou partisan** : il s'agissait de cerner les positions arrêtées de différents partis en matière de transport et les intérêts locaux qui s'affrontent autour des politiques urbaines de chacune des trois villes;
- le **discours des associations de transport** : compte tenu des contacts préliminaires des uns et des autres, il avait été convenu que chacun privilégierait une association, qu'il s'agissait dès lors de saisir non seulement au niveau local mais également, si possible, au niveau suisse : l'ATE (Association Transport Environnement), l'ACS (Automobile Club Suisse) et/ou le TCS (Touring Club Suisse).

2. CINQ THEMES DE RELANCE - GUIDE D'ENTRETIEN

Quatorze entretiens semi-directifs ont été menés auprès de personnalités différentes, représentatives des trois types de discours précédents. Le guide d'entretien, qui n'a été définitivement mis au point qu'après avoir été testé au moins une fois dans chaque ville, laissait toute liberté à chaque enquêteur d'en réinterpréter les termes en fonction du contexte local ou de la situation d'entretien. Mais il demandait de couvrir systématiquement, quel que soit leur ordre d'apparition au cours de la conversation, cinq thèmes principaux. Les deux premiers privilégient l'objet "petite voiture", les deux suivants l'environnement urbain, le dernier la relation entre les deux :

- le problème de la **définition de la petite voiture**¹; questions du type "Qu'est-ce qu'une petite voiture ?" "S'agit-il d'un concept original ?" "Est-ce plus qu'une voiture petite ?" "Quels modèles exemplaires ?", ...;
- celui de la **spécificité technique**; questions du type : "Sont-elles aussi fiables que les grandes ?" Confort ? Sécurité ? Maniabilité ? Services ? Pannes ?...
- celui de la **spécificité socio-économique**; questions du type : "Quels usagers ?" (catégories jeunes, vieux, femmes, ... ou types plus psychologiques). "Quels usages ?", "Sont-elles issues de l'offre ou de la demande ?", "Reflet de stratégies de marché ?", ...;
- celui de la **spécificité urbaine et environnementale**; quelle valeur écologique ? Sont-elles le signe d'une nouvelle mobilité (de nouvelles pratiques ou d'un nouveau rapport à l'automobilité) ou simplement l'expression diminutive des effets dégradants de la mobilité ordinaire ? Quelle influence sur l'aménagement urbain ? Changement d'appréhension sensible de la ville (Peugeot disait : "un autre regard sur la ville") ? Changement de rapport entre transports publics et transports privés (thématiques du transfert modal, mais aussi de la voiture semi-privée ou semi-publique) ?, ...;
- celui de la **prospective**. Prospective du parc automobile en Suisse (la petite voiture a-t-elle un avenir ?). Question commode : SMART (valeur prophétique, déçue ou non). Expériences innovantes, ...

Incidentement, deux types de questions devaient être posés au cours de l'entretien et pouvaient constituer un instrument de relance efficace :

¹ Comme on l'avait alors discuté, la "petite voiture" n'est pas un concept clair et n'a pas de définition strictement objective possible (elle peut se référer à la taille du véhicule, à sa puissance, à sa consommation, à sa maniabilité, mais aussi à l'échelle de l'environnement construit, à l'âge, à l'itinéraire professionnel, au cycle de vie du conducteur, ...); l'un des enjeux de cette phase était justement de préciser les différents registres de représentation qui traversent la définition de la petite voiture.

- faire parler la personne interviewée sur "l'Autre" (sur l'autre automobiliste, sur l'autre association, sur l'autre lobby, sur l'autre tendance, ...),
- demander à la personne quelle voiture elle possède et la laisser parler dessus (moyen souvent efficace de libérer la parole).

3. ECHANTILLON

Les 14 personnes, qui ont été interviewées pendant la même période dans les trois régions, entre le mois de novembre 1995 et le mois de janvier 1996, se répartissent comme suit.

SUISSE ROMANDE

- VD1 M. N., 40 ans, responsable technique au Centre technique du TCS à Cossonay.
- VD2 M. MS, 35 ans, architecte et militant associatif, chargé de mission pour l'ATE et pour la Confédération dans le cadre du projet Energie 2000.
- VD3 M. P., 30 ans, secrétaire vaudois de l'Automobile Club Suisse.
- VD4 M. L., 45 ans, architecte-urbaniste, adjoint au chef du Service d'urbanisme de la Direction des Travaux de la commune de Lausanne.
- VD5 M. BD, 50 ans, ingénieur des transports à Genève et expert en mobilité

SUISSE ALLEMANDE

- BE1 M. RC, directeur de la section zurichoise du TCS, Conseiller national
- BE2 M. DS, responsable du marketing des Transports publics de la ville de Berne
- BE3 M. HR, rédacteur à la revue automobile suisse
- ZH4 M. BS, historien, rédacteur du journal de l'ATE et du bulletin de la Société suisse pour l'énergie solaire

TESSIN

- TI1 M. FM, 50 ans, Conseiller national, animateur-fondateur du parti "*La Lega*", proche de l'*Autopartei*, journaliste et polémiste bien connu
- TI2 M. P., 30 ans, directeur du projet VEL pour Mendrisio, dans le cadre du programme fédéral Energie 2000, architecte en carrosserie, propriétaire d'une firme de design automobile
- TI3 M. RR, 50 ans, professeur d'économie à l'Université de Fribourg, directeur de l'Institut régional économique, Conseiller national démocrate-chrétien
- TI4 M. MB, 54 ans, vice-maire de Locarno, professeur de génétique à l'Université de Turin
- TI5 M. G., 42 ans, architecte-urbaniste, ancien collaborateur de la municipalité de Locarno

4. MODALITES DE PRESENTATION DES ENTRETIENS

Afin de faciliter la lecture du matériau et de faciliter des lectures comparatives, le mode de restitution des entretiens suit la trame suivante; chacun d'entre eux comprend :

- une rubrique "**Profil**", dans laquelle sont consignées des informations telles que : l'institution, la fonction, la formation, la voiture, la tonalité générale de l'entretien;
- un **résumé** d'une dizaine de lignes, qui doit préciser, entre autres, la spécificité de l'entretien par rapport au discours de référence (technique, partisan, associatif);
- un **texte** d'environ 3 pages, qui restitue aussi fidèlement que possible le contenu détaillé de l'entretien et qui est structuré selon les cinq thèmes précédents : définition de la petite voiture, spécificité technique, socio-économique, urbaine, prospective;
- une rubrique "**Expressions remarquables**", dont le but est de regrouper les formules heureuses apparues en cours d'entretien ou celles qui en symbolisent le mieux le contenu.

Par ailleurs, un statut particulier est attribué aux **titres et sous-titres**, dont le caractère évocateur confère à chaque entretien une valeur emblématique. Le titre énonce de manière caricaturale la **représentation dominante** que l'entretien permet de dégager de la petite voiture : "Une nouvelle philosophie de la mobilité", "Un maillon dans la chaîne", "Une voiture à partager", ... Le sous-titre désigne une **figure** générique que la personne interviewée incarne plus que d'autres : "Le Nouveau Philosophe", "le Prestataire de service", "le Militant", ...

Ces représentations dominantes ou ces figures ne collent plus alors au contenu exact de l'entretien, pas plus qu'elles ne font le portrait psychologique de la personne interviewée ²: ils désignent des formes caricaturales plus générales, des types abstraits que l'on pourra retrouver à l'oeuvre dans des contextes différents.

5. ESQUISSE TYPOLOGIQUE DES REPRESENTATIONS DE LA PETITE VOITURE

Si ces figures n'ont aucune prétention d'exhaustivité, on verra en conclusion que leur regroupement "affinitaire" permet néanmoins d'affirmer qu'elles couvrent un

² Que l'on nous entende bien. Dire que telle personne incarne la figure du philosophe, de l'individualiste ou du positiviste ne signifie nullement qu'elle soit effectivement philosophe, individualiste ou militante dans sa vie réelle : cela signifie par contre que l'image qu'il se fait de la petite voiture est représentative des positions ou des idéologies correspondantes. La figure (forme schématique et caricaturale) n'a d'existence que fictive : elle n'est pas réelle; elle ne démontre rien mais, par son schématisme, elle montre mieux le rapport imaginaire au monde.

champ ou qu'elles dessinent en quelque sorte le spectre des représentations de la petite voiture urbaine. Trois groupes de représentations seront alors distingués :

- celles qui font de la petite voiture **un enjeu pour l'avenir**;
- celles qui en font le simple **témoin d'une évolution présente**;
- celles enfin qui n'y voient que la **trace fictive d'un épiphénomène**, voire qui vont jusqu'à en nier l'existence.

Cette proposition typologique étant posée, les entretiens qui suivent livrent leur matériau par grande région linguistique et sont regroupés en trois chapitres, dont le titre caricature, comme cela sera explicité au chapitre 5, la représentation dominante de la petite voiture que des acteurs différents partagent par unité linguistique et culturelle :

- "Les raisons du petit" (Suisse romande),
- "Une écologie du minuscule" (Suisse allemande),
- "Miniature sans qualité" (Suisse italienne).

REPRESENTATION DOMINANTE	FIGURE	CODE
Les raisons du petit		
Une forme nouvelle	L'Expérimentateur	VD1
Une voiture à partager	Le Militant	VD2
Une perte des valeurs	L'Individualiste nostalgique	VD3
Un signe d'Urbanité	Le Gestionnaire urbain	VD4
Un leurre ou une fiction	L'Opposant	VD5
Une écologie du minuscule		
Une éthique de la mobilité	Le Nouveau Philosophe	BE1
Une trouvaille à faire	Le Rationaliste du futur	BE2
Un maillon de la chaîne	Le Prestataire de services	BE3
Un véhicule de réserve	Le Promoteur	ZH4
Miniature sans qualité		
Une question résolue	Le Politicien	TI1
Un choix raisonnable	Le Technicien	TI2
Un véhicule intermodal	Le Rationaliste intermodal	TI3
La voiture du pauvre	Le Positiviste	TI4
Des jouets d'enfants	L'Esthète	TI5

Chapitre 2

Les raisons du petit

Un choix raisonnable Le "Technicien" (Entretien VD1)

PROFIL

Monsieur N est âgé de 35 à 40 ans. C'est un technicien qui travaille au Centre technique du Touring Club Suisse à Cossonay (VD). Au bénéfice d'une formation de mécanicien sur automobiles, il est aujourd'hui en charge, avec vraisemblablement rang de technicien supérieur, d'exercer des contrôles techniques sur des voitures. C'est d'ailleurs au sortir d'un *crash-test* que cet homme d'apparence énergique et pragmatique, le visage barré d'une moustache de garagiste, nous reçoit, explicitant sans état d'âmes, avec davantage de raison que de passion ou d'engagement, ses opinions sur la petite voiture.

RESUME

Le lexique de référence de M. N est de toute évidence le lexique de la technique, une petite voiture ressortissant à un répertoire croisé de puissance, de volume et de prix, l'interviewé consentant à reconnaître in fine qu'une petite voiture peut malgré tout être qualifiée à l'aide d'indicateurs subjectifs. Compétent, direct, utilitariste et pragmatique, respectueux de toutes les marques de voitures ainsi qu'il sied à quelqu'un qui vend des prestations fondées sur les automobiles, à 100 lieues de tout fétichisme automobile ou technologique, visiblement sévère à l'égard de la "voiture-signe" ou de la "voiture-symbole", M. N tend à dénier à la petite voiture une quelconque spécificité, et par là-même toute espèce de valeur automobile ajoutée ou encore de transcendance circulatoire. Il préfère aux audaces type SMART la

prévalence d'une raison automobile qui devrait prochainement s'incarner dans une réduction significative des consommations d'essence et dans la généralisation des voitures de la catégorie moyenne, compromis entre la grande et la petite voiture.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

Pour M. N, expert automobile de profession, la petite voiture s'articule autour de trois critères constitutifs qui sont : la cylindrée, le volume extérieur et, enfin, ce qu'il nomme le "prix catalogue". La **cylindrée** d'une petite voiture, doit, pour mériter l'appellation, être comprise entre 800 et 1500 cm³; le **volume extérieur** du véhicule doit tout simplement être "petit", Monsieur N affinant la formulation en évoquant une "prise sur route" faible. Quant au **prix**, il le situe dans une fourchette comprise entre 12 000 et 16 000 francs suisses.

Après relance de l'enquêteur, désireux de recueillir d'autres éventuelles définitions, M. N admettra que la notion de petite voiture peut aussi être subjective, pour recouvrir finalement une notion de **"voiture maniable, de petite taille et facile à conduire"**, la catégorie petite voiture s'élargissant ainsi à des modèles présents et passés - Austin mini, Renault 4, 2CV, Alfa spider - que l'enquêté refuse de voir assimilés à des petites voitures. Interrogé sur les modèles archétypiques, il citera les cinq modèles les plus vendus en Suisse, soit Opel Corsa, Nissan Micra, Renault Twingo, Daihatsu Cuore, Fiat Cinquecento.

Au terme du premier module de questions, l'enquêté fera lui-même une synthèse des propos échangés, passant du "Je" au "Nous les techniciens automobiles", pour avancer que " les spécialistes considèrent que dans les faits, chaque constructeur procède à sa propre classification, la notion de petite voiture renvoie alors à un **rapport entre un prix, une voiture et son échelonnement dans la gamme**". En outre, " pour nous autres spécialistes, petite voiture veut d'abord dire **voiture petite**".

SPECIFICITE TECHNIQUE

M. N est catégorique : "Il n'y a aucune autre spécificité technique que le **poids**, une petite voiture étant une authentique voiture". Davantage, M. N insistera longuement sur les similitudes qui relient entre elles petites et grandes voitures, et notamment les dispositifs de sécurité tels que "les renforts latéraux, les *air bag*", faisant notamment valoir les résultats de *crash-test* "qui démontrent que la protection des occupants d'une Micra est largement comparable à celle des occupants d'une grosse Jeep".

Interrogé sur la fiabilité des petites voitures, en rapport avec les prestations de dépannage et d'entretien du TCS, l'intéressé dira ne pas remarquer de différences significatives. Preuve de cette parenté technique entre grandes et petites voitures : le fait que les secondes ne sont pas plus économiques à l'entretien que les premières.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

M. N insistera d'abord sur le fait que ces "véhicules somme toute nouveaux quant à leur forme et leur allure générale "sont d'abord destinés à une clientèle n'ayant que peu d'idées préconçues quant à l'achat d'une voiture", ce que M. N résume comme suit : "Ces voitures intéressent d'abord **des personnes n'ayant pas d'image claire de la voiture**, des personnes désireuses de pouvoir rouler d'abord, avant de penser à se montrer". Interrogé plus avant sur une éventuelle clientèle préméditée par les voituristes, le technicien du TCS avancera ceci : "L'utilisateur-type est d'abord celui ou celle qui parcourt de **petites distances**, en milieu urbain, ou en situation interurbaine, qui fait des parcours plutôt courts et répétitifs, avec un souci d'économie du poste carburant. Du fait de cette utilisation somme toute assez spécifique et sans surprise, on peut penser que la petite voiture est d'abord une **deuxième voiture**, une voiture qui s'achète après la première voiture, généralement plus grosse. De ce point de vue, c'est quand même plutôt une voiture de femme qui fait des trajets courts, en ville, des trajets qui sont toujours les mêmes, pour les courses ou pour conduire les enfants. D'ailleurs, à cause de performances finalement assez modestes, à cause aussi d'une bonne maniabilité, ces voitures sont sans doute faites d'abord pour les femmes." A ce propos, M. N complexifiera son propos en disant que ces petites voitures, en raison surtout de leur faible prix, de leur bonne qualité et de leur faible consommation d'essence, peuvent aussi intéresser une **clientèle jeune**, éventuellement modeste : "La petite voiture peut intéresser, comme première voiture, la catégorie des jeunes, qui roulent peu, en ville surtout, pour se rendre à l'école par exemple. Ce qui est aussi attractif, c'est l'entretien qui est finalement assez simple".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

M. N sera à la fois bref et catégorique. Pour lui, en effet, ces véhicules ne possèdent aucun "potentiel d'amélioration du trafic", que M. N considère "comme une fatalité, comme le prix à payer dans un pays où presque chacun est propriétaire d'une voiture". L'enquêteur donnera une explication qu'il qualifie lui-même de "mathématique" pour justifier ses doutes, "l'hypothèse d'une

généralisation massive de petites voitures ne pourrait pas améliorer la fluidité du trafic, car si elles sont plus petites, elles roulent moins vite que des grosses voitures, donc créent à leur tour des embouteillages". A propos de la question environnementale, M. N reconnaît bien sûr que ces voitures polluent peu à cause d'une faible consommation d'essence, "mais que la tendance de toutes les voitures est d'être de plus en plus propres et de plus en plus respectueuses de l'environnement".

PROSPECTIVE

M. N constate d'abord qu'on observe une **stabilisation des ventes** des petites voitures en Suisse, indicateur selon lui "qu'elles ont sans doute fini de séduire". Le technicien ajoutera encore que le succès incontestable des petites voitures marque la **fin d'une époque**, celle où tout le monde ambitionnait de s'acheter une grosse automobile, expression du fait "qu'en Suisse, les gens roulent bien au-dessus de leur standing". Aussi, la percée de la petite voiture peut être interprétée "comme un retour à la normale en période de grave crise économique et de chômage". Pour M. N, le futur devrait se décliner selon les quelques axes suivants. En premier lieu, "les gens investiront de moins en moins dans l'achat et dans l'entretien d'une voiture. Ensuite, en raison des importations directes, le prix des voitures devrait assez nettement baisser. Donc, ces raisons devraient aussi entraîner, chez les fabricants, un rétrécissement des gammes, et sans doute aussi une moindre fantaisie de modèles, qui pourrait bien jouer par exemple contre des véhicules comme les Jeeps". Toutes ces tendances additionnées devraient concourir à "imposer la **voiture moyenne**, mélange de petite voiture pour le volume et le prix relativement bas et de grande voiture familiale pour la place et les performances, car c'est quand même pour une famille que l'on choisit avec le plus de soin sa propre voiture".

A propos de SMART, M. N aura un sourire pour dire " qu'il ne comprend pas qu'une telle idée, qu'une aussi mauvaise idée ait pu naître chez les inventeurs géniaux de la Swatch ", tant il est vrai que ces voitures "qui ressemblent à des autos-tamponneuses ne sont pas du tout concurrentielles à cause de leur prix, qui est plus élevé que le prix de la plupart des petites voitures qu'on trouve sur le marché".

En fin d'entretien, l'enquêteur nous livrera une information qui nous était inconnue, à savoir que le Bureau vaudois des automobiles constate désormais un **net vieillissement de l'âge de passage du permis de conduire** dans le canton, signe, selon M. N, que les jeunes, économiquement de plus en plus faibles, ne peuvent aujourd'hui s'acheter un véhicule dès leur dix-huitième année, une situation qui relativise l'importance de l'obtention du permis. A ce propos, il

semblerait que le Bureau des automobiles ait entrepris une étude pour mesurer l'ampleur exacte de ce phénomène.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

"Chaque constructeur procède à sa propre classification, la notion de petite voiture renvoie alors à un rapport entre un prix, une voiture et son échelonnement dans la gamme".

"Pour nous autres spécialistes, petite voiture veut d'abord dire voiture petite".

"Une petite voiture est une authentique voiture".

"Ces voitures intéressent d'abord des personnes n'ayant pas d'image claire de la voiture, des personnes désireuses de pouvoir rouler d'abord avant de penser à se montrer".

"Ces petits véhicules ne possèdent aucun potentiel d'amélioration du trafic".

"En Suisse, les gens roulent bien au-dessus de leur standing".

"Les SMART, ces voitures qui ressemblent à des autos-tamponneuses".

Une voiture à partager Le "Militant" (Entretien VD2)

PROFIL

Monsieur S est âgé de 30 à 35 ans. Cet homme jeune, grand et mince, qui nous reçoit à son domicile privé de Genève dans la plaisante asymétrie d'un petit déjeuner familial dans un vieil immeuble du quartier des Grottes, est ce qu'il convient d'appeler un militant, militant associatif plutôt que politique d'ailleurs. D'origine suisse alémanique, architecte diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale de Zürich, ayant connu ses premiers engagements dans l'urbanisme militant et associatif, M. S se définit aujourd'hui comme un "expert en mobilité", expression qui rend assez bien compte de ses engagements du moment : il est à la fois mandataire de la puissante Association Transport Environnement (ATE) pour créer une coopérative automobile à Genève et de la Confédération pour promouvoir le domaine "réduction de carburant" dans le cadre du programme "Energie 2000".

RESUME

M. S nous entretiendra longuement de l'expérience d'ABOMOBIL, coopérative automobile genevoise créée en 1993, partenariat réunissant le voituriste Nissan, les Transports publics genevois et la coopérative Copauto, cette dernière étant à la base

du projet qui regroupe aujourd'hui 300 adhérents. Militant du cadre de vie et d'une mobilité repensée, M. S insistera à plusieurs reprises sur le fait qu'il n'est pas un ennemi de la voiture, mais un adversaire de la voiture prédatrice des espaces, des biens et des personnes. Roulant lui-même dans une Nissan Micra dont il dispose dans le cadre d'usage de la coopérative, donc familier de ces petits modèles, M S fera surtout valoir un point de vue d'usager régulier qui peut d'ailleurs, de cas en cas, entrer en conflit avec une éthique de la mobilité. Attaché à une définition canonique de la voiture comme "voiture à tout faire", M. S sera généralement assez dubitatif quant au "potentiel d'amélioration des choses " que recèle la petite voiture, qu'il définit par la taille surtout et des performances limitées ensuite. Il se montrera dubitatif aussi sur la valeur et la pertinence réelles d'innovations spectaculaires, type SMART notamment, l'avenir le plus probable lui semblant appartenir plutôt aux voitures de catégorie moyenne.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

M. S la définira immédiatement et exclusivement par sa **petite taille** et par le fait "qu'elle est d'abord une **voiture simple**, simple à conduire, simple de conception", une simplicité qui l'inscrit dans une généalogie automobile qui commence sans doute déjà avec la 2 CV. Une parenté et une simplicité susceptibles d'ailleurs de créer des confusions et de fausses représentations, beaucoup de résistances venant du fait "que les gens croient qu'elles sont inconfortables, qu'elles ne sont pas très solides, qu'elles ne vont pas vraiment vite, qu'elles n'offrent pas les mêmes prestations qu'une voiture nettement plus grosse." Sa simplicité vient d'ailleurs contrebalancer ces éventuelles mauvaises appréciations, M. S insistant sur le plaisir particulier que l'on éprouve à les conduire, "à se faufiler n'importe où, à se garer comme on le veut". Interrogé plus avant sur ces critiques stéréotypées, l'interviewé dira qu'elles sont "purement subjectives", ces voitures du point de vue de leur confort et de leurs qualités générales "étant comme les autres voitures", étant toutefois entendu qu'elles ne sont pas destinées à la grande vitesse, mais plutôt à la "**vitesse moyenne**".

SPECIFICITE TECHNIQUE

Ni voiture au rabais, ni voiture petite dans laquelle l'épithète serait dépréciative, la petite voiture souffre toutefois, de par sa **taille**, de ne "pas permettre tous les usages", de ne pas correspondre à l'image et à la fonctionnalité de "la voiture à tout faire", cette multifonctionnalité devant, pour M. S, caractériser avant tout une voiture, outil propre à "déménager des meubles, faire un voyage, aller skier, se déplacer seul ou en famille". Pour toutes ces raisons, l'enquête conclut qu'une

petite voiture "est quand même moins qu'une voiture, qu'elle est condamnée à rester toujours une **deuxième voiture**".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Visiblement amusé par la question, M. S dira son admiration pour le travail à la fois des concepteurs et des publicitaires de ces petites voitures, "ayant réussi à la fois à fabriquer une voiture quand même assez originale, en tout cas par la forme, et à la rendre attractive pour des publics et des **consommateurs différents**". La petite voiture intéresse sans doute d'abord les **femmes**, au titre de **deuxième voiture**, et parce qu'elle est "pratique pour des déplacements répétés en ville, pour les courses et les enfants, et parce qu'elle se gare facilement". A ce propos, M. S a constaté que la Nissan Micra possédait un miroir côté conducteur, indicateur vraisemblable d'un clin d'oeil fait en direction d'une clientèle féminine. Trois autres publics paraissent encore directement concernés par la petite voiture selon l'interviewé. En premier lieu les **périurbains**, "qui font des trajets courts, quotidiens et répétitifs", les **personnes âgées** "qui tendent à diminuer leur mobilité et qui peuvent être séduites par la facilité de conduite de ces véhicules", les **jeunes** enfin, "qui peuvent être intéressés par le prix somme toute modique de ces voitures". A propos de cette clientèle, M. S la voit surtout attirée par ce qu'il nomme des "modèles gonflés", c'est-à-dire les modèles dont la motorisation est élevée, ces versions "contredisant en fait la vocation première de la petite voiture plutôt douce et écologique". A ce propos toujours, M. S émettra l'hypothèse que le succès de ces véhicules petits s'inscrit dans ce qu'il nomme une "**logique générationnelle**", les personnes âgées dégagées des contraintes familiales "achetant des petites voitures dès le moment où leurs enfants achètent des breaks".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Pour M. S, il est clair que seules des voitures réellement écologiques, "c'est-à-dire pour l'essentiel électriques ou plus révolutionnaires encore du point de vue de leur motorisation sont en mesure d'avoir une influence sur la qualité de la vie en ville". Dès lors, on ne peut pas prêter à ces petites voitures un quelconque "**potentiel écologique**, excepté dans le cas des coopératives automobiles qui visent à diminuer le nombre de voitures en circulation". Leur potentiel écologique est d'autant moindre que, pour des raisons évoquées plus haut, elles constituent surtout des **deuxièmes voitures**, venant s'ajouter à la première voiture du ménage ou de la famille. L'enquêté dira encore, sourire aux lèvres, que les petites voitures "sont en fait beaucoup **trop confortables** pour pouvoir s'inscrire

dans une chaîne de transport alternatif, qui verrait par exemple une complémentarité entre voiture et transports publics". Ici, M. S mettant en avant son expérience personnelle, dira combien ces voitures procurent le même sentiment de propriété et de liberté que des voitures assurément plus prestigieuses, ce rapport privatif "devant être la première chose à faire évoluer si on veut alléger le poids de la voiture en ville". Il s'ensuit donc que "l'achat d'un petit véhicule ne témoigne pas d'une nouvelle éthique de la consommation ou d'une conduite plus responsable".

PROSPECTIVE

Les années à venir devraient voir disparaître la catégorie des grosses voitures, style limousine, condamnées à la fois par la crise économique et une "relative évolution des mentalités qui se préoccupent tout de même plus qu'avant des problèmes écologiques". Cette disparition se fera sans doute au profit de la catégorie des **voitures moyennes**, lesquelles correspondent le mieux à cette "**voiture à tout faire**". Désireux de réfléchir au-delà de la problématique de la petite voiture M. S dessinera à larges traits deux scénarii généraux. Selon le premier scénario, les **formes d'autopartage** devraient se développer, ces formules, qui concernent d'ailleurs d'ores et déjà plusieurs dizaines de milliers de personnes en Suisse, donnant sans doute un "coup de pouce" à la généralisation de la petite voiture, et stabilisant aussi le nombre de véhicules en Suisse. Selon le deuxième scénario, le nombre des voitures en circulation grandira encore, au détriment de la qualité de la vie en ville, "instaurant une société de mobilité effrénée risquant de dissoudre le tissu social par la disparition progressive des proximités de toutes sortes". Invité à se prononcer sur une innovation du type SMART, l'interviewé sera quelque peu pessimiste quant à son succès, et cela pour deux raisons principales. En premier lieu à cause d'une motorisation hybride (électrique en ville, à combustion en campagne) "qui complique les choses"; en second lieu à cause de son habitabilité réduite à deux places, qui contredit encore une fois la vraie vocation de la voiture qui doit être une "voiture à tout faire".

EXPRESSIONS REMARQUABLES

"La petite voiture est d'abord une voiture simple, simple à conduire, simple de conception."

"Elles ne sont pas destinées à la grande vitesse mais plutôt à la vitesse moyenne".

"La petite voiture ne permet pas tous les usages, elle ne correspond pas à l'image et à la fonctionnalité de la "voiture à tout faire".

"La petite voiture est attractive pour des publics et des consommateurs différents".

"Le succès des petites voitures s'inscrit dans une logique générationnelle".

"Les petites voitures sont beaucoup trop confortables".

"L'achat d'un petit véhicule ne témoigne pas d'une nouvelle éthique de la consommation ou d'une conduite plus responsable".

Une perte des valeurs L'"Individualiste nostalgique" (Entretien VD3)

PROFIL

Monsieur P est âgé d'une trentaine d'années. Il occupe les fonctions de secrétaire vaudois de L'Automobile Club Suisse (ACS) depuis peu de temps. C'est un homme d'allure juvénile dont l'apparence extérieure (fine moustache, costume gris, cravate club, chevalière) cherche à décliner tout à la fois conformisme, sérieux et respectabilité notabiliaire d'un club automobile qui défend encore explicitement des valeurs élitaires. Courtois, "passionné de voitures depuis toujours" selon ses dires, propriétaire d'une Mercedes et admiratif de ce qu'il nomme génériquement les "Allemandes", l'enquêté, dans le cours de l'entretien, cherchera à faire valoir une position de résistance en face des multiples dangers qui menacent la voiture et, d'une manière plus générale, une certaine culture automobile.

RESUME

On dira d'abord que M. P est pour le moins dubitatif envers des voitures qu'il désigne comme des "petites casseroles", et cela quand bien même, de son propre aveu, une petite voiture est une voiture comme les autres, définissable d'abord et surtout par sa cylindrée. Cette attitude réactive lui est dictée par le fait que ces voitures "ressemblent de moins en moins à des voitures et de plus en plus à des petites casseroles bariolées", conséquence du fait que la "voiture est aujourd'hui attaquée de partout, responsable de tous les maux", des attaques qui constituent d'abord une atteinte à la liberté individuelle, celle de choisir la voiture de son choix, et une dégradation d'une "certaine culture automobile sportive", dont l'ACS entend se faire le défenseur en même temps que le promoteur. Ce double credo constituera en fait le centre de gravité autour duquel tournera l'argumentation de M. P.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

Après avoir consciencieusement rappelé les origines et la mission de l'ACS - le plus vieux club automobile de Suisse, riche de 110.000 adhérents, unique club

agréée par la Fédération internationale automobile pour organiser des compétitions dans le domaine -, M. P la définira très simplement par sa **cylindrée**, en général "inférieure à 1600cm³". Ce premier critère de puissance distingue donc les "petites voitures" de voitures qui peuvent être plus petites, en particulier les cabriolets, mais dont les performances sont incomparables. Une petite voiture, pour ressortir à cette définition, doit donc impérativement posséder **quatre portes**, critère qui l'installe donc au rang des "**voitures normales**", possédant des équipements "comme on en trouve dans tous les véhicules : air bag, direction assistée, ABS, renforts latéraux ". M. P insistera sur le fait que la notion souffre quand même d'un certain flou, et que bien des voitures, d'origine différente et de vocation différente, peuvent être qualifiées de petites voitures. C'est notamment le cas des Mini, des Golf et des Polo. On relevera ici que, pour l'enquêté, la 2CV constitue en fait l'archétype historique de la petite voiture. Outre le volume et la cylindrée, M. P mettra aussi en avant, "la vocation de faire des **petits trajets**", autre caractéristique de la petite voiture. Enfin, critère plus péjoratif cette fois, l'espérance de vie du moteur, qui, quand bien même elle n'inscrit pas la petite voiture dans une quelconque fragilité mécanique, "ne permet pas de dépasser les 80 à 100.000 kilomètres".

SPECIFICITE TECHNIQUE

Il n'y en a pas, selon M. P, "une petite voiture, en tout cas de l'année 1995, possédant la même conception et les mêmes équipements qu'une voiture au moins de la gamme moyenne". Comme évoqué, l'expérience que donne le fonctionnement de l'ACS en matière d'entretien et de dépannage, "ne permet pas de faire des extrapolations quant à une mauvaise résistance des petites voitures", tant il est vrai "qu'une Nissan petite reste une Nissan, une Renault Twingo une Renault, et ainsi de suite". La différence, pour l'enquêté, tient sans doute à la **durabilité** du véhicule, une voiture résolument bon marché "ne pouvant pas donner plus que ce qu'elle a".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Pour M. P, le succès de telles voitures s'explique d'abord pour l'essentiel par la **pression de la demande**, demande contemporaine pour "des voitures à la fois petites et bon marché, en particulier à cause de la crise". La petite voiture apparaît donc comme une "**voiture raisonnable**", encore "qu'elle ne peut être qu'une deuxième voiture pour une famille par exemple".

Pour l'enquêté, la lisibilité sociologique de cette voiture reste complexe ou pour le moins évolutive. A l'origine, "c'est incontestablement une voiture de femme,

faite pour les femmes, pour faire des trajets courts et répétés en ville, avec relativement peu de chargement, et avec un souci de confort et de consommation d'énergie". Par la suite, la petite voiture s'est masculinisée, pour devenir "pratiquement la voiture de Monsieur-Tout-Le-Monde", à la faveur de ce que M. P nomme "une peur de montrer son statut par la voiture". Une évolution qu'il qualifie de "tout à fait regrettable" et qu'il considère comme responsable de la disparition progressive des "belles voitures, ces belles voitures italiennes ou anglaises".

De manière synthétique donc, l'enquêteur définira la petite voiture à la fois comme une **voiture de la crise** et comme une **"deuxième voiture** qui aurait pris le pas sur la première voiture". Interrogé plus spécifiquement sur des catégories d'acheteurs potentiels, M. P insistera encore une fois sur la **clientèle féminine**, destinataire désignée de ces véhicules. Ces voitures, selon lui, ne devraient pas concerner les jeunes, une catégorie qu'il désigne comme "préférant les grosses voitures, en tout cas du point de vue de la puissance, même s'il faut acheter une occasion". Quant aux personnes âgées, M. P les voit comme ayant envie, à l'occasion de l'achat d'un nouveau véhicule, "de se faire un dernier plaisir", une preuve de cette réalité pouvant être donnée par le succès des Mercedes 190, "voiture pensée et conçue pour des automobilistes jeunes mais massivement achetée par des personnes âgées". M. P conclura cette partie du questionnaire en disant que, pour lui, le succès des petites voitures a été assuré "par le développement et la popularisation de voitures petites, excellentes, qui ont tout de suite séduit les gens, et qui ont en quelque sorte permis aux automobilistes de s'habituer à des voitures un peu différentes, plutôt petites, mais bien faites, d'un bon rapport qualité/prix, et tout particulièrement comme la Renault 5".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Parce qu'elles sont surtout des deuxièmes voitures, M. P ne pense pas que les petites voitures **puissent modifier en quoi que ce soit les problèmes de trafic et d'environnement**. Il est vrai qu'il pense que "la chasse à la voiture que l'on mène aujourd'hui commence à dépasser les bornes et ne sert à rien, sinon à culpabiliser les propriétaires de grosses voitures puissantes". Il se dit par contre, lui autant que l'association qu'il représente, très intéressé bien que sceptique en face de toutes les initiatives propres à fluidifier le trafic en centre-ville ou à favoriser les transports collectifs. Reste que pour lui, il n'y a pas d'autre solution que d'installer des parkings au coeur des villes, "l'unique moyen pour empêcher les voitures de tourner à la recherche de places qui de toute manière sont introuvables". M. P insistera encore à plusieurs reprises sur le fait que dans un pays démocratique comme la Suisse, il faut pouvoir "garantir la liberté du

citoyen-automobiliste de posséder la voiture qu'il veut, de rouler comme il l'entend dans les limites de la loi, et veiller à ne pas restreindre chaque jour ces libertés essentielles".

PROSPECTIVE

M P évoquera d'abord SMART pour dire ses doutes quant à sa réussite, "**pseudo-voiture** beaucoup trop chère n'offrant rien de particulier, sans confort, sa forme la faisant ressembler à une **auto-tamponneuse**". L'avenir du parc automobile devrait voir, et c'est un regret, une nette **diminution** du nombre des **grosses et belles voitures** "de prestige". Dans le même temps, devrait croître le nombre des petites voitures qui seront de plus en plus luxueuses, perdant du même coup leur caractère premier pour "se transformer en fait en voiture de la **gamme moyenne**, catégorie aujourd'hui déjà privilégiée par les constructeurs". L'enquête voit également la disparition progressive du nombre des jeeps et autres gros utilitaires civils au profit de ce qu'il nomme péjorativement des "fourgons laids et encombrants", soit tous les véhicules du type monospace.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

"Les petites voitures sont des petites casseroles bariolées".

"La vocation de la petite voiture, c'est de permettre surtout de faire de petits trajets".

"La petite voiture apparaît surtout comme une voiture raisonnable".

"C'est incontestablement une voiture de femme".

"On a aujourd'hui peur de montrer son statut par la voiture".

"La petite voiture est une voiture de la crise".

Un signe d'urbanité Le "Gestionnaire urbain" (Entretien VD4)

PROFIL

Monsieur L exerce la profession d'architecte-urbaniste à la commune de Lausanne, y occupant le poste d'adjoint du chef de service au service de la voirie. C'est un homme d'une quarantaine d'années, vivement intéressé par une problématique sur laquelle il a manifestement réfléchi et à propos de laquelle il aime échanger. Se définissant lui-même comme peu intéressé par les voitures, propriétaire d'un "break européen", acquis pour des raisons familiales, après avoir longtemps roulé dans des voitures plutôt modestes, M. L articulera

rigoureusement la thématique petites voitures avec une double thématique urbaine : celle de la mobilité et celle de la qualité de vie. Plutôt enthousiaste quant à la petite voiture et à son développement, l'enquêté conclura toutefois l'entretien en déplorant l'existence d'effets pervers attachés au succès et au développement de ces petits véhicules.

RESUME

M. L. est très attentif à tout ce qui est susceptible d'influencer la gestion harmonieuse de la mobilité automobile et de ses conséquences. Dans cette optique, la petite voiture, définie comme une "voiture d'abord urbaine", est regardée avec une certaine sympathie dans la mesure où elle pollue moins, où sa prise au sol est moindre, où elle marque peut-être la fin de l'époque où l' "on affirmait son standing au travers de la taille et de la consommation de sa voiture". De surcroît, parce qu'elle possède une spécificité urbaine indéniable, elle peut être associée à des réflexions prospectives sur l'avenir du trafic, dans un contexte de transfert modal par exemple. Reste que la petite voiture soulève autant d'interrogations qu'elle semble devoir en résoudre, sa maniabilité et sa souplesse d'utilisation notamment encourageant des usages abusifs, dans le centre ville en particulier. En outre, la petite voiture ne pallie pas, pour M. L., au problème de ce qu'il nomme le "chaînon automobile manquant", à savoir l'authentique véhicule urbain calibré sur la morphologie spécifique de chaque ville.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

La petite voiture est d'abord définie par M. L. comme une "**autre voiture**", et cela tout à la fois dans sa forme et dans sa vocation. Deux caractéristiques principales la distinguent : en premier lieu, sa **faible consommation**; en second lieu, le fait qu'elle soit **faite pour la ville**, qu'elle se confonde avec un "véhicule intelligemment urbain". Ces deux traits convergent pour faire de la petite voiture une "**voiture nettement plus fluide, nettement plus mobile**". De ce fait, c'est une voiture que l'enquêté définit comme une voiture "**moderne**", éventuellement plus moderne que des voitures dont l'équipement est plus sophistiqué, précisément parce qu'elle "participe d'une mobilité nouvelle, plus douce, à laquelle les grosses voitures ne peuvent pas répondre".

SPECIFICITE TECHNIQUE

Comme petite voiture urbaine, légère et bon marché, le petit véhicule souffre sans doute d'être **moins confortable** que le véhicule plus gros. C'est d'ailleurs

moins le confort d'équipement que le "confort volumétrique" qui est ici visé. En outre, l'**espérance de vie** de cette catégorie de véhicules est **moindre** que celle des catégories supérieures, "les moteurs n'étant pas fait pour atteindre ou dépasser les 100 000 kilomètres". Pour M. L., ce trait participe paradoxalement du succès de ces voitures, manifestant là "une bonne adaptation à la versatilité de certaines catégories de consommateurs, en particulier les jeunes".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Ces voitures sont immédiatement décrites comme étant des voitures "issues de la **demande sociale**", les constructeurs ayant dû récemment répondre à des souhaits de moindre consommation, de moindre prix, à des désirs de "petite voiture simple et sans prétention". Elles concernent des **clientèles variées**, mais qui ont en commun des soucis économiques et une "envie de ne plus s'afficher avec une grosse bagnole". Les petites voitures s'adressent alors aux **jeunes** "qui entrent en voiture"; aux **femmes**, pour des questions "de look et de maniabilité"; aux **familles**, la petite voiture pouvant servir "de deuxième voire de troisième véhicule"; aux **personnes âgées** enfin, "pour des raisons de confort, de facilité et de prix attractifs". M. L. émettra ici l'hypothèse que c'est cette capacité des petites voitures à intéresser un grand nombre de publics qui la condamne peut-être à manquer d'originalité : "La petite voiture est en fait **hybride**, elle est encore trop plurifonctionnelle, satisfaisant trop d'usages. C'est pour cela qu'elle n'est pas encore un vrai véhicule urbain, au sens qualitatif comme au sens quantitatif".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

M. L. fera valoir d'abord certains des aspects qu'il juge immédiatement positifs de la petite voiture sur le tissu urbain et environnemental. Effet le plus tangible : **l'élévation de la qualité environnementale** du fait d'une moindre consommation. Il relève aussi le moindre bruit émis par ces voitures, qui lui permet d'avancer que le petit véhicule répond, schématiquement dit, à deux des trois grands problèmes urbains qui sont : la pollution, les nuisances sonores et la **contrainte spatiale**. Sur ce dernier point, la petite voiture est **inopérante**, voire même paradoxalement dangereuse. En effet, "l'accroissement de leur nombre augmente les risques de congestion car leur faible prise au sol peut accroître le nombre des véhicules en service". De plus, la "liberté obtenue de se parquer partout, de se faufiler dans le trafic, constitue une incitation à se déplacer en voiture et risque de créer non seulement une nouvelle mobilité, mais aussi une mobilité indisciplinée qui va à l'encontre de ce que l'on doit chercher".

PROSPECTIVE

Plusieurs réflexions prospectives ont été faites par l'enquête, lesquelles confirment et se construisent sur la **nature** jugée **ambivalente** de la petite voiture. En premier lieu, son **avènement** semble devoir être **incontournable**, avènement d'une "authentique voiture urbaine dont les petites voitures, malgré leur ingéniosité, sont encore loin". Tout l'avenir du trafic urbain est d'ailleurs conditionné par la création de ce véhicule, lequel devra **s'articuler avec les transports publics**. M. L évoque ici des solutions de transfert modal "retourné", par lesquelles "on viendrait de chez soi à la périphérie des villes avec les transports publics, les centres-villes offrant des petites voitures en location pour ceux qui doivent absolument en disposer".

En termes d'expériences innovantes, M. L voit avec satisfaction le développement des coopératives automobiles, encore qu'il se demande si, à moyen terme, "les gens ne vont pas trouver là un moyen de posséder à bon compte un second véhicule, donc en ruiner tout le côté positif". Quant au succès de la SMART, il n'y croit guère, pour des raisons de prix d'abord, et parce que les attermoissements qui président à sa sortie épuisent son capital de sympathie et de curiosité.

L'enquête se montre néanmoins assez **pessimiste sur l'avenir de la petite voiture**, le terme recouvrant ici les modèles les plus courants, tant il est vrai qu'il lui semble que ces véhicules, pour des raisons d'élargissement des gammes, sont voués à recevoir toujours plus de confort, ainsi que des motorisations sans cesse plus puissantes en faisant ainsi de "**petites bombes**".

En matière de prospective urbaine, M. L évoque l'**impact des petites voitures sur divers aspects normatifs** : "Je pense que, à terme, une généralisation des petites voitures devrait amener à redimensionner certaines normes urbaines aujourd'hui impensées, par exemple le dimensionnement des places de parking. De même, la signalisation lumineuse pourrait être affectée par une plus grande fluidité du trafic, aux carrefours par exemple".

EXPRESSIONS REMARQUABLES

"La petite voiture est une autre voiture, dans sa forme et dans sa vocation".

"C'est une voiture nettement plus fluide, nettement plus mobile, c'est donc une voiture moderne".

"Les petites voitures sont issues d'abord de la demande sociale".

"La petite voiture est en fait hybride, elle est encore trop plurifonctionnelle, satisfaisant trop d'usages".

"Leur faible prise au sol risque paradoxalement d'augmenter le nombre de véhicules en circulation".

"Leur maniabilité et leur faible volume incite à se déplacer en voiture, à créer une mobilité indisciplinée".

Un leurre ou une fiction

L'"Opposant"

(Entretien VD5)

PROFIL

Monsieur D est âgé d'une cinquantaine d'années. Il est ingénieur des transports, propriétaire d'un bureau indépendant à Genève, et engagé de longue date dans les débats genevois relatifs à la place de la voiture dans l'espace urbain. Pratiquant assidu de la bicyclette, autant au titre de moyen de transport urbain qu'à celui de pratique de loisir sportif, promoteur éclairé de ce mode de déplacement, cet homme se décrit volontiers comme un "décalé" ou encore un "atypique" : indépendant professionnel, sans famille, dégagé de surcroît de tout rapport enchanté avec la voiture (il est le propriétaire d'une Simca Rancho). Cet homme, qui entend aussi être perçu comme un "rationnaliste", est, sinon un opposant de principe, du moins un sceptique quant à la petite voiture, qu'elle soit d'ailleurs thermique ou électrique, et à ses éventuelles potentialités écologiques. Tant il est vrai que, et c'est là le credo de ce personnage, le problème crucial de l'automobile en ville n'est pas celui des nuisances écologiques, mais bien celui de l'espace qu'elle occupe.

RESUME

M. D réfutera systématiquement la notion même de petite voiture, la petite voiture ne différant en rien de la grosse voiture, du fait qu'elle occupe à son tour du territoire, et ceci même si elle est propulsée par un moteur propre. Davantage, la petite voiture lui paraît présenter de nombreux risques, en quelque sorte paradoxaux, comme une double incitation à l'accroissement de la mobilité et au multi-équipement. Dès lors, la petite voiture ne lui semble pas cristalliser des enjeux urbain et écologique véritablement pertinents. M. D insistera à plusieurs reprises sur la redoutable habileté des voituriers pour lesquels les soucis écologiques sont des effets de mode plutôt que des préoccupations sincères, la petite voiture devenant dès lors une "voiture de circonstance ou de conjoncture" plutôt que l'expression automobile d'une véritable prise de conscience.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

La petite voiture n'existe pas, quand bien même M. D constate l'existence de voitures petites, de faibles dimensions, plutôt légères et de motorisation modeste. Reste que malgré ces critères, elles ne sont pas vraiment des petites voitures dans la mesure où elles ne visent pas vraiment une **mobilité individuelle**, mais plutôt une mobilité mixte, satisfaisant à la fois le conducteur solitaire, le jeune couple et la famille nucléaire. Pour M. D, une petite voiture authentique devrait posséder **deux places et deux portes**. Du fait de ce caractère plurifonctionnel, les petites voitures sont soit des voitures comme les autres, soit des voitures utilisées comme des deuxièmes voire des troisièmes véhicules.

De surcroît, beaucoup de ces petites voitures, par l'adjonction d'options ou de motorisations importantes, se transforment en "petites bombes", perdant leur caractère de petites voitures.

SPECIFICITE TECHNIQUE

Elles n'en ont pas, car elles sont produites dans une logique de gamme, les voitures d'une même marque devant se ressembler ou en tout cas ne pas "trancher" les unes par rapport aux autres. L'interviewé insistera toutefois sur le fait qu'elles sont **légères**, qu'elles **consommement plutôt moins** que les véhicules plus grands et qu'elles sont peut-être **plus exposées en cas de collision**, un critère qui contribue à les rendre moins sûres.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Il n'en voit pas vraiment, ces voitures, comme en atteste leur succès, étant la **voiture de tout le monde**, même s'il lui semble que la publicité vise quand même une population plutôt jeune et fortunée. Sur la base de ses observations, ces voitures lui semblent plutôt être conduites par les **"mêmes gens pincés et arrogants qui conduisent des grosses voitures"**, preuve qu'elles constituent surtout des deuxièmes voitures, "la Twingo allant avec la Mercedes ou la BMW comme le you-you va avec le gros voilier". Reste que la forme générale de ces véhicules, leurs couleurs intérieures comme extérieures trahissent **"le désir d'être vu"**, et qu'à ce titre elles sont sans doute peu attirantes pour une clientèle de personnes âgées. Ici, quand bien même M. D réaffirmera son peu d'intérêt pour les voitures, il nous confiera qu'en aucun cas il ne pourrait en acheter une, "le sentiment de jouer un rôle ou encore d'être victime de la publicité ou du design étant beaucoup trop fort".

Ces voitures n'en ont aucune hors du discours de la publicité et du marketing. Certes, il est vraisemblable qu'elles consomment moins et donc polluent moins, mais elles sont vouées surtout à servir comme deuxième voiture, donc à multiplier le nombre des voitures du parc automobile. De toute façon, le problème des voitures en ville n'est pas celui de la pollution, mais bien celui du nombre des voitures en circulation, leur nombre excessif créant les vrais problèmes, l'"auto-mobile étant depuis bien longtemps maintenant une auto-immobile".

PROSPECTIVE

Elle lui semble difficile à faire dans la mesure où le marché automobile est d'abord dominé par les **effets de mode**. Aussi est-il vraisemblable que les petites voitures puissent se généraliser autant que disparaître purement et simplement. Il lui semble aussi que les voitures tendent à être toujours plus puissantes, ce qui va à l'encontre du développement des petits véhicules. Il évoque encore **l'accroissement du nombre des scooters**, qui par certains aspects et pour certaines catégories d'usagers peut faire concurrence à la petite voiture, entendue comme deuxième voiture. M. D est assez pessimiste quant à l'avenir et dit ne rien attendre de toutes les innovations annoncées : SMART est une voiture comme les autres, qui prendra de la place et qui ne sera rien d'autre qu'une deuxième ou même une troisième voiture; **les voitures électriques ne résoudront rien non plus**, à cause de leur "incomplétude" qui ne leur permet pas de se substituer pour de bon aux voitures normales, sans oublier qu'elles occuperont à leur tour de l'espace. Quant aux coopératives automobiles, elles ne diminuent que de manière infime le nombre des voitures en circulation.

Pour M. D, il apparaît en conclusion qu'"il n'y a **aucun enjeu autour de la petite voiture** ou de la voiture électrique", pour la simple raison que n'importe quel véhicule, écologique ou non, sert à accroître la mobilité, donc le trafic. En d'autres termes, il s'agit avant tout de **restreindre quantitativement la charge du réseau** et non pas qualitativement. Il importe alors de favoriser par tous les moyens le covoiturage et d'éduquer les gens pour qu'ils puissent "réviser leur idée de la mobilité, la rendre plus collective et moins prédatrice"

EXPRESSIONS REMARQUABLES

"Ces petites voitures sont faites pour berner le public, elles n'ont pas de sincérité".

"Le problème aujourd'hui c'est qu'on est passé de l'auto-mobile à l'auto-immobile".

"Je pense que ces voitures posent quand même des problèmes de sécurité. Dans le cas d'un choc entre une Twingo et une Volvo, je préférerais être dans la deuxième. Ces petites voitures ont quand même un peu ce côté suppositoire à camion".

Chapitre 3

Une écologie du minuscule

Une éthique de la mobilité Le "Nouveau philosophe" (Entretien BE1)

PROFIL

Historien, Monsieur S est rédacteur du Journal de l'Association *Transports et Environnement* (ATE). Il est également rédacteur du bulletin *Sonnen Energie Solaire* de la Société Suisse pour l'Energie Solaire (SSES). B. S habite dans une coopérative d'habitation à Schüpfen; il est co-propriétaire d'une voiture selon le modèle coopératif *car-sharing*.

L'entretien avait donc un intérêt double, puisque la position de B. S est celle d'un porte-parole d'une politique alternative en matière de transport et pour qui le véhicule électrique - alimenté par courant solaire - constitue un véhicule adapté à une nouvelle conception de la mobilité. A ma demande, les questions sont axées sur la voiture électrique légère; cette proposition fait écho à un article intitulé "*Leicht-Elektromobile vor dem Durchbruch ?*", paru dans la revue de la SSES 2/95. La discussion s'est déroulée au siège central de l'ATE, à Berne. L'entretien a connu deux phases bien distinctes : la première portant sur le "questions-réponses" reproduit ci-dessous, la seconde sous forme d'un échange libre sur les images de la mobilité.

RESUME

La mobilité est un phénomène et un problème humains dans lesquels il faut introduire de la raison et du discernement avant que d'y mette des procédures de résolution techniques. Telle est la conviction, éminemment philosophique, qui

oriente le credo de M.S selon lequel il n'y a de conception, donc de résolution des questions de transports, que dans une approche globale et anthropologique. C'est dans cette perspective que le petit véhicule électrique, (écologique et fonctionnel plutôt que représentant un certain statut social), est jugé seul capable de s'intégrer dans un grand dessein de complémentarité des transports public et individuel et de promouvoir une "mobilité fine", ramenée à un acte conscient.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

Définition de la voiture électrique légère (VEL)

C'est, comme le nom l'indique, un véhicule léger caractérisé par un haut degré d'utilisation énergétique (*hoher Energienutzungsgrad*). C'est une voiture strictement électrique alimentée dans la mesure du possible par du courant solaire.

Est-ce le pendant électrique de la petite voiture conventionnelle?

Ni oui, ni non. La petite voiture conventionnelle remplit généralement la fonction de second véhicule, alors que la VEL devrait être le premier véhicule, **une pièce dans une nouvelle philosophie des transports**, d'une nouvelle mobilité. La VEL doit assurer la **mobilité fine**, soit le lien avec les transports publics, jusqu'à la gare. La VEL dispose d'un rayon d'action réduit. Il faut du temps pour recharger. Résumée en une formule, la nouvelle philosophie dont il vient d'être question pourrait être : une mobilité non disponible toujours, en tout temps (*Keine Mobilität immer, zu jeder Zeit*). La mobilité est ainsi amenée à redevenir un acte conscient.

A l'heure actuelle, la VEL occupe une place marginale. Sa généralisation nécessiterait des mesures politiques (*Lenkungsmaßnahmen*) qui se basent notamment sur les coûts externes des divers moyens de transport. Une telle politique implique des buts à long terme.

LES SPECIFICITES TECHNIQUES DU VEL

Est-ce que la VEL remplit les mêmes critères que la petite voiture conventionnelle?

Pour B. S qui a roulé dans divers modèles, il est indéniable que le **confort** est inférieur que dans une voiture conventionnelle. La technologie est nouvelle et par conséquent aussi moins "mûre". La **sécurité** est nettement supérieure dans un véhicule conventionnel, la maniabilité par contre est pratiquement équivalente. Le système de dépannage est bon grâce aux prestations de l'ATE.

Est-ce que du point de vue écologique les voitures électriques constituent vraiment la panacée?

L'utilisation de l'énergie solaire constitue en effet le cas de figure idéal. Il est notoire qu'à l'heure actuelle 80% de l'énergie électrique est produit par des centrales atomiques. Les fabricants et les vendeurs de voitures électriques sont conscients du dilemme. A l'occasion d'interviews, B. S a posé cette question aux constructeurs (de VEL); ces derniers se tirent d'affaire en mettant en avant ce fait au moment de la vente et en invitant l'acheteur à faire des économies d'énergie ailleurs.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE DU VEL

Est-ce que la VEL est une automobile symbolisant un certain statut social ?

[Après un moment de réflexion :] Plutôt non. Pour les verts alternatifs, cette fonction serait davantage dévolue à la bicyclette "high tech".

[A ma remarque que sur le chemin du rendez-vous j'ai croisé deux VEL arborant le label de deux magasins, B. S ajoute que] D'un autre côté, il est vrai que disposer d'un véhicule solaire muni du **logo** d'une entreprise ou d'un magasin constitue une bonne forme d'opération de *public relation*.

Qui est l'usager type du VEL?

A l'heure actuelle, c'est une personne sensible aux questions environnementales et situées dans la classe supérieure en matière de pouvoir d'achat (umweltbewusste Person der ersten Kaufkraftklasse). Relativement à l'âge, c'est avant tout la tranche des 35-55 ans qui est concernée. La clientèle semble moins l'affaire d'une génération que des cohortes mentionnées.

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Vous avez signalé en début d'entretien que la VEL devrait être le premier (seul) véhicule du ménage, or, une famille avec enfants aurait surtout besoin d'un grand véhicule disposant de capacités de transport [renvoi à l'expérience du car-sharing également propagé par l'ATE]; quelle est dès lors l'utilité ou la signification de la VEL?

Encore une fois, la VEL est une expression d'une nouvelle philosophie des transports.

Aujourd'hui, une politique des transports nécessite des compromis. Les automobiles existent, le problème qui se pose dès lors, c'est comment utiliser de façon raisonnable et rationnelle ["sinnvoll" a les deux sens] l'énergie. Pour les

environnementalistes, entrer en matière de transports individuels, c'est à l'image de la "Ostpolitik" de Willi Brandt. Il s'agit d'orienter, d'aiguiller (lenken) le trafic individuel.

Concrètement, deux modèles ou perspectives vont dans cette direction, le *car-sharing* ou la *location* d'automobiles (ex. coopération de l'ATE avec *Herz*). La VEL peut fort bien s'intégrer dans une telle politique, en devenant un véhicule défini par un usage : **la VEL se définit par sa fonction et non plus par un statut**, la VEL est d'une certaine façon **dépersonnalisée** (*entpersonalisiert oder gar entmenschlicht*).

Il s'agit donc d'une **tentative de rupture avec l'individualisme**, d'une tentative de revaloriser les expériences communautaires. Avoir une automobile conjointement avec d'autres va dans ce sens. De même la VEL qui permet d'accéder à un but et ne constitue plus le but en soi.

L'ATE, à l'exception d'une minorité de membres, n'est pas hostile à l'automobile (*nicht autofeindlich*).

Exprimant son opinion personnelle, B. S reconnaît l'importance de transmettre une image positive de la mobilité.

PROSPECTIVE

Comment voyez-vous le parc automobile de demain?

La mobilité de demain sera assurée pour l'essentiel par les transports en commun (grands axes ou flux), alors que les branches plus fines du réseau seront couvertes par le transport motorisé individuel (VEL incluse).

Les transports de plus longue distance pourront se faire selon deux procédés. Avec la VEL jusqu'à la gare la plus proche, où le véhicule et le(s) passager(s) sont chargés et amenés à proximité du lieu de destination finale. Une variante consisterait à changer de moyen de transport en louant par exemple un véhicule pour le tronçon final.

Le parc de véhicules de l'avenir résulterait de cette conception.

Qu'en est-il des véhicules à moteur hybride?

Le moteur hybride ne résoud rien. **La question de la mobilité n'est pas d'ordre technologique d'abord, le problème est chez l'être humain.** En matière de mobilité, une nouvelle technologie est par conséquent secondaire : 3 millions de VEL ne représentent pas la solution.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

La petite voiture conventionnelle remplit généralement la fonction de second véhicule, alors que la VEL devrait être le premier véhicule, une pièce dans une nouvelle philosophie des transports, d'une nouvelle mobilité

Pour les écologistes, entrer en matière de transports individuels, c'est à l'image de la "Ostpolitik" de Willi Brandt

En matière de mobilité, une nouvelle technologie est par conséquent secondaire : 3 millions de VEL ne représentent pas la solution.

la VEL se définit par sa fonction et non plus par un statut

**Une trouvaille à faire
Le "Rationaliste du futur"**
(Entretien BE2)

PROFIL

Monsieur R est rédacteur à l'*Automobil Revue* (dorénavant AR) (édition française : *Revue automobile*), un hebdomadaire indépendant fondé en 1915 et édité par la maison Hallwag, à Berne; il travaille dans le ressort technique. L'entretien a eu lieu en écho à un article de l'AR consacré à l'annonce d'un financement par Greenpeace d'un développement d'une voiture 3-litres. La discussion est orientée sur la petite voiture dans la perspective d'un développement d'une voiture dite urbaine (Stadtauto).

RESUME

La petite voiture conventionnelle a certes des qualités, mais elle est encore très loin de présenter les traits de l'authentique petite voiture urbaine que M.R appelle de ses vœux. Un véhicule qui constitue à bien des égards encore un rêve technologique : parce que l'industrie automobile n'y est pas prête, parce que les modèles d'ores et déjà existants n'ont pas su encore surmonter leurs maladies infantiles (manque de sécurité, moteurs insatisfaisants...), parce que son prix de vente sera nécessairement élevé... En attendant, il faut se satisfaire de solutions réalistes et pragmatiques, en particulier au niveau des synergies et des complémentarités entre moyens de transport collectifs et individuels.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

- *Comment définissez-vous la petite voiture ("Kleinwagen")?*

C'est une voiture dont les **dimensions externes** ne doivent pas dépasser certaines limites; elle est petite mais doit offrir suffisamment de place pour rester attractive. Sa **consommation** de carburant doit être réduite.

La petite voiture idéale devrait être autre chose qu'une grande en format réduit. Jusque-là, les réductions se sont avérées insatisfaisantes, notamment du fait des coûts. En fait, le développement d'une petite voiture nécessiterait une nouvelle technologie [à comprendre aussi comme nouveau concept], quelque chose de créatif dont on dirait "c'est une belle trouvaille" ("*es ist etwas Gescheites*"). Un redimensionnement des voitures actuelles ne constitue pas la solution cherchée, car elles seraient trop étroites, inconfortables; ça n'a pas de sens, sauf pour des "missionnaires". A l'heure actuelle, on est encore relativement loin d'un tel développement qui demandera encore passablement de créativité. L'industrie automobile a encore relativement peu fait pour développer un tel concept.

- *Et la Twingo, par exemple?*

La Twingo présente à certains égards l'ébauche d'une telle voiture : forme exclusive, grand volume intérieur, prix intéressant, mais le moteur est ancien, consomme beaucoup, s'y ajoute que la sécurité n'est pas satisfaisante. La Twingo reste une **voiture "universelle"** ("Universalauto", donc polyvalente, utilisable au même titre qu'une autre voiture), ce qui est différent d'une **voiture urbaine**. La Twingo est d'une certaine façon une demi-"Espace", ce n'est pas un véhicule urbain.

L'industrie automobile a une peur panique de produire un "bide" ("Flop") : la production en série de voitures nécessite des investissements considérables. En matière de développement, les grands constructeurs sont dans le dilemme : la voiture polyvalente constitue une voie intermédiaire qui offre certaines garanties mais empêche une solution à proprement parler originale.

Bien sûr, les constructeurs développent "en secret" des concepts futuristes, toutefois, à un moment où à un autre surgit un manager établi qui affirme qu'un tel produit n'est pas vendable. Il faut avoir à l'esprit à ce sujet que les secteurs responsables du marketing interviennent pour ainsi dire dès la première étape d'un tel développement. Les directeurs des grands constructeurs automobiles sont souvent plus progressistes ou plus innovatifs que les actionnaires ou les responsables du marketing.

- Est-ce que les petites voitures sont aussi fiables que les modèles plus grands?

Pour y répondre, il faut distinguer les petites voitures produites en série et ce que l'on appelle les voitures légères ("Leichtmobile").

Les **petites voitures de série** valent les plus grandes en matière de confort, de performance ("*Fahrleistung*") et, toutes proportions gardées, relativement à leur espace intérieur; s'y ajoute qu'elle sont plus économiques. La sécurité reste le point faible, bien qu'elle ait été améliorée. En la matière, on se heurte à des limites physiques du fait de la différence de masse entre véhicules. Les mesures de sécurité propagées par les universités techniques (Allemagne), les autorités mais aussi par les responsables de marketing visent à "amollir" les voitures plus grosses (carrosseries amortissant partiellement les chocs).

Les **voitures dites légères**, de leur côté, entrent dans la catégorie bricolage : elles ne sont pas fiables, d'une courte durée de vie et peu sûres. Beaucoup sont d'origine française (Williams, etc.) où il n'est pas nécessaire d'avoir un permis pour leur usage. Elles ont un moteur de tondeuse à gazon ou électrique.

Les véhicules construits par le constructeur suisse **Horlacher** n'entrent pas dans cette seconde catégorie. Horlacher est un génie, le développement de voitures son hobby. Toutefois, ses voitures ne sont pas construites en série, parce qu'elles seraient trop chères (prix que j'estime jusqu'à 40'000.- Frs suisses) : le perfectionnisme à son prix.

- Dans la mesure où il semble qu'un petit constructeur ne puisse pas livrer une voiture "finie", pensez-vous que les grands constructeurs ne pourraient pas s'en inspirer ou collaborer sur des segments précis?

Chez les constructeurs des initiatives dans ce sens pourraient être prises par des départements ou des personnalités "progressistes" ("*fortschrittlich*"). Toutefois, il ne faut oublier l'environnement dans lequel ils se situent et ne pas perdre de vue que les constructeurs fabriquent et vendent un produit de masse ("*Massenprodukt*") : ce dernier doit être extrêmement bon marché, or comme les investissements nécessaires à son développement sont très élevés, la production doit rester bon marché. Dans la mesure où les bonnes solutions sont en général chères, celles-ci ne sont souvent pas réalisables.

Lorsqu'une nouvelle voiture existe sous forme de prototype, le passage à une production en série dure encore une année (ordre de grandeur). Durant ce laps de temps, environ deux cent voitures de ce type circulent et sont testées dans les situations de "tous les jours". L'usage de la voiture doit répondre à des critères

complexes, songez simplement aux oscillations de température, aux chemins de campagne, aux techniques de conduite, etc.

Chez un petit constructeur ou le constructeur d'un segment donné du produit, la situation est différente dans la mesure où il ne dispose pas des moyens financiers nécessaires à un tel développement. Dans le cas de la maison "Wemko" (Burgdorf) par exemple - qui travaille maintenant au projet de moteur 3-litres que finance Greenpeace - il est nécessaire de présenter relativement tôt un produit au public, donc à un moment où il n'est pas encore au point, livrable à la clientèle. Par ailleurs, tous les perfectionnements ne sont pas forcément sensés : dans le cas de la voiture financée par Greenpeace par exemple, les maisons Esoro (Zurich) et BRM (Lyss) - qui fait par ailleurs du bon travail, elle a contribué au développement du side-car de compétition de R. Biland - ont travaillé à réduire la résistance de l'air en améliorant l'aérodynamique, or, en milieu urbain, ce facteur, vu la vitesse, ne contribue pas à réduire la consommation de carburant !

- L'absence d'un savoir-faire en matière de marketing n'est-elle pas la principale tare des petits constructeurs ?

Peut-être. Toutefois, lorsqu'on fait du marketing, il faut avoir des capacités de production "dans le dos", autrement, cela n'a pas de sens. Dans les années 1970 par exemple, le constructeur suisse de camions Saurer a décidé de forcer l'exportation. Des commandes reçues d'Afrique auraient nécessité trois ans alors que le délai de livraison était de six mois.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

- Qui sont les usagers de la voiture urbaine ?

Il est difficile de répondre à cette question. Je vois deux types d'acheteurs (dont ce serait le premier véhicule) : les convaincus (écologistes) et les "trendies" (être de la partie). Ces deux catégories représentent passablement de monde, mais pas assez pour une importante production en série (au moins 100 000 par an). En Suisse, de l'ordre de 260 000 à 270 000 voitures sont vendues par an, les petites voitures représentent environ le tiers du nombre. Pour beaucoup, la petite voiture est l'unique qu'ils possèdent.

Autrefois, un modèle tel que le proposait VW ralliait des gens de pratiquement toutes les couches de population, aujourd'hui un tel concept de petite automobile ne semble plus possible. Aujourd'hui, il semble toutefois que ce n'est plus tellement la grandeur qui compte, mais ce qui est subtil, raffiné ("fein"). Un

modèle exclusif comme la Clio Baccara, avec ses sièges en cuir etc., a été un succès.

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

- Est-ce que la petite voiture s'imposera du fait d'un travail de conscientisation, faisant appel à des images (nouveau "Feeling" peut-être) ou la raison, ou du fait de pressions politiques ou socio-économiques?

Le rêve d'une voiture urbaine bon marché est une illusion. Actuellement, 15'000.- Frs suisses semblent constituer la limite inférieure. Les prix pourraient baisser si la production était très importante. Aujourd'hui, les coûts de production représentent environ 50% du prix de vente, le reste est dévolu au transport, à la vente, etc.

Microcar SA, le producteur de Smart, a un concept de vente différent, axé sur des centres de vente gigantesques - des sortes de parcs d'attractions, des "Erlebniswelten" -, au nombre de 7 à 10 pour la Suisse. Toutefois, la construction et la mise en service de ces centres est du ressort de tierces entreprises qui doivent disposer de garanties bancaires très importantes. La mise en pratique du concept de vente n'est donc pas encore assurée.

PROSPECTIVE

- Comment voyez-vous le trafic et la mobilité futurs dans une agglomération urbaine?

Ce qui est donné, c'est la pression des acheteurs et des médias dans le sens des **économies en énergie**. Cette tendance ("Trend") se poursuit dans le sens où les limousines de luxe consomment moins elles aussi.

En ce qui me concerne, je trouve souhaitable une véritable **coopération entre transports publics et privés**. Je suis pour un développement du *Park + Ride*. Ces parkings à la périphérie urbaine devraient être couplés avec des lieux attractifs tels que des centres culturels où quelque chose de similaire; de là, il devrait être possible de se rendre au centre ville en métro. Toutefois, la réalisation se heurte au financement, qui paie? A l'heure actuelle, le cas du parking du Neufeld - pour ainsi dire vide - à Berne le montre, ces infrastructures ne sont que peu ou pas utilisées parce que le nombre de place de parc est encore trop élevé en ville, s'y ajoute, dans le cas du Neufeld, que les bus qui assurent le transport avec le centre ville sont particulièrement inconfortables (ils vont être changés prochainement).

Une variante des transports de demain réside dans le **développement des ordinateurs de bord** mis en réseau avec des parkings etc. Par l'intermédiaire de cet ordinateur, il pourrait être possible de réserver non seulement une place de parc, mais aussi une table au restaurant, des billets de cinéma ou de théâtre, etc. Je pense qu'un tel système pourrait fonctionner d'ici une quinzaine d'années.

- Croyez-vous à l'avenir de la voiture urbaine?

A nouveau, il est difficile de répondre à cette question. Je crois que la petite voiture à un avenir, une voiture spécifiquement urbaine n'est pas raisonnable et rationnelle ["sinnvoll" a les deux sens] : elle nécessiterait de nouvelles places de parc; une seconde ou une troisième voiture par ménage irait à l'encontre de ce pour quoi elle est conçue. Par contre, la petite voiture a un avenir notamment pour les ménages disposant d'un petit budget.

Vu les raisons invoquées, je ne crois pas à l'avenir de la voiture électrique. Les véhicules "hybrides" pourraient être une possibilité, toutefois, deux moyens de propulsions sont chers. De ce point de vue, les alternatives que constituent le gaz naturel ou l'hydrogène sont plus prometteurs.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

En fait, le développement d'une petite voiture nécessiterait une nouvelle technologie [à comprendre aussi comme nouveau concept], quelque chose de créatif dont on dirait "c'est une belle trouvaille".

L'industrie automobile a une peur panique de produire un "bide" ("Flop") : la production en série de voitures nécessite des investissements considérables. En matière de développement, les grands constructeurs sont dans le dilemme : la voiture polyvalente constitue une voie intermédiaire qui offre certaines garanties mais empêche une solution à proprement parler originale.

Les directeurs des grands constructeurs automobiles sont souvent plus progressistes ou plus innovatifs que les actionnaires ou les responsables du marketing.

Tous les perfectionnements ne sont pas forcément sensés : dans le cas de la voiture financée par Greenpeace par exemple, la maison Esoro a travaillé à réduire la résistance de l'air en améliorant l'aérodynamique, or, en milieu urbain, ce facteur, vu la vitesse, ne contribue pas à réduire la consommation de carburant.

Je vois principalement deux types d'acheteurs de la petite voiture urbaine (dont ce serait le premier véhicule) : les convaincus (écologistes) et les "trendies" (être de la partie). Ces deux catégories représentent passablement de monde, mais pas assez pour une importante production en série (au moins 100'000 par an).

Le rêve d'une voiture urbaine bon marché est une illusion.

Je crois que la petite voiture à un avenir, une voiture spécifiquement urbaine n'est pas raisonnable et rationnelle ["sinnvoll" a les deux sens] : elle nécessiterait de nouvelles places de parc; une seconde ou une troisième voiture par ménage irait à l'encontre de ce pour quoi elle est conçue. Par contre, la

petite voiture a un avenir notamment pour les ménages disposant d'un petit budget.

Un maillon de la chaîne Le "Prestataire de service" (Entretien BE3)

PROFIL

M. S est responsable du marketing de l'entreprise des transports publics de la ville de Berne ("*Städtische Verkehrsbetriebe Bern, SVB*"). Les quatorze entreprises de transport public (dont SVB, CFF, BLS, PTT, etc.) de la région bernoise sont associées à l'enseigne de la "*Verkehrskonferenz Bern-Mittelland*" au sein d'un pool qui offre un abonnement régional unique ("*Bäre-Abi*"). Au mois d'octobre dernier était lancée une offre commune avec Europcar : les détenteurs de l'**abonnement régional annuel** pouvaient louer, durant une phase d'essai de quatre mois, une Twingo à prix réduit. L'entretien avec D. S a eu lieu après la fin de cette phase d'essai. M. S a été l'un des protagonistes de l'opération. L'entretien avait pour but essentiel de collecter des informations sur cette initiative régionale.

RESUME

Au travers des propos de M.S, c'est à un tour d'horizon des initiatives prises par les régies de transport public des grandes villes suisses que nous sommes conviés. Les exemples de Zurich, Berne, Bâle et Genève témoignent en effet de réflexions avancées en matière de complémentarités recherchées entre le transport collectif et le transport individuel, à l'échelle urbaine et au moyen de petites voitures classiques.

L'ABONNEMENT REGIONAL ANNUEL A BERNE

Comment le projet bernois a-t-il vu le jour? L'idée qui sous-tend l'opération, c'est que tous les parcours urbains ne sont pas réalisables avec les seuls transports en commun (TC). Le segment plus particulièrement visé est celui des **automobilistes roulant entre 6 000 et 8 000 km/an**. A long terme, le but pourrait être que les utilisateurs des TC n'aient plus besoin de posséder leur propre voiture. Les entreprises de la région bernoise n'ont pas voulu être actives (financièrement parlant) dans le domaine, mais ont été intéressées à participer à une opération portée par un partenaire privé, dans le cas présent Europcar. Ce projet bernois fait suite à des initiatives similaires à Bâle et à Zurich notamment.

Dans la **région bâloise**, les détenteurs d'abonnements annuels recevaient des bons qui permettaient la location d'une voiture. Ce modèle bâlois n'a pas remporté un grand succès.

A **Zurich**, le système est quelque peu différent. Il s'agit d'une offre à proprement parler superbe : le détenteur d'un abonnement annuel de la région zurichoise a la possibilité de louer une voiture Europcar à prix réduit; l'abonnement fait également office de carte de crédit; durant le week-end, le partenaire peut voyager gratuitement sur le réseau en compagnie du détenteur. L'entretien des véhicules se fait dans les dépôts des transports publics zurichois. Toutefois, il y a un "mais" : le système est beaucoup trop compliqué (formulaire de demande, etc.), accessible aux seuls universitaires. C'est pourquoi le succès de l'opération est modeste (environ 150 abonnements de ce type après quatre mois).

A **Genève**, le modèle qui a démarré en septembre 1995 fonctionne selon le principe d'une coopérative. Pour pouvoir bénéficier du service, le détenteur d'un abonnement annuel doit payer une participation de 1'000.- Fr. suisses - somme qu'il pourra retoucher au moment de se retirer de la coopérative - puis une cotisation annuelle de Fr. 100.- à 200.- Il peut ainsi louer à un prix très modique un véhicule dans le périmètre desservi par les transports publics genevois. Le succès est relativement bon, environ 200 abonnements.

Contactés par divers partenaires possibles (Europcar, shareCom), les transports publics de la région bernoise - "Tarifverbund Bern", soit le groupement de l'ensemble des entreprises de transport de la région - ont, sur la base des expériences faites ailleurs, élaboré un catalogue des besoins. Durant une phase d'essai de 4 mois qui a débuté en octobre 1995, le détenteur de l'abonnement régional annuel (âge : 20 ans au moins) avait la possibilité de louer auprès d'Europcar une Twingo à un prix spécial : une fois par mois au prix de Fr. 25.- au lieu des 119.- usuels (en semaine par exemple de 08.00 à 17.30, sans limitation de kilomètres; ou durant les fins de semaine de samedi 15.30 à lundi 07.30 pour Fr. 125.-; possibilité de locations à l'heure : Fr. 25.- la première heure puis Fr. 10.- les suivantes; par ailleurs, Europcar offrait un bon permettant une location mensuelle supplémentaire - valable dans toute la Suisse - avec un rabais de Fr. 50.- par rapport aux prix usuels). Pour cette phase d'essai, Europcar avait à disposition cinq Twingo. Les prix particulièrement avantageux ont été possibles grâce au sponsoring de l'importateur. Au terme des quatre mois, l'opération s'est révélée être un succès : 423 locations auxquelles s'ajoutent 170 locations avec un rabais de Fr. 50.-, soit près de 600 transactions, ce qui est très bien. L'opération se poursuit à des conditions légèrement modifiées (voir infra : prospective).

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

- Pourquoi le choix s'est-il porté sur une petite voiture et non pas un break, plus polyvalent?

Lorsque la coopération avec Europcar a pris forme, nous avons de notre côté défini les critères suivants : le véhicule loué doit disposer de quatre places et d'un petit coffre. Nous avons visé un public large (20-60 ans). Le petit véhicule devait permettre d'effectuer des courses relativement courtes (éviter les voyages longs comme aller à Zurich en voiture et non pas en train) et permettre le transport de petits objets (achats courants).

SPECIFICITE TECHNIQUE

Durant cette phase d'essai, il n'y a pas eu d'évaluation des véhicules.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

- Quels ont été les bénéficiaires de ce service?

Durant la phase d'essai qui vient de se terminer (fin janvier 96), nous avons effectué un sondage auprès des utilisateurs (un quart y a participé).

59.3% des locations ont porté sur la journée, 17.5% la nuit, 14.2% durant le week-end et 9% des courses "à l'heure". Les femmes représentent un tiers de la clientèle. La grande masse, soit 70%, des usagers provient des tranches d'âges de 20-40 ans.

Selon le sondage, le succès semble essentiellement dû à la simplicité du système de location qui se fait sans grandes formalités. 90% des utilisateurs ne possèdent pas de voiture. Deux cinquièmes ont eu recours à un véhicule dans le but d'effectuer un transport.

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

La moitié environ des locations a concerné des voyages au-delà du périmètre couvert par l'abonnement régional.

PROSPECTIVE

Comme indiqué, la coopération avec Europcar se poursuit. Les tarifs ont été revus du fait que l'importateur ne met plus à disposition gratuitement les Twingo : Fr. 40.- (au lieu de 25.-) par journée ou nuit jusqu'à 200 km., Fr. 55.- pour un usage de 24 heures (et 250 km.). Les véhicules peuvent être loués deux

fois par mois (et non plus une seule). Des voitures plus grosses peuvent être louées grâce aux bons (réduction de Fr. 50.- qui demeurent valable dans toute la Suisse).

Les entreprises impliquées restent ouvertes aux propositions d'autres entreprises, des tractations sont en cours avec une entreprise de *CarSharing* (*AutoTeilet*). A niveau plus modeste, nous venons de lancer, en **coopération avec les garages Peugeot**, une action permettant un voyage gratuit sur les transports publics à celles et à ceux qui ont donné leur véhicule en service. Pour le garagiste, l'action devrait permettre de réduire le parc des véhicules de remplacement destinés à la clientèle.

Pour les transports publics, il s'agit de rester innovatifs; d'un point de vue écologique, nous pouvons éventuellement amener quelqu'un à renoncer à une automobile. Toutefois, à l'heure actuelle, nous devons faire des efforts afin de garder notre clientèle. La stagnation récente me semble surtout due à la situation économique. Afin d'assurer leurs prestations, les TC continuent bien sûr à dépendre du soutien des finances publiques. Vu les limitations de ces dernières, il est de plus en plus difficile de maintenir l'offre. De notre côté, ce que nous voulons, c'est convaincre la clientèle que l'abonnement régional est un bon produit.

Afin de pouvoir bénéficier des expériences des uns et des autres, nous nous rencontrerons prochainement avec les responsables du marketing des TC de Genève et de Zurich.

- Est-ce que le spectre de la "Smart" ou de la voiture urbaine hante un responsable des transports en commun?

Non, il n'y a pas lieu de craindre un transfert. Le problème de la place demeure, le déplacement est moins tranquille et calme qu'avec les transports en commun. Ces derniers permettent de vous rendre au centre ville de façon sûre, sans bouchons, à un prix modique, et confortablement - avec réserve durant les heures de pointe il est vrai -; ces avantages demeurent. Tout comme les désavantages : moins de flexibilité et d'individualité.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

L'idée qui sous-tend l'opération, c'est que tous les parcours urbains ne sont pas réalisables avec les seuls transports en commun (TC).

Pour les transports publics, il s'agit de rester innovatifs; d'un point de vue écologique, nous pouvons éventuellement amener quelqu'un à renoncer à une automobile. Toutefois, à l'heure actuelle, nous devons faire des efforts afin de garder notre clientèle.

Un véhicule de réserve Le "Promoteur" (Entretien ZH4)

PROFIL

Monsieur C est directeur (Geschäftsführer) de la section zurichoise du Touring Club Suisse (TCS). Il est par ailleurs membre du parti radical et siège au sein du Conseil législatif (*Kantonsrat*) cantonal zurichois. L'entretien a eu lieu durant une pause lors d'une session du Grand conseil.

Au mois de novembre 1995, cette section du TCS présentait par voie de presse le projet appelé "*Lean-Mobilität*" (aussi appelé "*Schlanke Mobilität*", soit, littéralement, mobilité mince, svelte, élancée) dont le but est de **promouvoir la petite voiture en Suisse**. Le projet est réalisé grâce au soutien et à la participation d'instances cantonales (*Amt für technische Anlagen und Lufthygiene des Kantons Zürich*) et fédérales (Office fédéral de l'énergie/Energie 2000).

RESUME

L'interview de M.C témoigne à sa manière de l'actualité de la problématique de la petite voiture, et plus globalement de la socialisation des problématiques liées à la mobilité. Elle dit aussi comment un même objet, en l'occurrence la petite voiture conventionnelle, peut être approprié par des lobbys opposés pour faire passer des messages idéologiquement distincts. Ici, la promotion du petit véhicule classique, défini comme performant et écologique, doit servir à la fois à rassurer les partisans d'une mobilité libérale sans entraves et à faire valoir un engagement pragmatique en faveur de l'environnement.

LE PROJET "LEAN-MOBILITÄT" EN QUELQUES MOTS

[Les informations recueillies au cours de l'entretien ont été complétées grâce à la documentation qui nous a été remise par R. C.].

Le projet est né des efforts du canton de Zurich de promouvoir les voitures électriques. Contactée, la section zurichoise du TCS (dorénavant TCS) a décidé de participer à une campagne à la condition toutefois qu'elle ne soit pas réservée aux seules voitures électriques. Soutenue par le Canton et la Confédération, la campagne se propose donc de promouvoir auprès des automobilistes l'usage de la petite voiture (en principe tous les modes de propulsion). L'idée, c'est d'opérer sur le *hic et nunc* avec un argument du type : "automobilistes, vous pouvez dès aujourd'hui recourir aux services d'un mode de locomotion individuel en payant moins à l'achat et à l'usage tout en vous facilitant la vie (place de parc)". Il ne

s'agit donc pas de renvoyer à un développement technique ultérieur tel que le moteur 3-litres (consommation), mais de dire que le changement de monture rapporte des bénéfices dès maintenant. Par ailleurs, il s'agit également de mieux faire circuler les informations entre autorités, instances législatives, fabricants et usagers.

Le but, c'est qu'en 2050 on puisse encore se déplacer individuellement. [Dans le cadre d'un article publié dans la Revue du TCS (12/1995), R. C formule le but de la campagne de la façon suivante : *"Die Mobilität soll nicht eingeschränkt, sondern umweltgerecht, ressourcenschonend und effektiv bewältigt werden"*. (La mobilité ne doit pas être limitée, mais ce besoin de mobilité doit être couvert de manière écologique, en ménageant les ressources, tout en étant efficace).] En termes plus simples, le message que nous voulons transmettre est le suivant : "Pour aller à votre travail, vous n'avez pas besoin d'une Range Rover". La Twingo est un bon exemple d'alternative, c'est une voiture émotionnelle; de son côté, le TCS est un bon diffuseur du message (*guter Vermittler der Botschaft*).

Le TCS envisage différentes actions dans le cadre de son bulletin : annonces gratuites pour petites voitures, publication de tests, mettre à disposition d'une VIP une petite voiture gratis durant une semaine et publier ses impressions. Par l'entremise de contacts personnels, R. C aimerait gagner l'ADAC à l'opération.

Afin d'améliorer les chances de succès de la campagne, il a été mis sur pied un comité de patronage comprenant, outre trois représentants du TCS, des représentants du monde politique (Vreni Spoerri, conseillère nationale radicale), des importateurs de voiture (le responsable des public relations de AMAG), de même qu'un professeur de médecine spécialisé dans les problèmes d'accidents, et le responsable du service des questions énergétiques (*Energiefachstelle*) du canton de Zurich.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

La petite voiture est d'abord plus écologique, parce que plus petite. En parlant de petite voiture, je songe surtout à des voitures comme la Fiat Panda, la Twingo ou la Corsa. Elle se distingue selon des critères de taille, de consommation énergétique .

- *La petite voiture, la voiture urbaine (Stadttauto), est en partie combattue parce que, dans les faits, c'est la seconde voiture, qu'en pensez-vous?*

Pour moi, il s'agit d'être pragmatique, si la seconde voiture est une Twingo au lieu d'une VW Kombi ou d'une Jeep, il y a lieu de parler de succès.

SPECIFICITE TECHNIQUE

En matière de sécurité, le niveau actuel est déjà considérable notamment grâce à des dispositifs tel que l'Airbag.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Jusqu'à maintenant, il semble que votre campagne soit surtout destinée aux navetteurs, voyez-vous d'autres usagers pour la petite voiture ?

A l'heure actuelle, 35% du trafic dans l'agglomération zurichoise se fait en liaison avec les loisirs. La mobilité engendrée par les activités d'achat pourrait également être assurée par la petite voiture.

- Ma femme et moi avons trois enfants, une excursion avec une petite voiture s'avérerait très vite pénible; par ailleurs, j'ai besoin, à intervalles irréguliers, d'une voiture pour déplacer des objets d'un certain volume. Pensez-vous que le car-sharing soit une solution appropriée à mes besoins?

Je vous réponds avec mon cas. Nous avons deux enfants. Nous possédons deux voitures. La plus grande, une Voyager, sert surtout à ma femme qui en a notamment besoin pour amener les enfants à leurs lieux d'activité (loisirs); c'est aussi avec cette voiture que nous partons en vacances, mais elle passe 90% du temps au garage. Pour mes déplacements quotidiens, je possède un cabrio; je serai d'une certaine façon prêt à acheter une Twingo, mais mon achat a eu une composante émotionnelle et aussi statutaire.

Le petite voiture fait donc davantage de kilomètres. En ce qui concerne la grande, une co-propriété ou un usage avec d'autres serait possible; le car-sharing pratiqué sans arrière pensée idéologique apporte quelque chose. Toutefois, dans la pratique, il ne permet plus une décision ou un choix spontanés. L'automobile dans mon garage signifie que je suis libre de me déplacer (**confort de réserve**); ce sentiment est réel. L'achat d'une voiture est émotionnel, à ce propos on voit que la Twingo est présentée sur le plan émotionnel et non pas rationnel ou technique.

A ce propos, il faut reconnaître (attestieren) que la campagne menée il y a quelques années dans l'agglomération zurichoise en faveur de l'"abonnement arc-en-ciel" [abonnement régional combinant les divers moyens de transport publics] a été une réussite dans la mesure où voyager avec les transports publics devenait un événement, une expérience ("Erlebnis" a les deux sens).

Avant chaque déplacement, il faudrait, dans le cas idéal, se dire quel est le mode de transport le plus approprié (sinnvoll) : à pied, à vélo, etc.

- *Comment faut-il propager ce type de réflexion?*

C'est bien là le problème. Prenez mon cas, je suis membre de l'exécutif de ma commune de domicile. Dans les transports en commun, on m'interpelle, me pose des questions, me dérange. De l'autre côté, dans ma voiture, je me prive de contacts; grâce au cabriolet, je peux compenser ce déficit.

- *Vu la dimension émotionnelle que vous évoquez, l'usage de la petite voiture ou des transports en commun, se fera-t-il sous la pression de contraintes économiques, environnementales, ou peut-il être engendré par une campagne telle que la vôtre?*

Dans le cadre d'un sondage mené à notre demande, il apparaît que les questions environnementales apparaissent avec force dans le cadre des considérations générales, alors que la dimension matérielle (budget, situation économique) n'apparaît que peu. Par contre, lorsqu'il s'agit de se prononcer sur les critères d'achat de l'automobile, l'aspect écologique n'est plus que marginal. Des arguments tels que les passages moins fréquents à la station d'essence, la réduction jusqu'à un sixième des primes d'assurance, le prix d'achat réduit de moitié ou les 90% de chance de trouver une place de parc en ville ressortent clairement.

PROSPECTIVE

Que pensez-vous de la Swatch-mobile?

Plus son apparition tarde, plus ses chances se réduisent. L'argument de Hayek de produire une automobile pour Fr. 15'000.- rend celle-ci attractive; à ce propos, le projet de vendre la voiture dans les supermarchés pourrait réduire sensiblement les coûts. En tout cas, le projet est intéressant pour animer l'économie. Le fait de trouver un partenaire puissant est favorable à court terme, toutefois pour le moins problématique dans la mesure où Mercedes va lancer à moyen terme son propre modèle de petite voiture. A suivre.

EXPRESSIONS REMARQUABLES

Le but [qui sous-tend la campagne "Lean-Mobiltät"], c'est qu'en 2050 on puisse encore se déplacer individuellement.

Pour moi, il s'agit d'être pragmatique, si la seconde voiture est une Twingo au lieu d'une VW Kombi ou d'une Jeep, il y a lieu de parler de succès.

Pour mes déplacements quotidiens, je possède un cabrio; je serai d'une certaine façon prêt à acheter une Twingo, mais mon achat a eu une composante émotionnelle et aussi statutaire.

L'automobile dans mon garage signifie que je suis libre de me déplacer; ce sentiment est réel. L'achat d'une voiture est émotionnel, à ce propos on voit que la Twingo est présentée sur le plan émotionnel et non pas rationnel ou technique.

Dans les transports en commun, on m'interpelle, me pose des questions, me dérange. De l'autre côté, dans ma voiture, je me prive de contacts; grâce au cabriolet, je peux compenser ce déficit.

Chapitre 4

Miniature sans qualité

Une question résolue Le "Politicien" (Entretien T11)

PROFIL

Esprit pragmatique, réponses immédiates. Monsieur F. M. est âgé de 45/50 ans. Conseiller National, il siège au Parlement dans le parti de la *Lega dei Ticinesi*, parfois associée à l'*Autopartei*. Journaliste et polémiste, politicien bien connu pour son extravagance, sa corpulence et son art de la provocation, il parle couramment les trois langues nationales.

Il donne des réponses très brèves, il est courtois, mais il n'a pas envie de plaisanter. Les réponses qu'il donnera montreront qu'il n'a pas de doutes sur ce qu'il affirme.

RESUME

C'est à travers des images à la fois rigides et stéréotypées que M. M. qualifie la petite voiture, voiture n'offrant guère de nouveauté et de thème de réflexion puisqu'elle remonte déjà à la 2Cv et à la R4. Pour lui, il n'y a donc pas à proprement parler d'actualité de la petite voiture sinon qu'il importe aujourd'hui de veiller à restreindre les consommations de carburant - une tâche que l'industrie automobile finira bien par résoudre de son côté. La petite voiture est définie à l'aide de trois critères principaux : sa vocation urbaine qui la destine à de courts trajets; son "public-cible" qui la réserve aux ménagères et aux hommes d'affaires qui en font usage pour une durée limitée; enfin, son volume extérieur réduit, qui n'exclut pas un bon volume intérieur. Ce véhicule se caractérise donc d'abord par sa fonctionnalité

(un simple moyen de transport), et corrélativement par un manque d'épaisseur et d'identité proprement automobiles, susceptibles d'inspirer des attachements et des appropriations affectives. La valeur "écologique" de ces véhicules est considérée comme insignifiante voire paradoxale, M. M. postulant même que le petit véhicule est susceptible de se substituer au tram.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

"L'automobile piccola? non ci sto dentro!" (La petite voiture, je ne rentre pas dedans).

"Blagues à part, la petite voiture se définit d'abord par rapport à la question des parcours qu'elle autorise : de ce point de vue, sa vocation principale est de circuler en ville et pour des trajets brefs". Dans cette définition, M. M. la considère comme inutile pour lui, que ses fonctions contraignent à se rendre à Berne deux fois par semaine.

Mais pour l'essentiel, "une petite voiture est une voiture petite", tout au moins dans ses dimensions extérieures, tant il est vrai qu'elle est spacieuse à l'intérieur. Mélangeant ici petite voiture classique et petite voiture spécifiquement urbaine, l'interviewé avancera encore d'autres critères, en particulier de confort et de commodité : **pratique pour les achats, deux sièges arrière pliables** afin qu'il y ait de la place pour transporter ce qu'il faut, enfin **pratique pour le parking**.

M. M. conclue cette première partie d'entretien en disant que, pour lui, la petite voiture classique "n'a pas à proprement parler d'actualité" et ne constitue pas non plus une nouveauté, à moins que, se faisant ici ironique, "on voie de la nouveauté dans la petite Mazda qui ressemble à la voiture de Donald". Pour l'enquêté, en effet, les vraies petites voitures sont celles du passé, des véhicules comme la R4 et la 2 CV qui sont le *Inbegriff* de la petite voiture. En conséquence, *la question de la petite voiture est pour lui résolue* : il suffit de produire à nouveau ces deux modèles, pratiques et commodes dans tous les sens du terme, y compris du point de vue de leur consommation.

SPECIFICITE TECHNIQUE

Mélangeant ici petite voiture d'aujourd'hui et petite voiture à venir, l'interviewé plaide pour une voiture devant s'articuler autour de deux exigences principales : l'intégration de tous les confort d'abord qui doit en faire une voiture comme les autres; une consommation d'essence limitée ensuite, une petite voiture devant dégager en quelque sorte une "petite pollution". Sur ce point, outre qu'il lui paraît aujourd'hui stupide "d'acheter une voiture qui marche à la Super et qui

consomme 30 litres au 100 kilomètres", l'industrie automobile lui semble prendre le bon chemin, Ford, entre autres constructeurs, devant prochainement sortir une voiture exemplaire à cet égard.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

L'interviewé est ici très catégorique pour désigner les deux clientèles vouées à acquérir ou à rouler en petite voiture. D'un côté, **les ménagères**, transportant courses et enfants, essentiellement sur des parcours brefs et répétitifs; d'un autre côté, **des hommes d'affaires**, pour l'essentiel venus de l'extérieur par le recours à des transports collectifs, soucieux et contraints de se déplacer rapidement et librement dans des espaces et des temps restreints et mesurés.

A propos de cette dernière clientèle, M. M. déplore que l'industrie automobile ne pense pas davantage, en termes de besoins et de mobilité différenciée, à ces indépendants dont le style de vie et le style de mobilité se distingue de ceux des employés.

Enfin, il apparaît nettement pour l'enquête que ces petites voitures, de par leur caractère au premier chef fonctionnel, ne permettent pas d'investissement émotionnel, esthétique ou encore d'appropriation symbolique, la petite voiture disant ici sa **pauvreté** et son manque d'épaisseur imaginaire. De surcroît, outre qu'elle peine à s'imposer comme un "objet personnel", la petite voiture, et cela pour les mêmes raisons, ne semble pas en mesure d'instaurer un contrat de confiance et de fiabilité avec son usager. Un déficit qui semble rédhibitoire aux yeux de M. M., pour lequel, "quand on voit quelqu'un qui a une panne au bord de la route, on éprouve toujours un sentiment de tristesse !"

SPECIFICITE URBAINE OU ENVIRONNEMENTALE

La valeur urbaine ou environnementale de la petite voiture est définie comme insignifiante, excepté sous l'angle de sa consommation modeste de carburant. La taille réduite du véhicule ne semble pas devoir jouer un quelconque rôle modérateur du trafic, tant il est vrai "que la taille ou la longueur de la voiture ne joue absolument aucun rôle". Approfondissant son propos, M. M. reconnaîtra quand même que la petite voiture pourrait contribuer à résoudre le problème du parking en ville, à condition toutefois "que tout le monde roule désormais dans une petite voiture". Interrogé plus avant pour expliciter son propos, l'interviewé affirmera que la coexistence de places de parc "normales" et de places de parc "pour petites voitures" n'est pas une solution raisonnable.

Enfin, en affirmant que "la petite voiture remplace le tram comme la grande voiture se substitue au train", M. M. fera valoir un paradoxe montrant le caractère potentiellement anti-écologique de la petite voiture.

PROSPECTIVE

Interrogé sur la SMART, notre interlocuteur nous fait part de son scepticisme, ce véhicule, à l'instar de tous les petits véhicule, de quelque nature qu'ils soient, étant condamné à être une **deuxième voiture**. Poursuivant sur sa lancée, et au risque de paraître mal informé, M. M. affirme que le concept "*usa e getta*", la conception selon laquelle la voiture obéit au même principe que la SWATCH, n'a aucune espèce de valeur écologique, risquant même d'accroître les problèmes de déchets industriels.

A PROPOS DU CAR-SHARING

Même scepticisme lorsque l'on aborde la question des nouvelles modalités de gestion et d'usage du parc automobile, en particulier le *Car-Sharing* : pour des raisons culturelles d'abord, la formule renvoyant à des habitudes et des mentalités jugées peu tessinoises : "le *Car-Sharing* suppose des habitudes et des comportements tels que la ponctualité, la précision, la programmation de sa journée. C'est bon pour les Suisses allemands, c'est en contradiction avec la nécessité d'être flexible"; en second lieu, parce que cela lui paraît peu compatible avec des exigences liées par exemple à la vie professionnelle, laquelle s'accommoderait mieux d'un système de transport plus individualisé : "Cela est bon pour les gens en vacances. Ne plaisantons pas ! Il vaut mieux étendre le **système du taxi**. Et puis celui qui renonce à la voiture est désavantagé par rapport à celui qui n'y renonce pas."

EXPRESSIONS REMARQUABLES

Les vraies petites voitures sont celles du passé - la 2cv, la R4.

L'automobile est un objet personnel avec lequel on doit entretenir une relation de confiance.

La petite voiture pourrait contribuer à résoudre le problème du parking en ville, à condition toutefois que tout le monde roule désormais dans une petite voiture.

La petite voiture remplace le tram et la grande voiture remplace le train.

Une forme nouvelle L'"Expérimentateur" (Entretien TI2)

PROFIL

Monsieur P. est âgé de 30 ans. Directeur du projet VEL (Energie 2000), qui prévoit le placement de 350 véhicules électriques d'ici l'an 2000 à Mendrisio (commune de 7000 habitants) dans la partie Sud de la Suisse Italienne (cf. Annexe 5). Par ailleurs il a une formation d'architecte en carrosserie et est patron titulaire de la firme PROTOSCAR SA.

Il aime la voiture, il en est passionné, il l'aime sous toutes ses formes. Il a d'ailleurs acheté toutes sortes de voitures (Porsche 914, Rover, Renault 9, Fiat) sans préjugé, appréciant la spécificité de chacune. Par ailleurs il aime conduire vite, lorsqu'il en a l'occasion.

RESUME

L'interviewé articule ses réponses par rapport à une logique qui lui est familière, celle l'expérimentation du petit véhicule électrique de Mendrisio. Aussi s'attache-t-il davantage à évoquer la future petite voiture urbaine, définie comme propre, sûre et confortable, que la petite voiture classique. Celle-ci reste encore très imparfaite : chère, peu écologique, limitée à certaines catégories de la population... Il est vrai, et c'est là l'un de ses credo, qu'une réforme de la mobilité passe autant par le recours à des solutions techniques qu'à une réforme de la valeur sociale accordée à l'idée et à la pratique de la vitesse.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

Durant tout l'entretien, M. P. opère un brouillage paradoxal entre la petite voiture expérimentale et la petite voiture classique, comparant finalement l'une à l'autre, en établissant une distinction entre les adjectifs allemands *klein* et *leicht*. A partir de là, il définit en fait la petite voiture prototype comme devant être idéalement **"courte et étroite, mais surtout pas basse"**. Ramené à la petite voiture classique, il l'inscrit d'abord dans une histoire automobile ancienne, sa référence étant la Morris Mini. Par la suite, il avance qu'une petite voiture n'est petite que du point de vue de sa carrosserie, son intérieur en faisant une voiture spacieuse, ce qui la distingue d'une autre petite voiture de référence, "le petit coupé sportif".

SPECIFICITE TECHNIQUE

Se référant toujours à sa connaissance des expérimentations, M. P. caractérise la petite voiture comme devant être **ergonomique, confortable**, parée de toutes les mesures et moyens de **sécurité passive et active**. Autre critère essentiel : le fait qu'elle soit **silencieuse**. Toutes ces caractéristiques et ces exigences lui paraissent être fournies par l'adjonction d'un moteur électrique sur des petites voitures de série. C'est ainsi qu'une "petite Peugeot électrique donne l'impression de posséder le confort d'une Mercedes, alors qu'en réalité elle est plus simple qu'une Fiat 500". Pour illustrer son propos, M. P. dira que dans cette expérience "le moteur est un pot de fourmis qui tournent".

Ramené à la petite voiture classique, notre interlocuteur parlera de la sécurité de ces voitures comme autre spécificité technique, "la sécurité ne dépendant pas de la taille des voitures, mais de leur poids". Il évoquera d'ailleurs même l'idée d'un suréquipement en matière de sécurité, les *airbag* et autres ABS n'apportant finalement rien et témoignant davantage de soucis de marketing que de vraies préoccupations sécuritaires.

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

A ce propos, l'enquête est catégorique. La petite voiture est d'abord une voiture pour **les femmes**, avançant lui-même qu'il s'agit ici d'un stéréotype inévitable, encore que la clientèle masculine ne soit pas insensible à certaines formes de "rétrécissement automobile", "dans le sens allemand de *schrumpfen*", ainsi qu'en atteste le succès des Mercedes 190.

Autre clientèle désignée, **les jeunes** qui peuvent être sensibles à des arguments de faible prix. Revenant sur ce point, M. P. dira que ces voitures sont un "leurre", une "farce", et qu'au fond elles coûtent cher : "*Poi ti fregano con gli accessori*". Autrement dit, "au départ on choisit la petite voiture pour des raisons économiques, mais ensuite on se fait avoir avec les extras (*gli optional*). Un seul exemple : les radios et les installations hifi sont beaucoup plus puissantes dans les petites voitures que dans les grandes".

Enfin, il semble clair pour M. P. que, quelle que soit sa motorisation, la petite voiture ne peut constituer autre chose qu'une **deuxième voiture**. L'interviewé ajoute que ce caractère de deuxième voiture est lié au peu de charisme de la petite voiture, qui prive son propriétaire du plaisir de la possession rare ou prestigieuse : "Après la maison la voiture est l'objet le plus cher que l'on achète. On veut l'avoir de plus en plus, dans la mesure où l'achat de la maison devient toujours plus difficile. La voiture reste donc la véritable unique propriété de l'homme moderne".

Plusieurs arguments sont développés. Il apparaît d'abord que la petite voiture classique ne recèle pas un grand potentiel écologique, la raison étant pour M. P. que "les constructeurs traînent les pieds, alors même que les solutions techniques existent".

Il est clair que, pour des raisons de taille, la petite voiture pourrait améliorer les problèmes de parking, mais à la condition expresse que tout le monde ait une petite voiture; on retrouve ici un argument déjà énoncé par le précédent, à savoir "qu'on ne peut pas prévoir des parkings à la fois pour des Mercedes et pour des petites véhicules".

Pour le reste, la résolution des problèmes de trafic n'est pas concernée par la question de la taille des véhicules. A ce propos, l'interviewé pense qu'une vraie petite voiture urbaine devrait résolument **changer de forme**, privilégiant ce qu'il désigne comme une "structure vers le haut, pour mieux voir, donc pour des raisons de sécurité". De toute manière les problèmes de mobilité sont très complexes à régler (il ne suffit pas d'adapter la taille ou la motorisation des véhicules), en particulier parce que les gens ont beaucoup de difficulté à évaluer les distances qu'ils parcourent : "les gens n'ont en effet pas de représentation précise des distances qu'ils parcourent, donc du choix du véhicule le plus adéquat à leurs trajets. C'est la raison pour laquelle ils peuvent rester quatre heures dans une voiture pour parcourir 80 kilomètres, donc je ne suis pas d'accord avec l'assimilation petite voiture = petite distance".

Enfin, deux choses doivent être encore considérées : premièrement, il ne faut pas adapter la ville au véhicule, mais plutôt le véhicule au milieu dans lequel il se meut. "Il faut donc partir du milieu, de la structure dans laquelle le véhicule va circuler et non l'inverse. C'est seulement en changeant de perspective qu'on arrivera vraiment à trouver de nouvelles solutions". Deuxièmement, il faudrait sans doute changer les hommes et leur rapport à la vitesse, c'est-à-dire "décélérer les gens et non les voitures dans lesquelles ils se déplacent".

PROSPECTIVE

M. P. insiste d'abord sur le développement du concept de **monospace** qu'il qualifie de très prometteur et de très intéressant, fruit d'une véritable réflexion sur la forme et la taille de la voiture : "la monospace est une bonne idée, elle a été développée par MATRA/RENAULT, mais elle a été inventée par Giugiaro pour ce qui est de l'extérieur, donc au départ il y avait un architecte". Il déplore encore l'inertie des grands constructeurs, "qui ne bougent pas, qui ne veulent rien changer".

Questionné sur des modalités nouvelles de gestion du parc automobile, l'enquêté aborde la question du *Car Sharing* pour dire son scepticisme devant une formule qu'il voit comme de peu d'avenir, ou alors sous une forme qui n'a que peu à voir avec sa vocation première : "C'est bon pour les Ferrari, on peut montrer qu'on en a une, ou faire semblant, parce qu'il n'y a pas le V qui signale qu'il s'agit d'un véhicule loué. La moitié des Ferrari sont d'ailleurs louées, même pas en *leasing*, mais à la journée pour que la plaque ne permette pas aux autres de remarquer qu'il s'agit d'une voiture louée".

EXPRESSIONS REMARQUABLES

Au départ on choisit la petite voiture pour des raisons économiques, mais ensuite on se fait avoir avec les options.

La petite voiture pourrait améliorer les problèmes de parking, mais à la condition expresse que tout le monde ait une petite voiture.

Une vraie petite voiture urbaine devrait résolument changer de forme, offrir "une structure vers le haut, pour mieux voir, donc pour des raisons de sécurité".

Il ne faut pas adapter la ville au véhicule mais le véhicule au milieu urbain.

On ne doit pas "décélérer" l'automobile, mais l'homme qui se trouve à l'intérieur.

Un véhicule intermédiaire Le "Rationaliste de l'intermodalité" (Entretien T13)

PROFIL

Monsieur R. R. est âgé de 45/50 ans. Conseiller National, il siège au Parlement (Démocrate Chrétien). Professeur d'économie à l'université de Fribourg. Directeur de l'IRE (*Istituto Regionale Economico*). Monsieur R. est spécialisé dans les questions liées à la politique et à l'économie des régions. Partisan de la *Regio Insubrica* (reliant les trois lacs de Lugano, Côme et Varèse), il prône une économie des régions transfrontalières.

Il conduit une grosse Citroën, dont il a besoin pour se rendre à Berne. C'est une voiture commode, qu'il apprécie. Pour lui la voiture n'a pas de valeur symbolique. Il a déjà acheté une voiture par téléphone, simplement parce que sa femme lui avait dit qu'elle n'était pas mal. Il lui a simplement dit : "Si elle te plaît, achète-là".

Néanmoins il rappelle avoir acheté un ancien modèle de Fiat, alors que le nouveau modèle était déjà sorti, parce qu'il se méfie des voitures neuves.

RESUME

M. R. évoque une voiture virtuelle, au sens où il décrit la petite voiture urbaine telle qu'elle devrait être plutôt que telle qu'elle est hic et nunc. C'est pour cette raison, par exemple, qu'il ne se prononce pas sur une définition achevée de la petite voiture, mais adopte une position de large ouverture, d'empathie et de sympathie pour le petit véhicule urbain dont il attend beaucoup, comme il attend beaucoup de toutes les nouvelles expérimentations dans le domaine. Il leur reconnaît de grandes potentialités écologiques, en particulier dans la recherche de solutions d'intermodalité. Ennemi de la "voiture-signe" ou de la voiture symbole d'un statut social, M. R. plaide pour une petite voiture urbaine résolument "ouverte", multifonctionnelle et conviviale.

SPECIFICITE TECHNIQUE

Amené à s'exprimer sur la spécificité technique des petites voitures, l'interviewé évoquera systématiquement une voiture du futur plutôt que les petites voitures classiques. Pour lui, les critères sont les suivants : le **faible poids**, le **moteur propre** de type alternatif, enfin une consommation égale ou inférieure à **3 litres aux 100**. Cette dernière condition lui paraît sans doute la plus importante et la plus impérative ("il n'y a pas d'autres solutions, ne cherchons pas midi à 14 heures"). Autre critère, le **confort et l'ergonomie** : il se dit peu convaincu par certaines expérimentations dont il a eu connaissance, notamment celles qui installent le conducteur en station verticale, une solution qu'il juge "absurde, car il faut du confort".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

La petite voiture doit se caractériser avant tout par son côté "ouvert", accessible à tous, et cela sans exclusive. A ce propos, M. R. réfutera certains stéréotypes ou idées toutes faites, en particulier ceux qui voient la petite voiture comme une voiture typique de la ménagère, ou plus largement de la femme. Il la voit plutôt comme **la voiture de tous**, et singulièrement de la famille, voiture plurifonctionnelle, souple dans son usage et son affectation, "une sorte de joker pour toute la famille : jeunes, parents et grand-parents, voire pour les voisins".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Non seulement, l'interlocuteur est très favorable à la petite voiture, mais il dit encore en attendre beaucoup, du fait de ses nombreuses qualités environnementales. En premier lieu elle est **petite et légère**, ce qui la rend

immédiatement écologique puisqu'elle permet de résoudre les problèmes de parking et de stationnement, ouvrant à des solutions à la japonaise, pays dans lequel M. R. a vu "des voitures dans les positions les plus diverses, où les voitures sont à la verticale lorsqu'elles sont garées, où les garages possèdent trois places, etc.". En second lieu, et cet argument est jugé essentiel, la petite voiture du fait de sa légèreté, **consomme moins**.

Mais l'argument principal, c'est que la petite voiture permet de faire un choix en fonction de la longueur du parcours que l'on veut effectuer : "ainsi, pour parcourir une distance supérieure à 100 kilomètres, on peut utiliser une grosse voiture, alors qu'au-dessous de 100 kilomètres, il est beaucoup plus profitable d'utiliser un petit véhicule".

En conséquence, la petite voiture a un vrai avenir en ville, du fait précisément qu'elle permet de faire un choix, et donc de limiter le nombre des gros véhicules en circulation, "car il y a des limites physiques, et on ne peut pas employer le même genre de véhicule pour faire 3 kilomètres ou pour en faire 500, c'est aussi absurde que stupide".

La petite voiture ouvre donc la porte à des solutions de substitution et d'intermodalité, de choix raisonnable, sur le modèle de ce que l'enquêté pratique et apprécie déjà, lui qui, "au lieu de s'acheter une BMW, s'achète l'abonnement général de train ou encore se déplace en avion s'il le faut".

PROSPECTIVE

L'interlocuteur commencera par évoquer la SMART pour souligner combien cette expérience lui semble originale et prometteuse, sous l'angle de l'écologie d'abord, mais aussi parce que cette petite voiture se présente sous l'aspect d'un **véhicule ludique**, autorisant une appropriation fondée sur le plaisir et l'émotion : "l'idée me paraît excellente, parce que c'est une petite voiture pour le quotidien, gaie, qui donne de la joie et surtout qui permet, à cause de ses différentes couleurs, qu'on lui donne une touche individuelle. Cela a de l'avenir parce qu'il est quand même important qu'on puisse donner un caractère individuel à la voiture que l'on possède".

A PROPOS DE CAR-SHARING.

M. R. imagine plusieurs contextes dans lesquels des initiatives de type *car-sharing* pourraient être tentées. Au niveau des coopératives de quartier d'abord, au niveau de grands groupes familiaux ensuite. Il pense également que la petite voiture électrique devrait venir occuper une place complémentaire avec les transports publics, au niveau des gares et des aéroports notamment, où la

"possibilité serait donnée de louer une voiture électrique pour la durée du séjour par exemple, de manière rapide et efficace, et surtout sans trop de paperasse". Ces initiatives devraient être assorties de mesures incitatives, ainsi "ces voitures seraient uniquement à la disposition des gens qui arrivent en ville avec les transports publics (train, autobus, avion), mais pas à la disposition de ceux qui se déplacent déjà en voiture. Cela devrait être une sorte de **privilège pour ceux qui se déplacent en train ou plus généralement avec des transports collectifs**".

EXPRESSIONS REMARQUABLES

La petite voiture doit être une sorte de joker pour toute la famille : jeunes, parents et grands-parents, voire voisins.

La petite voiture permet de faire un choix et de limiter le nombre de gros véhicules en circulation.

La petite voiture a de l'avenir parce que l'on doit pouvoir donner une touche individuelle à sa voiture.

La voiture du pauvre Le "Positiviste" (Entretien T14)

PROFIL

Monsieur M. B. est âgé de 54 ans. Bio-généticien, vice-maire de Locarno, et responsable du Département de l'Aménagement du Territoire de la région et directeur du projet CIT (reformulation des concepts de transport publics et moyens de transport de la région). Il est très intrigué par cette recherche. Il affirme tout de suite qu'il est plongé dans les problèmes de trafic allant de la circulation à l'intérieur de la ville, aux liaisons avec les vallées et qu'il a vu toutes sortes de projets, du tunnel le plus extravagant au pont sur le Lac majeur le plus audacieux.

Il n'y a pas de solution sans un petit peu de bon sens, c'est là sa façon de voir les problèmes en général : c'est une personnalité très pragmatique.

RESUME

M. B. considère, sans animosité envers elle, que la petite voiture est dévolue à celles et à ceux qui sont condamnés à se satisfaire d'un standard automobile modeste (jeunes désargentés, classes sociales sans moyens économiques...), ou encore à une population féminine ou "single". Elle symbolise donc la voiture du pauvre, au sens

où son usage est forcément limité par sa taille et son volume utile, au sens aussi où sa modestie contredit les investissements et les appropriations émotionnelles ou esthétiques. De toute manière, la résolution des grands problèmes environnementaux et urbains passe par des solutions radicales et high-tech dans lesquelles la petite voiture n'occupe qu'une place insignifiante. Enfin, la mobilité est déterminée par un tel nombre de variables que les anticipations sont à peu près impossibles à effectuer, ce qui contribue à rendre très aléatoire la mise au point d'un véhicule susceptible de répondre à l'ensemble des problèmes qui se posent et se poseront.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

Comme précédemment, les propos de l'enquête oscillent entre l'éventuelle future voiture urbaine et la petite voiture classique. Les critères énoncés sont au nombre de trois : Premièrement, la **cylindrée** qui fixe une limite supérieure à 1000 cm³; deuxièmement, le **nombre de places**, qui doit être limité; troisièmement, et ce critère est complémentaire du précédent, un critère d'équilibre entre petite taille **extérieure** et bon volume **intérieur**, l'espace intérieur devant être à la fois spacieux et restreint.

SPECIFICITE TECHNIQUE

M. B. est peu disert sur ce point. En tant que scientifique lui-même, il insiste sur le fait qu'il faut finalement faire confiance à l'industrie automobile, même si le passage de la découverte de solutions techniques à leur divulgation peut être lent. De surcroît, il y a lieu d'être "réaliste", tant il est vrai que l'écologie "dépend d'abord des questions et des contextes économiques".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

L'enquête avance qu'il s'agit d'abord et pour l'essentiel de voitures destinées à des populations modestes, en particulier **les jeunes** qui n'ont que peu de moyens et **les classes sociales peu fortunées** : "Pour moi, les seuls acheteurs de la petite voiture sont les jeunes qui n'ont pas d'argent et les classes sociales qui n'ont pas de moyens économiques. Mais attention, il s'agit seulement d'une question de prix, et pas d'autre chose. S'ils trouvent une voiture d'occasion moins chère, la question du petit ou du grand n'est plus un critère, à la condition que la cylindrée ne dépasse pas 1300 cm³ et que la grosse voiture ne consomme pas trop".

Deux autres publics de la petite voiture sont encore évoqués; en premier lieu **les femmes**, encore qu'une petite voiture ne serve à rien à une mère de famille ou à

une ménagère, comme en témoigne ce commentaire personnel : "Ma femme avait une petite Fiat lorsque nous n'avions pas encore d'enfants. Mais maintenant, comment faire les achats avec trois enfants ? Et comment faire pour transporter les deux grands qui font du hockey ou encore lorsqu'ils vont skier avec leurs copains ?". En second lieu, **les single**, plutôt les célibataires de sexe féminin d'ailleurs, M. B. reconnaissant aux petites voitures quelque chose de féminin, de peu viril, de peu appropriable pour ce qu'il désigne comme un "esprit latin". Et d'évoquer **l'importance symbolique de la voiture** dans cette culture : "La voiture dans les pays latins raconte beaucoup d'histoires, dit beaucoup de choses, le *latin-lover* qui drague, le sportif qui amène son matériel, les amants qui font l'amour dans la voiture... **L'esprit latin** joue vraiment un rôle fondamental; pour les gens la voiture, c'est un peu la pièce supplémentaire de la maison. D'ailleurs, chez nous, on soigne mieux les voitures que les femmes ou les enfants. On est vraiment très attaché à la voiture, même les gens qui les maltraitent et on a vraiment de la peine à s'en séparer. Moi, personnellement, j'aime les voitures confortables, le genre station wagon dans laquelle je fourre tout ce dont j'ai besoin pour mes différentes activités".

Concluant cette partie, l'interviewé dira sa conviction qu'une petite voiture ne peut être autre chose qu'une **deuxième voiture**, mais une deuxième voiture dont on peut se demander à quoi elle sert, tout compte fait : "Si je pense à la vie de ma propre famille, je constate qu'elle ne sert à rien, ou pas à grand-chose".

SPECIFICITE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

L'interlocuteur lui en concède très peu. Il lui paraît en effet que les problèmes d'environnement et de gestion urbaine exigent des solutions sollicitant la haute technologie. Comme il le dit lui-même, la petite voiture "ne sert à rien. car dans ce domaine, il faut vraiment avoir le courage d'innover, mais sans crainte du ridicule dans les propositions. Dans les villes, il faudra faire des **pistes magnétiques**, avec des voitures gérées par des ordinateurs, dont la conduite serait tellement simple que même les personnes très âgées pourraient les utiliser. De même, là où il y a un accès difficile à une ville à cause d'une queue constante par exemple, ou encore là où il y a des passages obligés comme au tunnel du Gotthard, il faudrait mettre des **tapis roulants**. Les gens s'habitueraient ainsi aux nouveaux rythmes et seraient plus heureux. Personne n'aime passer en voiture sous le tunnel du Gotthard. C'est ennuyeux, il faut quand même conduire et être attentif, toujours à 80 à l'heure".

Enfin, la voiture doit absolument continuer de pouvoir garantir et favoriser **l'indépendance**, un critère qui devra être intégré dans tous les projets relatifs à la petite voiture.

PROSPECTIVE

Après avoir révélé son ignorance sur l'expérience SMART, l'interviewé conclue l'entretien en rappelant la complexité des questions et des problématiques liées à la mobilité, vaste ensemble soumis à des déterminations tout à la fois complexes, évolutives et aléatoires - un constat qui rend presque impossible la mise au point de solutions à la fois adéquates et définitives : "Mais soyons francs, on ne peut pas régler tous ces problèmes si facilement, car la voiture est liée aux moeurs, au monde du travail, à l'évolution du marché, aux habitudes des gens, à une telle quantité de variables qu'il faudrait être de vrais voyants pour inventer la voiture qui résoudrait les problèmes spécifiques de chaque époque. Qui aurait pu prévoir que les femmes aient un tel accès au monde du travail ? Qui peut savoir comment va évoluer la famille ?"

EXPRESSIONS REMARQUABLES

Pour moi, les seuls acheteurs de la petite voiture sont les jeunes qui n'ont pas d'argent et les classes sociales qui n'ont pas de moyens économiques.

Si on trouve une voiture d'occasion moins chère, la question du petit ou du grand n'est plus un critère.

Pour les gens, la voiture, c'est un peu la pièce supplémentaire de la maison. D'ailleurs, chez nous, on soigne mieux les voitures que les femmes ou les enfants.

La spécificité de la voiture, cela reste l'indépendance.

Des jouets d'enfant L'"Esthète" (Entretien T15)

PROFIL

Monsieur G. est âgé de 42 ans. Architecte-urbaniste, il a longtemps travaillé pour la ville de Locarno. Très à l'aise, il se concentre surtout sur les aspects liés à la mobilité de celui qui travaille.

RESUME

A son tour, cet interlocuteur se réfère davantage à une petite voiture urbaine virtuelle et imaginaire qu'à la petite voiture classique existante. Plutôt dubitatif et ironique sur ce type de véhicule, il ne le conçoit qu'électrique, et d'une certaine manière le plus "normal" possible. Cette attitude lui est dictée par un registre d'interprétation qui emprunte pour l'essentiel au domaine de l'esthétique et de la beauté des objets.

Plutôt sceptique quant à la valeur écologique et environnementale des petits véhicules, il est tout à fait hostile aux modalités de partage de voitures, préférant largement des solutions plus individualistes.

DEFINITION DE LA PETITE VOITURE

La petite voiture à laquelle se réfère l'enquêté ne concerne donc que d'assez loin la petite voiture de série, classique. Celle à laquelle il pense s'articule autour des critères suivant : un **moteur électrique**, une **cylindrée très réduite**, et une **forme générale** devant trancher d'avec la production banale, soit un **monovolume court**, équipé de **deux portes** et d'une **porte arrière**. Voiture ayant renoncé aux canons de l'aérodynamique, elle devrait aussi être **facile à conduire**, à la rigueur complètement automatique et **pratique à garer**.

SPECIFICITE TECHNIQUE

De ce point de vue, ce véhicule devrait conjuguer deux caractéristiques principales. En premier lieu, une **motorisation électrique**, ce qui fait dire ici à notre interlocuteur que le problème est finalement moins celui de la taille des voitures que celui de la conception du moteur. En second lieu, son **design** et ses qualités de **confort** et de **sécurité** devraient être spécialement travaillés, "l'innovation devant pourtant respecter une certaine tradition automobile".

SPECIFICITE SOCIO-ECONOMIQUE

Sans évoquer un quelconque "public-cible", l'interviewé dit combien les petites voitures paraissent étrangères à ses propres goûts en matière automobile, et particulièrement du fait qu'elles lui semblent violer des règles esthétiques de beauté et de tradition. "Vous savez, je conduis une Alfa Romeo, en somme une belle voiture. Je suis un esthète, j'aime avoir de beaux objets, de beaux appareils ménagers. La forme, et la forme de la voiture aussi, ont une grande importance". C'est cette préoccupation esthétique qui lui laisse supposer l'échec des petites voitures urbaines, voire le refus par les consommateurs et le marché : "La voiture qui résoudra les problèmes du trafic sera forcément horrible, alors finalement laissons tomber". C'est la raison pour laquelle seules les voitures électriques classiques lui paraissent raisonnablement pouvoir s'imposer, "des voitures normales comme les Golf, les Renault ou les Honda", les autres n'étant guère "que des jouets". M. G. évoquera aussi son scepticisme quant au succès de voitures qui ne permettent pas, du fait de leur manque d'attractivité, d'attachement particulier et de relation "affective".

L'interlocuteur ne voit pas dans la petite voiture urbaine de véritable potentiel écologique, ne serait-ce qu'au niveau de l'amélioration du trafic. En premier lieu, seules des voitures minuscules pourraient avoir une quelconque influence sur la formation des queues. En second lieu, à moins d'une généralisation massive de ces voitures, on ne voit pas comment il faudrait gérer la question des places de stationnement, la coexistence de grands et de petits véhicules rendant les choses plus difficiles encore, "une véritable folie". En troisième lieu, une telle formule serait inadéquate dans une situation régionale et urbaine comme le Tessin, "car au Tessin, 90 % des personnes qui se déplacent en ville n'y vivent pas, aussi nous n'avons pas que des problèmes à l'intérieur des villes, mais surtout au niveau des accès à la ville". En conclusion, M. G. dit combien la mobilité lui semble être un phénomène complexe, lié de manière incontournable au marché du travail et aux déplacements professionnels, sur lesquels il est presque impossible d'agir.

Questionné sur des questions d'intermodalité, M. G. est très radical, tant il est vrai que pour lui les transports collectifs et les transports individuels sont dans une relation d'exclusion mutuelle : "En ville, je ne vois **pas d'interaction possible** entre les moyens de transports publics (autobus) et les petites voitures. C'est ou l'un ou l'autre".

PROSPECTIVE

M. G. montre peu d'intérêt et d'information pour SMART. Il rappelle à ce propos combien l'aspect géographique compte dans le choix d'un véhicule et combien la possession d'un vrai véhicule en propre est nécessaire dans l'accomplissement des tâches quotidiennes : "Vous savez, personnellement, j'habite à 68 km d'ici et je ne peux pas me passer de l'auto. Si je viens en train, c'était le cas lorsqu'on m'a retiré le permis de conduire à cause d'un accident, il me faut prendre un autobus des PTT pour descendre de Montagnola, prendre le train à Lugano, changer à Bellinzona et venir à pied au bureau. Cela me prend 2 heures pour ces kilomètres. Cela ne va pas". Ce sont les mêmes raisons qui disqualifient le *Car Sharing*, jugé peu adéquat à la flexibilité qu'exigent vie quotidienne et vie professionnelle : "C'est bien beau, mais pas pour quelqu'un qui travaille en tant qu'indépendant, qui doit voir des clients, aujourd'hui ici, demain là-bas, un client qui peut demander à changer de lieu de rendez-vous, etc., enfin vous connaissez cela. Je n'arrive même pas à partager ma voiture avec ma propre femme !"

Il en résulte que la seule alternative à la voiture privée pourrait pour lui être incarnée par un **réseau de taxis performants et bon marché**, "un réseau

comparable au téléphone, car quand vous téléphonez, vous n'attendez pas, c'est rapide, c'est quand vous voulez, où vous voulez, comme avec un Natel".

EXPRESSIONS REMARQUABLES

L'innovation doit néanmoins respecter une certaine tradition automobile.

La voiture qui résoudra les problèmes du trafic sera forcément horrible.

Pour moi ce sont des jouets, je n'en achèterais jamais.

La voiture c'est comme la maison, les gens s'y attachent.

La seule alternative à la voiture privée pourrait pour lui être incarnée par un réseau de taxis performants et bon marché.

Conclusion

Un catalogue de représentations stéréotypées Imagerie constituée

Le but de cette première partie étant d'établir un état des lieux de ce que nous avons nommé l'imagerie constituée de la petite voiture, les lignes qui suivent visent à établir un catalogue raisonné des représentations stéréotypées qui la composent, en proposant deux types de relecture synthétique (une synthèse par région et une synthèse par type de discours) et un classement affinitaire des figures et représentations dominantes (synthèse par regroupement thématique des entretiens).

Des deux synthèses, on tirera trois formes stéréotypiques majeures et récurrentes : l'enjeu, le témoin et la fiction. Et ce sont ces trois classes qui détermineront finalement l'ordre et la hiérarchisation du catalogue final.

1. Rationnelle, écologique, ou immature - Synthèse par région -

A partir des témoignages recueillis dans chaque aire linguistique, deux ordres de discours seront systématiquement distingués :

- le premier est factuel - informatif, descriptif, et pragmatique;
- le second, plus complexe, relève plutôt de l'ordre de l'évocation - il est normatif, interprétatif et largement travaillé par l'imaginaire (individuel ou collectif).

1.1. LA SUISSE ROMANDE - UN TEMOIN RATIONNEL

UNE DEUXIEME VOITURE

Ce sont les interlocuteurs romands qui se montrent les plus précis dans la description de la petite voiture, ceux-ci évoquant immédiatement des modèles courants et non pas une hypothétique petite voiture urbaine dont on attend beaucoup - à l'exception notable d'une personne pour qui rien ne distingue ces véhicules des autres, sinon des logiques de marketing.

La petite voiture se décline donc comme suit : petite cylindrée comprise entre 800 et 1500 cm³, volume extérieur petit et prise au sol faible, prix compris entre 12 000 et 16 000.- frs, simplicité de conception et de conduite, vocation à faire des trajets courts, faible consommation. Les interlocuteurs insistent sur la vocation explicitement urbaine d'une voiture qui tranche quand même avec la production courante - un interlocuteur la qualifiant même de "voiture de la modernité". Bien que très à l'aise pour décliner des critères de qualification, les enquêtés ne manquent pas de faire remarquer que l'épithète "petite" est aussi subjective et sujette à des interprétations différentes, chaque constructeur proposant à son tour une petite voiture ("on est toujours la petite voiture d'une plus grosse").

Du point de vue technique, ces voitures sont unanimement considérées comme "normales" : ce sont des voitures comme les autres, si ce n'est qu'elles sont plus légères et moins consommatrices de carburant. Mais cette légèreté et cette petitesse éveillent tout de même des suspicions et des inquiétudes chez la moitié des personnes (qui s'interrogent sur la sécurité et sur la fiabilité du moteur de ces voitures). De plus, la petite taille qui donne forme et identité à ces véhicules peut constituer une sorte de handicap, lorsque, par manque de polyfonctionnalité et de souplesse d'usage, elle signifie finalement qu'elle ne peut être qu'une deuxième voiture.

Cette équivalence petite voiture = deuxième voiture, assez récurrente dans les entretiens, permet aussi de distinguer des clientèles-cibles. Malgré l'hétérogénéité des commentaires, on considère le plus souvent que la petite voiture est la voiture de tout un chacun, intéressant donc une large population. Certaines catégories de conducteurs sont toutefois plus immédiatement concernées : les femmes, qui pour des raisons de contraintes domestiques sont astreintes à des trajets urbains répétitifs; les jeunes, pour des raisons économiques ou pour des raisons de mode; les familles aisées qui s'offrent là un deuxième ou un troisième véhicule à la fois branché, écologique et simple.

Pourtant, cette identité incontournable de "deuxième voiture" affaiblit fortement la dimension écologique de ces véhicules, pour leur enlever toute caractéristique de véhicule "alternatif", sauf dans le cadre strict des coopératives automobiles ou

autres modalités d'auto-partage. On leur reconnaît certes une valeur positive, du fait qu'ils polluent moins et font peu de bruit, mais on ne voit pas comment les introduire dans un dispositif d'intégration modale. Quant à leur petite taille, elle ne semble pas devoir garantir une plus grande fluidité du trafic, la petitesse augmentant en fait le nombre des voitures en circulation. On se demande même, de cas en cas, si la possibilité de se faufiler partout n'est pas susceptible de générer une mobilité égoïste et indisciplinée, "à l'italienne".

UNE ECONOMIE DU PETIT

La petite voiture n'est pas une voiture nouvelle, même si elle est une voiture différente. Chacun des interlocuteurs procédera à une espèce de phylogénèse automobile pour la faire remonter à l'Austin mini, à la R4, à la 2CV, voire même à l'Alfa spider et à la R5. Ce caractère somme toute assez conventionnel prévient contre tous les enchantements, les interlocuteurs ne se retrouvant pas dans les discours publicitaires qui vantent le bonheur, la jeunesse et la convivialité. Voiture normale, la petite voiture est malgré tout porteuse d'un message qui l'oppose à la grosse voiture luxueuse et prédatrice : message de raison et d'économie qui lui donne une identité de "**voiture de la crise**". **Voiture hybride** donc puisque d'un côté elle peut être considérée comme la voiture technologique, du progrès et du futur, et que de l'autre elle représente la voiture d'aujourd'hui, du raisonnable, du calcul économique et sans doute aussi du souci écologique. De ce dernier point de vue, et quand bien même les attentes sont moins impérieuses et moins impératives qu'en Suisse allemande, la petite voiture ne se confond pas avec le petit véhicule réellement urbain que certains interlocuteurs appellent de leurs vœux.

D'où la connotation dominante du "petit", qui est ici celle du **raisonnable** et du **positif** : faire petit, c'est faire économie (matérielle ou immatérielle); la petite voiture est un moyen de cacher son statut, elle doit servir à effectuer des petits trajets (économiques), c'est une voiture de la crise, c'est une voiture de femme, etc.

1.2. LA SUISSE ALLEMANDE - UN ENJEU ECOLOGIQUE

UNE VOITURE AUTHENTIQUE

La petite voiture est pour l'essentiel décrite sans difficulté par des critères de taille (c'est-à-dire de volume extérieur, et non de volume intérieur, que l'on juge satisfaisant) et de consommation énergétique, qui la rendent du même coup plutôt écologique et destinée prioritairement à des trajets modestes. Ces deux critères mis à part, la petite voiture apparaît comme une authentique voiture, relevant des mêmes normes et standards que les voitures de plus grande taille.

Les interlocuteurs sont moins unanimes sur la question de leur sécurité, les uns l'estimant insatisfaisante, les autres identique à celle des grandes voitures.

Le public-cible de ces véhicules paraît plus flou qu'au Tessin. On fait observer que la petite voiture intéresse principalement deux grandes catégories d'usagers :

- d'un côté les écologistes, ou tout au moins les gens conscients que l'achat d'une voiture doit désormais répondre à des critères qui ne seraient plus seulement hédonistiques ou émotionnels;
- d'un autre côté, les gens plutôt "branchés", soucieux par cette acquisition de montrer qu'ils sont "dans le coup".

Le potentiel écologique de ces voitures est souligné, sous l'angle principal de leur consommation modeste, mais on reste néanmoins sceptique, la gestion améliorée du trafic exigeant des efforts et des initiatives considérables.

UNE ETAPE VERS LA VILLE ECOLOGIQUE

On doit constater ici que les avis exprimés renvoient moins à la petite voiture "ici et maintenant" qu'à une vraie petite voiture urbaine à venir, dont celles qui roulent aujourd'hui préfigurent en quelque sorte la venue. La petite voiture "classique" apparaît donc comme **une étape vers la petite voiture urbaine** spécifique, propre, ayant perdu le caractère de polyfonctionnalité qu'on lui reproche aujourd'hui, compatible avec d'autres modes de transport dont elle ne devrait être qu'un rouage, intégrée à une réforme sociale globale de la mobilité, acte désormais réfléchi plutôt que subi.

De tels systèmes de représentations mettent l'automobiliste à distance des critères esthétiques, affectifs ou symboliques anciens et ne permettent plus de légitimer qu'un rapport strictement instrumental à la voiture.

Du point de vue des valeurs, la petite voiture urbaine participe donc d'une **espèce de mythe dynamique**, en ce sens qu'elle n'est sans doute pas vraiment réalisable dans sa totalité, qu'elle constitue un rêve technologique dont on s'approche par degrés, une sorte d'horizon par principe inatteignable, mais dont chaque étape du développement automobile vient concrétiser certains aspects. Manifestation de millénarisme automobile en quelque sorte. En même temps, la petite voiture est d'ores et déjà située du côté des valeurs nouvelles, de l'éthique et de la responsabilité - comme s'il y avait adéquation entre petitesse et caractère inoffensif du véhicule.

Les connotations dominantes du petit sont cette fois **valorisantes et écologiques** : valeur et *mise en valeur du contexte* (le petit est intégré à un dispositif plus vaste, la petite voiture est impliquée dans un système complémentaire de transport et de mobilité); *relativisation des termes* : le petit peut produire du grand

("gulliverisation" et jeu sur les échelles), la voiture petite à l'extérieur est grande à l'intérieur (dialectique du contenu et du contenant).

1.3. LE TESSIN - UNE FICTION IMMATURE

UN CERTAIN DROIT A LA FANTAISIE

On remarquera d'abord qu'il y a généralement consensus sur la définition de "la petite voiture". C'est un véhicule petit, facile à garer, dont la vocation est d'assurer des **déplacements urbains** ou **déplacements interurbains brefs**. Sa **taille réduite** offre paradoxalement un volume intérieur intéressant. Elle est de petite cylindrée (env. 1000 cm³), d'où une consommation énergétique faible, ce qui lui confère un statut plutôt "positif" du point de vue de l'écologie. C'est un véhicule auquel on reconnaît même une sorte de **droit à la fantaisie** (design en particulier). Mais c'est un véhicule qui n'en est pas moins considéré comme "**normal**", au sens où ses spécificités techniques l'inscrivent pleinement dans une chaîne automobile classique. On considère même, de cas en cas, qu'il est peut-être "**trop normal**", certains interlocuteurs les trouvant suréquipées (en matière de sécurité notamment). L'argument du prix ne semble pas prévalent, ces voitures au prix plancher modeste pouvant très rapidement devenir coûteuses quand elles sont mieux équipées - une "course aux options" à laquelle les consommateurs sont d'ailleurs attachés.

Du point de vue de son public, cette voiture paraît "quand même devoir concerner" avant tout **les femmes**, c'est-à-dire les ménagères et les mères de famille, la petite voiture apparaissant dès lors comme une deuxième voiture. Mais "deuxième voiture" signifie alors également voiture à disposition de tous les membres de **la famille**, et en particulier **les jeunes**. De la petite voiture on pourrait alors dire qu'elle est décrite comme une **voiture "ouverte"**, dont l'appropriation relève moins de logiques égoïstes ou individualistes que d'une logique d'usage partagé, défini en premier lieu par la "catégorie du pratique".

En matière urbaine et environnementale, la petite voiture n'est parée d'aucun potentiel d'amélioration ou de résolution des principales nuisances. On fait certes valoir la dimension de faible consommation d'essence, tout comme on postule qu'une généralisation massive des petites voitures pourrait éventuellement améliorer les questions de stationnement. Mais pour le reste, de nombreux arguments ne la font pas apparaître comme une voiture écologique ni même économique : sa motorisation est conventionnelle; la mobilité est un facteur complexe qui implique des solutions techniques révolutionnaires; le problème tessinois n'est pas celui de l'engorgement des centres, mais celui de l'accès de nombreux pendulaires aux centres urbains.

La petite voiture ne semble pas trancher radicalement avec la production automobile courante, une petite voiture étant finalement une voiture petite. Il est d'ailleurs significatif de constater que les interlocuteurs l'inscrivent souvent dans une filiation ancienne, qui les rapproche de vieux modèles comme les mini, les R4 ou encore les 2CV, petites voitures avant la lettre.

On constatera aussi que les interviewés tessinois ont tendance, au cours des entretiens, à abandonner les modèles classiques de petites voitures, pour évoquer, comme un manque, *une vraie petite voiture urbaine encore introuvable*, véhicule en quelque sorte idéal, électrique, silencieux et consommant moins de 3 litres aux 100.

Frappe aussi une certaine condescendance à l'égard des petites voitures, jugées laides, peu sportives, voire même disqualifiantes, pour les conducteurs masculins en particulier. "Voiture immature", "voiture impubère", "voiture asexuée", autant d'évocations certes imaginaires voire fantasmagiques, mais qui sont susceptibles d'être verbalisées à travers l'affirmation d'un goût prononcé, dans une culture locale que les interlocuteurs reconnaissent volontiers comme latine et quelque peu machiste, pour les belles voitures rapides et plus généralement pour les belles choses. A l'appui de ces interprétations, les personnes interrogées diront que le prix considérable d'une voiture suscite nécessairement des appropriations privatives et le souci d'affirmer une identité et un statut social, un peu comme un logement, la voiture constituant d'ailleurs à sa manière un prolongement du domicile. Enfin, cette soi-disant culture latine, et le propos est ici explicite, inscrit la voiture dans une forme de consommation individualiste et libertaire, qui disqualifie notamment les réflexions communautaires type *car-sharing*, au profit de solutions plus personnalisées, genre banalisation des réseaux de taxis.

D'où la connotation dominante du "petit" : une **miniaturisation** quelque peu **disqualifiante**. Le qualificatif sous-entend de manière dominante que la "petite" voiture relève du registre de l'immaturité, de l'impuberté, de l'incomplétude.

2. Individualiste, complémentaire ou superflue

- Synthèse par type de discours -

2.1. LE TEMOIGNAGE D'UNE INDIVIDUALISATION DES MODES DE TRANSPORT - DISCOURS TECHNICO-INSTITUTIONNEL

Schématiquement, la conception de la petite voiture urbaine renvoie à deux positions presque opposées, qui comprend d'un côté les Tessinois et de l'autre les Alémaniques et les Romands.

Les premiers ne parviennent pas à intégrer la petite voiture classique dans un schéma de mobilité renouvelée, par exemple dans une perspective de complémentarité entre transport public et voiture privée. Cette dimension est accentuée par le fait qu'on ne peut pas se référer à des expérimentations locales qui donneraient du corps à des souhaits nouveaux. Au Tessin, l'accroissement de la mobilité, de la pendularité ou de la congestion paraît relever de l'ordre d'une fatalité encore surdéterminée par des causes géographiques. C'est la *high-technology* qui devrait résoudre les problèmes de mobilité, toujours représentés comme des problèmes macro-sociaux de gestion de flux : voitures électriques futuristes, pistes magnétiques, pilotage et gestion des véhicules par ordinateur, tapis roulant. Dès lors, le petit véhicule classique est inopérant. Ou alors, c'est le recours à des *solutions individualistes* qui devrait permettre une amélioration : le réseau de taxi fonctionnant comme un réseau téléphonique (pouvoir appeler, se déplacer quand on veut, comme on veut) paraît plus performant que des solutions d'auto-partage. Derrière ces représentations techniques des problèmes de mobilité, s'affirme en outre de manière sous-jacente une **culture automobile esthétique**, qui fait dire à certains qu'une vraie petite voiture urbaine serait tellement laide qu'elle en deviendrait dissuasive (gadgétisation et jouet d'enfant).

Quand aux Alémaniques et aux Romands, le pragmatisme plus avancé de leurs représentations peut se référer à des expériences concrètes menées dans diverses villes ou régions. La notion d'intervention publique pour résoudre des conflits automobiles est moins grevée par le fatalisme et est ressentie comme à la fois plus civique et plus collective. La définition de la mobilité, moins générale, s'attache davantage à une approche de **phénomènes micro-sociaux** - à une compréhension fine des motivations de déplacement des individus et des ménages. Si on déplore encore l'existence d'un chaînon automobile manquant, en l'occurrence l'authentique petit véhicule urbain spécifique, on prête quand même à la petite voiture classique une valeur urbaine et une valeur complémentaire ajoutées : elle s'intègre d'ores et déjà dans une **chaîne de mobilité**, selon des modalités différentes qui préfigurent ce que pourrait être son rôle spécifiquement urbain de demain.

2.2. UNE TENDANCE ILLUSOIRE - DISCOURS POLITIQUE OU PARTISAN

L'accord est général pour évoquer l'actualité du thème de la petite voiture en ville. A cela deux raisons principales : une raison écologique globale (position de principe à laquelle ne peut plus échapper le politique) et une raison d'échelle (on s'accorde à trouver absurde de se servir d'un même véhicule pour parcourir de grandes et de petites distances). La logique d'interprétation et de dévolution du sens accordé aux petites voitures se calque donc sur la nuisance que l'on privilégie et que l'on entend réduire en premier lieu. D'où les deux axes principaux qui se dessinent :

- l'axe de *réduction de la pollution*, avec valorisation afférente de la faible consommation (bataille des trois litres);
- l'axe de *réduction de l'encombrement*.

Dans le premier cas, la petite voiture est positivement appréciée; dans le second, on reste plus sceptique parce que la solution, dit-on, passe avant tout par une diminution quantitative du nombre de voitures, qu'elles soient petites ou grandes. Concrètement, on relativise la valeur potentiellement et globalement amélioratrice de la petite voiture classique, sinon pour des raisons de stationnement, tout comme on pense que la petite voiture électrique, qui constitue certes une solution d'avenir mais sur la vocation de laquelle on diverge (voiture ouverte multi-usage ou voiture fermée mono-usage), ne résoudra de loin pas tous les problèmes. Le rôle que joue la diminution de la taille de la voiture sur l'occupation de l'espace urbain devient marginal ou insignifiant par rapport au fait qu'une "petite voiture" est le plus souvent une deuxième voire une troisième voiture et constitue par conséquent avant tout un véhicule supplémentaire dans la ville.

2.3. UN ENJEU DE COMPLEMENTARITE - DISCOURS ASSOCIATIF

Une grande unanimité se fait autour de quatre thématiques principales :

- premièrement, la petite voiture est l'occasion de **redonner du sens à la mobilité**, de remettre de la raison dans l'achat des automobiles : elle devient alors le signe d'une sorte de retour à la normale, elle marque la fin d'une époque, ou encore est désignée comme une "voiture de la crise";
- deuxièmement, la petite voiture doit permettre de poser en des termes nouveaux la question de la **coopération entre transports publics et transports individuels**; cette conviction aujourd'hui commune brouille d'ailleurs fortement les marques de distinction idéologique entre les associations.

- troisièmement, le **vrai petit véhicule urbain est encore à inventer**, dans sa technologie, son design, son concept et sa fonctionnalité; à ce propos, la voiture électrique n'est pas considérée comme l'alpha (romeo) et l'oméga (Opel) du devenir automobile, mais bien comme une étape ou une modalité sur ce chemin; du coup la petite voiture classique et actuelle est considérée comme ayant un faible potentiel écologique, ou alors ne valant que dans le cadre étroit des coopératives automobiles;
- quatrièmement, **la petite voiture**, quelle qu'elle soit, **sera toujours un deuxième véhicule.**

Mais si ces quatre thématiques sont communément partagées par les représentants d'associations diverses, les avis peuvent fortement diverger sur chacune d'entre elles, d'où une dispersion importante des opinions et des rationalisations. Emergent toutefois deux types dominants de discours :

- d'un côté, les **"pragmatiques"**, pour qui les petites voitures classiques existent et constituent plutôt une bonne chose : les profits écologiques directs sont certes minimes mais peuvent être tirés immédiatement; même si la petite voiture est une deuxième voiture, elle constitue une première alternative à certains problèmes;
- d'un autre côté, les **"utopistes"**, à la fois plus offensifs et plus tranquilles, pour qui la mobilité finira bien par connaître sa révolution : transports en commun sur les mailles larges des réseaux, transport motorisé individuel (VEL incluse) sur les branches plus fines, développement des formes et modalités d'autopartage qui pourront donner un coup de pouce à la petite voiture, dans ses formes les plus diverses, y compris les plus classiques.

Mais l'enchevêtrement des arguments et la circulation des concepts entre des groupements associatifs a priori opposés sont de plus en plus importants. La campagne "Lean-Mobilität", décrite dans l'entretien ZH4, est à ce titre particulièrement significative. Tout d'abord elle signifie que le lobby traditionnel des automobilistes reprend en partie à son compte des arguments qui, il y a quelques années encore, étaient propagés par les seuls écologistes. Rendu attentif à ce fait, M. C acquiesce indirectement en renvoyant à la capacité du TCS d'apprendre (*Lernfähigkeit*).

On voit donc que la petite voiture devient l'objet d'une lutte entre lobbies opposés : pour l'ATE (mobilité alternative) la petite voiture est un moyen de réduire la mobilité et d'assurer l'accès aux transports publics, pour le TCS (lobby automobile traditionnel) elle est un garant de la mobilité individuelle.

On peut de ce fait se demander si l'on peut envisager une collaboration entre les deux associations. En fait, les alliances sont peu probables parce que, sur le fonds, le clivage demeure, mettant à jour la distinction caractéristique entre

anciens et nouveaux mouvements sociaux (René Levi), à savoir que les premiers se distinguent par leur volonté du *statu quo* alors que les seconds sont mus par leur projet de changement de la société. Concrètement, les premiers veulent propager la petite voiture parce qu'ils veulent ainsi maintenir la liberté du choix de transport à l'avenir (soit assurer la place prépondérante du trafic individuel), alors que les seconds veulent aboutir à d'autres formes de vie sociale en termes de qualité de vie : réduction de la mobilité et transports en commun étant pour eux synonymes d'un cadre meilleur (air, sécurité) et de convivialité (rencontres, échanges).

Indépendamment de cette question politique, on assiste néanmoins à l'heure actuelle à un *transfert des idées propagées par le mouvement écologiste aux franges les plus larges de la population*.

Il est notoire et du reste guère surprenant que la campagne "Lean-Mobilität" soit orchestrée - selon la formule consacrée - de Zurich, la seule aire à proprement parler métropolitaine de la Suisse. Il y a donc lieu de croire que les conditions de la vie urbaine - soit le cadre urbain - fixent une limite à un essor continu de la mobilité individuelle. Au lieu de l'argument "Rasons les villes pour qu'on puisse passer", on opte pour un "Serrons nous les coudes pour qu'on puisse passer". S'y ajoute le fait que pour les protagonistes, c'est un moyen d'engranger du "capital symbolique", dont on dira qu'il n'est jamais inutile pour de futures campagnes électorales.

3. L'enjeu, le témoin et la fiction - Catalogue des figures et représentations -

Que la relecture des entretiens privilégie les opinions attachées aux cultures régionales ou celles des lobbys professionnels, politiques et associatifs, les deux synthèses précédentes font apparaître, par des biais totalement différents, les trois mêmes représentations majeures de la petite voiture, ou plus exactement **trois positions de principe** qui reviennent comme des leitmotivs et qui déterminent très largement tel ou tel discours, telle ou telle appartenance, telle ou telle opinion : la petite voiture constitue *un enjeu* (enjeu écologique pour la plupart des Suisses-allemands, enjeu de complémentarité inter-modale pour les responsables d'associations de transport); elle est un simple *témoignage* (témoignage d'un choix rationnel dans une situation de crise économique pour beaucoup de Suisses romands, d'une individualisation des modes de transport pour les techniciens de l'urbanisme); ou alors elle est pure *fiction* (voiture

immature et fantaisiste pour la plupart des Tessinois, qui nous trompe en nous faisant croire à une réduction de la pollution ou de l'encombrement pour certains politiques).

Or, comme nous le suggérons à la fin du chapitre 1, ce sont précisément ces trois positions de principe qui permettent de redistribuer, rétrospectivement, en les regroupant par affinité ou par proximité thématique, les représentations dominantes et les figures correspondant à chacun des entretiens effectués dans les trois régions. Ainsi peut-on finalement distinguer :

- celles qui font de la petite voiture **un enjeu pour l'avenir** (un enjeu symbolique de changement de philosophie des transports, mais aussi un enjeu de vie quotidienne et de partage social, ou un enjeu de régulation des transports régionaux);
- celles qui en font le simple **témoin d'une évolution présente** (non seulement de la crise ou de l'individualisation de la société, mais aussi de l'évolution des représentations de l'urbanité, des choix économiques individuels, des trouvailles technologiques ou des formes de véhicule existantes);
- celles enfin qui n'y voient que la **trace fictive d'un épiphénomène**, voire qui vont jusqu'à en nier l'existence (un leurre) ou à regretter le **passé** que le petit véhicule tend à effacer (l'esthétique des "grosses voitures" ou la reconnaissance des "vraies voitures").

D'où la forme rétrospective finale que l'on peut donner au classement des représentations stéréotypées de la petite voiture.

REPRESENTATION DOMINANTE	FIGURE	CODE
La petite voiture comme enjeu		
Une éthique de la mobilité	Le Nouveau Philosophe	BE1
Un maillon de la chaîne	Le Prestataire de services	BE3
Une voiture à partager	Le Militant	VD2
Un véhicule intermodal	Le Rationaliste intermodal	TI3
La petite voiture comme témoin		
Un signe d'Urbanité	Le Gestionnaire urbain	VD4
Un choix raisonnable	Le Technicien	TI2
Une trouvaille à faire	Le Rationaliste du futur	BE2
Une forme nouvelle	L'Expérimentateur	VD1
La voiture du pauvre	Le Positiviste	TI4
La petite voiture comme fiction		
Un véhicule de réserve	Le Promoteur	ZH4
Un leurre ou une fiction	L'Opposant	VD5
Une question résolue	Le Politicien	TI1
Une perte des valeurs	L'Individualiste nostalgique	VD3
Des jouets d'enfants	L'Esthète	TI5

De ces représentations stéréotypées, extraites de la parole des "gens de métier", on rappellera qu'elles ne sous-entendent aucun jugement de valeur, mais désignent avec précision des représentations arrêtées, clairement explicitées par les personnes qui en sont porteuses, et qui ont en outre une valeur de modèle (c'est une imagerie constituée) dans les processus de diffusion dont ils font l'objet. Mais comment cette imagerie de stéréotypes se constitue-t-elle ? Sur quel fond et quelle mobilité de l'imaginaire ?

Telles sont les questions que l'on abordera dans les deux parties suivantes, en remontant au niveau de l'usage ordinaire, verbalisé en situation de conduite ou par le biais de la rédaction d'anecdotes.

DEUXIEME PARTIE

IMAGES ET ANECDOTES

Analyse de discours restitués

Chapitre 1

Le recueil d'anecdotes

Cette technique, initiée par Jean-François Augoyard et développée par nous-même dans différents travaux³, s'est avérée particulièrement fructueuse dans des contextes de recherche où le défaut de matériaux et d'observations empiriques réclame un recueil extensif d'informations détaillées, parfois minuscules, sur des phénomènes qui passent inaperçus, dans des situations ordinaires que l'on n'a pas coutume d'observer en tant que telles.

Au vu de ce qui précède, nous nous trouvons ici dans une situation de ce type : si la première partie de ce travail a permis de typifier des stéréotypes de représentations de la petite voiture indépendamment de leur contexte environnemental et pragmatique, des observations ordonnées, plus proches de leur origine vécue, manquent cruellement lorsque l'on cherche à désigner et à décrire les principes qui fondent et orientent ces représentations arrêtées. Ce sont des observations de ce type qu'offre l'anecdote, le recueil d'anecdotes devenant alors un *moyen heuristique* de se constituer un matériau autrement manquant.

Avant toutes choses, il convient de rappeler les fondements méthodologiques d'une telle démarche.

1. FONDEMENTS METHODOLOGIQUES

A prétendre travailler à partir d'anecdotes, ne risque-t-on pas de sombrer dans l'anecdotique ? Trois arguments permettent de répondre à cette question légitime.

³ J.-F. AUGOYARD, P. AMPHOUX ET O. BALAY, *Environnement sonore et communication interpersonnelle*, recherche ASP, CNRS / CNET, rapport CRESSON, Grenoble, 1985. P. AMPHOUX et al., *Le bruit, la plainte et le voisin, Le mécanisme de la plainte et son contexte*, rapport CRESSON, Grenoble, 1989.

1.1. UNE FORME EXPRESSIVE ET INTERSUBJECTIVE

D'abord, comme le signalait J.-F. Augoyard, le mot doit être entendu avec nuance. Plus que d'anecdote, c'est de "séquence anecdotique" qu'il faudrait parler, "puisqu'il s'agit toujours de souvenirs concernant une situation vécue, (...) extraite de la chronique singulière dont chacun est l'auteur-acteur"⁴.

Ensuite, si l'anecdote n'a en elle-même aucun intérêt général (c'est bien parce qu'elle se perd dans le détail qu'elle est susceptible d'attirer notre attention sur des phénomènes très mal connus), l'éclatement de principe du corpus d'anecdotes est en fait compensé par deux points communs qui autorisent l'élaboration typologique et qui en font un moyen heuristique pertinent pour approcher les phénomènes sensibles d'interaction ou de perception :

- d'une part, "l'anecdote, pour banale et parfois plate qu'elle soit, fait partie de la *forme expressive du récit* (...)" ; sous les phrases les plus squelettiques, on trouve le plus souvent "la dimension événementielle et l'articulation chronologique non contingente"⁵ ;
- d'autre part, la dispersion des rédacteurs et des subjectivités qui s'expriment à travers ces récits est, elle, compensée par la présence constante d'un "je". "Soit l'auteur a été acteur (agent ou patient) de l'événement raconté, soit il en est le "récitant", le rapporteur (situé parfois au second degré) (...). Dans tous les cas, le "je" fonctionne comme une instance du discours"⁶, et non comme un concept ou comme un individu, ce qui voudrait dire qu'il existe une "*forme énonciative repérable*", intersubjective et à ce titre objectivante, propre à l'anecdote.

1.2. UN RAPPORT PARADOXAL ENTRE FICTION ET REALITE

Deuxième argument. *La mise en forme de l'anecdote permet d'échapper à la difficile question de la vérifiabilité de son contenu.* Il est clair que ce qui est dit dans chaque anecdote récoltée est strictement non vérifiable (diversité des auteurs et des interprétations, infinité des situations relatées, etc.). On ne pourra jamais démontrer que certaines d'entre elles ne reposent pas éventuellement sur la fiction la plus absolue - pas plus d'ailleurs qu'on ne pourra démontrer le contraire; on sait que beaucoup d'anecdotes sont des observations "de seconde main", que d'autres résultent même d'une succession de versions colportées de bouche à oreille, que ce sont souvent tout simplement "des histoires qu'on raconte" (cf. les anecdotes I1 et I2, "Quatre éléphants dans une quatre chevaux", et "A la mesure du cinéma comique")... Ce qui n'empêche pas que, de toute

⁴ J.-F. AUGOYARD, *op. cit.*, p.14.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

évidence, la plupart des anecdotes s'appuie fidèlement sur des faits très réels. Mais elles ne peuvent en principe être départagées les unes des autres. Ce qui les réunit, c'est alors précisément la mise en forme écrite qui consiste, si l'histoire n'est pas absolument "vraie", à la rendre du moins crédible aux yeux du lecteur. Si l'anecdote n'est pas authentique, elle doit au moins apparaître comme potentiellement authentique. Et de fait, parmi les anecdotes que nous avons retenues, il n'en est guère, nous semble-t-il, dont on ne puisse dire que "Tout un chacun a déjà vécu, ou du moins aurait pu vivre cet événement ou se trouver impliqué dans une situation analogue" (un peu comme on dit d'une histoire "Je la connaissais"). On comprend d'ailleurs bien que même si les images de la petite voiture et de la ville reposent sur des constructions fictives ou illusoire, les illusions en question, elles, ont des effets bien réels : les conduites qu'elles engendrent ne peuvent être qualifiées de fictives. La technique de l'anecdote renvoie à ce rapport paradoxal entre fiction et réalité : que les informations relatées ne soient pas vérifiables n'empêche nullement que les effets qu'elles induisent sur les pratiques ou les représentations du petit véhicule soient réels et deviennent par conséquent un matériau précieux pour l'analyse de son "imaginaire constituant".

1.3. UN REGARD INTERIEUR ET EXTERIEUR A LA FOIS

Troisième argument. *La mise en forme de l'anecdote exige une mise à distance minimale de la part du rédacteur.* Quel que soit son degré d'implication initiale dans la situation qu'il décrit, le simple fait d'avoir à en organiser le récit selon une logique narrative l'oblige à un regard rétrospectif, qui, sans accéder à une objectivité pré-établie, constitue néanmoins un regard relativement extérieur par rapport à la situation relatée. Autrement dit, l'anecdote offre l'avantage de fournir au chercheur un matériau qui rend compte d'un *regard à la fois intérieur et extérieur*, position double qui est nécessaire à la compréhension d'un phénomène sensible. En témoignent d'une part l'humour qui caractérise le ton de nombreuses anecdotes (le rédacteur, si cursif soit-il, rédige presque toujours à plusieurs niveaux, se met en scène, se moque même parfois de lui-même, dit le contraire de ce qu'il dit, etc.), d'autre part la difficulté qu'éprouvent et que manifestent beaucoup des personnes sollicitées de se mettre à la rédaction : soit elles se souviennent d'une histoire au moment où nous les sollicitons mais ne la retrouvent pas au moment de la rédiger, soit elles nous prétendent ne jamais avoir été dans des situations de plainte et ne voient pas, dans leur vécu quotidien, ce qui pourrait s'y rapporter. Bien souvent aussi, pour ceux qui jouent le jeu du récit, des histoires imprévues surgissent de la mémoire, qui n'avaient jamais été envisagées sous cet angle. Autrement dit, il arrive que celui même qui a vécu une situation n'en fasse l'observation rétrospective qu'à l'occasion de la rédaction

de l'anecdote. Une part jusqu'alors invisible de l'événement vécu lui est révélée (ainsi qu'au chercheur) et ne prend éventuellement de sens qu'à cette occasion ⁷. La fonction heuristique de l'anecdote est ici manifeste.

1.4. UNE LOGIQUE INTERPRETATIVE

Dès lors, faire un recueil d'anecdotes, c'est *se donner les moyens de récolter des informations sur des événements qui ne sont pas nécessairement répétables, et surtout pas nécessairement repérables* sur le moment ou par d'autres moyens d'observation. On oblige en quelque sorte l'observateur à se réintroduire dans sa propre observation (condition anthropologique minimale), mais on l'y oblige a posteriori, c'est-à-dire sans que l'événement relaté ait pu être modifié par l'observation ou par les conditions de l'observation. Sans doute l'histoire relatée est-elle en contrepartie déjà interprétée par le narrateur - et c'est même l'interprétation qui va désigner l'événement comme tel, qui va attribuer un sens, rétrospectif, à l'histoire qu'il relate; mais ce qui, pour un positiviste rigoureux, mettrait en cause le fondement même de sa démarche devient, dans notre perspective, un argument de plus - car c'est bien, en dernière analyse, à un conflit d'interprétations entre différents protagonistes que doit être rattachée la dimension constituante de l'imaginaire collectif.

2. TECHNIQUE DE RECUEIL

Une **fiche standard**, de format A4, reproduite en *Annexe 1*, est établie. La moitié gauche, volontairement réduite à une surface d'écriture A5 afin de limiter la longueur des récits, est consacrée à l'anecdote proprement dite; la partie droite, facultative, permet au rédacteur, s'il le souhaite, de compléter son récit de remarques spécifiques ou de quelques éléments d'interprétation concernant respectivement le contexte, les modalités de l'expression et le schéma de fonctionnement de l'interaction. Un exemplaire de ces fiches est reproduit en *Annexe 2*.

Cette fiche a ensuite été distribuée en de nombreux exemplaires par chacun des chercheurs à toutes les personnes de son entourage qui lui paraissaient susceptibles de jouer le jeu du récit écrit (amis, collègues, parents, mais aussi, le cas échéant, personnes dont on savait qu'elles étaient impliquées dans des

⁷ Ces remarques renvoient de façon beaucoup plus générale aux réflexions proposées par Y. Barel sur la notion d'événement. A priori, sur le champ, ce qui se passe reste invisible et ce n'est qu'a posteriori que cela pourra faire date dans l'histoire pour devenir "événement". Sur les rapports entre visibilité et invisibilité sociale de l'événement, entre son caractère à la fois imprévisible (a priori) et inéluctable (a posteriori), cf. Y. BAREL, *La marginalité sociale*, PUF, Paris, 1982, introduction.

histoires de petite voiture), en tentant de diversifier autant que possible les catégories sociales, les modes de vie et les classes d'âge des rédacteurs potentiels. Ces personnes ont été contactées soit directement, et les consignes étaient données, oralement sans protocole particulier, en leur demandant simplement de bien vouloir faire le récit de quelques situations remarquables impliquant une petite voiture dans le milieu urbain, soit par écrit, les fiches étant alors accompagnées d'une brève **lettre explicative**, reproduite en *Annexe 3*.

Sur environ 300 fiches distribuées, une centaine ont été retournées. Et sur cet ensemble, une trentaine ont dû être écartées, pour non-pertinence par rapport aux objectifs poursuivis, soit qu'elles ne concernaient pas précisément la petite voiture mais la voiture en général, soit qu'elles n'étaient pas révélatrices d'un type d'interaction ou de perception sensible mais donnaient lieu à des réflexions trop détachées par rapport à la situation relatée.

On a par contre conservé, en raison du caractère exemplaire qu'elles semblaient revêtir du point de vue de l'imaginaire, un certain nombre d'anecdotes qui n'impliquent pas explicitement le rapport à la ville.

3. METHODE DE DEPOUILLEMENT ET ORGANISATION TYPOLOGIQUE

Devant la masse d'informations réunies dans ce corpus final de 69 anecdotes, un premier niveau de tri s'est imposé progressivement, à force d'analyses et d'imprégnation du matériau, qui a conduit à regrouper les anecdotes sous trois grandes rubriques : les représentations (23), les conduites (25) et les images (21). Ces trois dimensions sont apparues comme fortement redondantes dans la quasi totalité des récits collectés. Il va sans dire qu'elles sont souvent co-présentes dans la même anecdote, que par exemple la description d'un certain type de conduite peut révéler très clairement la représentation que l'on se fait de la voiture, de soi-même ou de l'autre et peut être en même temps l'occasion de la production d'images fortes. Mais pour chaque récit, il existe une dominante, et c'est cette dominante qui détermine le classement général.

Les représentations, comme on le verra, relèvent plutôt de l'ordre du symbole (au sens peircien du terme). Elles révèlent une codification forte du rapport entre la petite voiture et ce qu'elle signifie : représentations du véhicule lui-même, représentations de soi, représentations de l'autre, représentations du futur. Et l'ensemble de ces représentations permet de reconstituer ce que l'on peut appeler **l'audience** du petit véhicule, qui pourrait alors être définie comme *l'ensemble des attentions dont il fait l'objet et des représentations que l'on projette sur lui*.

Les conduites, quant à elles, relèvent de l'ordre d'une production indicielle de significations : le petit véhicule n'est plus le symbole strictement codifié et bien identifié par l'un ou l'autre des acteurs, il est l'indice de leur comportement; il ne re-présente plus une idée, une personne ou un avenir, mais montre et révèle un certain type de comportement automobile, en actes; il en est la preuve technique et matérielle et contribue pour ainsi dire à l'authentifier : conduite jeune, conduite interactive, conduite libre et conduite d'échappement. L'ensemble de ces conduites permet alors de reconstruire ce que l'on pourrait nommer **la pratique** du petit véhicule, laquelle pourrait être définie comme *le spectre des comportements, des attitudes et/ou des compétences que l'usager développe et que la petite voiture met en scène.*

Les images, enfin, sont ici entendues en un sens icônique : ce sont des images qui collent à leur référent; elles en sont certes distinctes, mais elles lui ressemblent au point de s'y confondre dans l'imaginaire collectif : analogies et histoires drôles, débordements du corps, dilatations incongrues ou effets d'anamorphoses du paysage urbain sont ici presque le substitut imagé de la petite voiture. Et l'ensemble de ces images icôniques, qui derrière leur singularité, sont saisissantes parce qu'elles ont presque toujours une valeur universelle, recompose ce que l'on pourra inscrire sous le signe de **l'imaginaire collectif** de la petite voiture, *répertoire d'images, matérielles et immatérielles à la fois, qui se constituent autour du petit véhicule et dans lequel il est contraint d'évoluer.*

D'où la structure de présentation suivante, qui peut tenir lieu de sommaire; elle précise le titre des anecdotes et le numéro de code correspondant au classement précédent.

CONNOTATION DOMINANTE L'AUDIENCE DU P.V.	TITRE DE L'ANECDOTE	CODE
Personnification	Représentations de la petite voiture <i>La mort dans l'âme</i> <i>Un amour de petite bagnole</i> <i>Un excès de précaution</i> <i>Boîte de vitesses</i>	(R1) (R2) (R3) (R4)
Objectivation	<i>Enfin petite et néanmoins routière</i> <i>L'envers du stéréotype</i> <i>La force du stéréotype</i>	(R5) (R6) (R7)
Selbstbildung	Représentations de soi <i>Effet de miroir</i> <i>Bonjour la honte</i>	(R8) (R9)
Selbstdarstellung	<i>De pères en fils</i> <i>Une fidélité de marque</i> <i>Appartenance collective</i>	(R10) (R11) (R12)
Ce que je ne suis plus	Représentations de l'Autre <i>Jeune et individualisée</i> <i>Voiture de jeune, voiture à voir</i>	(R13) (R14)
Ce que je ne suis pas	<i>Une image repoussoir</i> <i>Une voiture d'alcolo</i>	(R15) (R16)
Ce que je ne veux pas devenir	<i>Sympas mais parfois encombrantes</i> <i>Des petites casseroles</i> <i>Cela part avec du polish</i>	(R17) (R18) (R19)
	Représentations du futur urbain	

Mythe communautaire	<i>Pour un monde meilleur</i>	(R20)
	<i>Faute de transports en commun</i>	(R21)
Rêve individualiste	<i>Un deuxième véhicule pour la ville</i>	(R22)
	<i>Un rêve technologique</i>	(R23)

LA PRATIQUE	Conduite jeune	
Souvenirs de jeunesse	<i>C'était le bon temps</i>	(C1)
	<i>Toit ouvert</i>	(C2)
Jeux et séduction	<i>Une Panda à tout faire</i>	(C3)
	<i>Une Panda de course</i>	(C4)
Implacable morale	<i>Morale télévisuelle : séduction, trahison</i>	(C5)
	<i>Un symbole d'irresponsabilité juvénile</i>	(C6)
	Conduite interactive	
Attentions réciproques	<i>Petite voiture, grande indulgence</i>	(C7)
	<i>Des regards amusés</i>	(C8)
	<i>Le regard tolérant des autres</i>	(C9)
Curiosité	<i>"Tiens, je ne suis jamais monté dans..."</i>	(C10)
	<i>Compteur numérique</i>	(C11)
Formes de ratage	<i>Un manque de respect</i>	(C12)
	<i>Contact au feu rouge</i>	(C13)
	<i>Quatre contre un</i>	(C14)
	Conduite libre	
Détachement	<i>Entre autocar et manège</i>	(C15)
	<i>Apprécier la ville</i>	(C16)
Plaisir	<i>Conduite légère</i>	(C17)
	<i>Liberté de comportement</i>	(C18)
Rajeunissement	<i>Envies et rémanences</i>	(C19)
	<i>Séparation</i>	(C20)
	Conduite d'échappement	
- aux contraintes spatiales	<i>Dans les failles de la signalisation</i>	(C21)
- aux contraintes temporelles	<i>Toujours plus pressées</i>	(C22)
	<i>Jours de neige</i>	(C23)
- aux contraintes de circulation	<i>Un instrument de conquête</i>	(C24)
	<i>David et Goliath</i>	(C25)

L'IMAGINAIRE COLLECTIF	Histoires et analogies	
Histoires drôles	<i>Quatre éléphants dans une quatre chevaux</i>	(I1)
	<i>A la mesure du cinéma comique</i>	(I2)
Métaphores vives	<i>Un chausse-pied pour Orson Welles</i>	(I3)
	<i>La tondeuse</i>	(I4)
	<i>Le sac à dos</i>	(I5)
	<i>Du scarabée au spermatozoïde</i>	(I6)
	Débordements du corps	
Entrer dans	<i>On aurait dû ouvrir le toit</i>	(I7)
	<i>Du siège arrière</i>	(I8)
Se tenir	<i>Klaxon sous le genou</i>	(I9)
	<i>Une tache au plafond</i>	(I10)
S'extraire	<i>Un coup de vieux</i>	(I11)
	Dilatations incongrues	
Grandes personnes	<i>Amusantes à voir</i>	(I12)
	<i>Des femmes géantes</i>	(I13)
Entassements	<i>Cinq enfants dans une 2CV</i>	(I14)
	<i>Sur les routes de Kathmandou</i>	(I15)
	Transformations du regard sur la ville	
Prête à porter	<i>La peau de l'homme</i>	(I16)
	<i>Couleurs</i>	(I17)
	<i>Belle comme un chapeau</i>	(I18)
Perception de l'espace	<i>Parc latéral</i>	(I19)
	<i>Echelle et dramatisation</i>	(I20)
	<i>Wallons et Flamands</i>	(I21)

Chapitre 2

L'audience du petit véhicule

Premier groupe d'anecdotes : celles qui témoignent de représentations arrêtées de la petite voiture. Elles relèvent le plus souvent d'observations objectivantes sur le rapport à la petite voiture ou de remarques auto-réflexives sur son propre rapport.

Représentation de la petite voiture

La re-présentation de la petite voiture, en premier lieu, suit deux pentes majeures : celle de la personnification et celle de l'objectivation. Sans doute n'est-ce pas un hasard si ces deux pentes sont associées, alors même qu'elles pourraient être considérées comme opposées dans la mesure où la première tend à faire du véhicule évoqué un véritable sujet, un être vivant, le second au contraire à le réduire à un pur et simple objet technique. Et l'on pourrait faire l'hypothèse que plus les uns ont tendance à humaniser le véhicule, plus d'autres à l'inverse tendent à l'objectiver, à en faire un objet froid, utile, neutre et sciemment choisi.

a) **La personnification** consiste dans les récits qui suivent à légitimer une perception sensible et une appropriation plus ou moins régressive de la petite voiture. Celle-ci mérite une attention et des soins particuliers, du seul fait qu'elle est petite (il y a chez elle un côté David et Goliath) et que les représentations sociales de la petitesse induisent des comportements implicites de protection, de tendresse, de quasi maternage ou parfois de rage - comportements que le récit anecdotique précisément permet d'explicitier).

On lui prête une âme et elle fait l'objet d'une infidélité fatale de la part d'un conjoint sournois, lequel fera un véritable aveu d'adultère dont elle ne se remettra pas (R1).

On l'aime plus qu'on en rationalise les avantages (on reconnaît même que la rationalité évidente de son choix n'est que la caution, la façade explicite et finalement la manière de légitimer ou d'occulter un secret amour) (R2).

On lui soutient le moral avant le départ, tournant autour avant de s'y confier, corps et âme, pour la durée du voyage (R3).

Ou alors on lui fait violence, mais avec amour, un peu à la manière dont on rudoie son bon ami (et non comme on maltraite un objet technique), un peu comme si la voiture devait résister (c'est humain), comme si intentionnellement elle ne se laissait pas faire (R4).

La mort dans l'âme (R1)

Lorsque les achats terminés nous voulûmes repartir, la petite Renault 5 que j'affectionnais tant, avec son toit ouvrant et malgré ses pannes, rendit l'âme. Et ce n'est que lorsque le mécanicien du TCS nous fit savoir qu'il n'y avait plus rien à faire et qu'elle était mûre pour la démolition que mon ami m'avoua qu'il avait déjà acheté une nouvelle voiture, plus grosse et plus puissante.

Il me sembla que l'ancienne auto avait senti que l'on voulait s'en défaire et qu'elle avait préféré rendre l'âme avant. TB

Un amour de petite bagnole (R2)

Parfois, une voiture petite est presque une nécessité. Si je pense aux ruelles qu'il faut parcourir pour rentrer chez moi sans se garer trop loin, avec une voiture plus grande cela me poserait beaucoup plus de problèmes ! Mais c'est une excuse, parce qu'en réalité j'aime bien ma petite bagnole! MG

Un excès de précaution (R3)

Alberti, architecte, n'est pas très grand, épaules carrées et tête haute. Il a acquis une petite voiture, pour pouvoir en faire quatre fois le tour avant de quitter le poste à essence. Ce n'est pas obsession de propriétaire ou de propreté. C'est plutôt manie de contrôle et jeu de l'oubli, excès de préciosité et de méticulosité, traitement d'embarcation : un peu comme si le véhicule était un frêle esquif à parer pour la traversée - comme s'il fallait lui soutenir le moral.

La petitesse induirait-elle une certaine attention ? PA

Boîte de vitesses (R4)

Mon copain a récemment acheté une petite voiture. Moi aussi, j'ai eu souvent l'occasion de l'utiliser. Je la trouve très bien, sauf que j'ai parfois du mal à changer de vitesse - comme si la boîte de vitesses était plus petite que celle des autres voitures ! MG

b) Mais la représentation suit aussi, comme on a dit, la pente inverse, objectivante. Encore l'**objectivation** n'est-elle pas donnée mais contruite et énoncée comme un effort de distanciation par rapport à l'usage et aux

significations pré-établies (ou supposées telles) de la petite voiture. La représentation ici se redouble : c'est une représentation de représentation, qui ne peut échapper à la présence première du stéréotype, qui littéralement donc, le re-présente. Re-présentation :

- que l'on pourrait qualifier de naïve et sincèrement vécue (R5);
- qui consiste à retourner le stéréotype ancien ou à se référer à une représentation périmée pour revendiquer la nouveauté de celle qui est déjà établie (R6);
- qui reconnaît enfin la force fondatrice du stéréotype et l'incontournable co-présence d'un imaginaire constitué et d'un imaginaire constituant (R7).

Enfin petite et néanmoins routière (R5)

J'ai toujours possédé des voitures de taille assez grande (avec une femme et quatre enfants, cela va de soi !). Maintenant que les enfants sont âgés et qu'ils conduisent leur propre voiture, j'ai pu finalement m'acheter une voiture de taille plus petite. Elle est bien plus pratique pour la ville ! De plus, elle se comporte bien même lors de longs voyages. MG

Petites, rapides et sûres (ou l'envers du stéréotype) (R6)

Il y a un an, j'ai acheté une Micra comme deuxième voiture, parce que je ne voulais pas conduire l'autre, plus grande, en ville, à cause de l'intense trafic qui ne manque pas de poser quelques problèmes. J'ai pu constater que les petites voitures d'aujourd'hui sont vraiment pratiques: petites, elles sont idéales en ville; rapides, elles te permettent de faire de longs voyages sans renoncer à la vitesse (je vais souvent à Rome); sûres, elles font moins peur que les vieilles petites bagnoles d'autrefois. MG

La force du stéréotype (R7)

"Elle est géniale pour faire des créneaux"; "On y rentre peu nombreux - c'est soit toi, soit les bagages"; "Elle n'est pas faite pour les longs trajets".

Pour chacun de ces stéréotypes, j'ai un contrexemple : ma compagne ne parvient pas mieux à faire ses créneaux, on y rentre souvent à quatre avec les bagages et je l'utilise aussi pour des longs trajets sans inconfort particulier.

Il n'empêche que ces représentations sont énoncées comme de telles évidences que moi-même, utilisateur, ne peux y échapper. NR

Représentations de soi

La petite voiture, en second lieu, est un instrument de représentation de soi-même - qui peut être tournée soit vers sa propre personne (*Selbstbildung*), soit vers l'extérieur (*Selbstdarstellung*).

D'un côté le propriétaire ou l'usager s'identifie totalement, corps et âme et le plus souvent à son propre insu, au véhicule, les connotations attachées à la petitesse étant alors directement transposées sur le corps de la personne qui se vit, heureusement (R8) ou honteusement (R9), comme portant les stigmates ou ayant la tête de sa voiture. Contrairement à l'habit, la voiture fait le moine. Elle est une sorte de tatouage - image qui colle à la peau autant qu'angoisse du corps mis à nu. Et même si l'image que l'acteur projette est évidemment tournée vers l'extérieur, celle-ci est largement fictive ou fantasmatique, de sorte que c'est *l'image de soi pour soi*, la **Selbstbildung**, qui détermine le récit. La petite voiture relève de l'ordre du *moyen de subsistance* : elle fait vivre ou elle fait mourir !

Effet de miroir (R8)

Un propriétaire de twingo m'explique sa perplexité. Il est relativement grand (1m80) mais s'est toujours représenté comme petit (notamment dans sa famille). Avant d'acheter sa petite Renault, il a roulé pendant un mois avec grand plaisir avec la mercédès d'un parent en vacances, mais il ne lui serait pas venu à l'idée d'acheter un véhicule d'une telle envergure. Y aurait-il eu corrélation ? La twingo serait-elle le miroir à son insu de sa Selbstbildung ? PA

Bonjour la honte (R9)

Cécile, 15 ans, a l'habitude d'aller au collège avec sa mère qui l'emmène en voiture, une 405. Achat d'une nouvelle voiture, peu de temps après sa mise sur le marché. Désormais, Cécile doit aller à l'école en twingo. Mais le premier jour, elle refuse, fait une crise de larmes et dit que la twingo n'est pas belle. Elle a honte de cette voiture et redoute que ses amies du collège la surnomment "Twingo", du nom-même de la voiture. JPT

Mais d'un autre côté l'identification est partielle et se solde plutôt par un sentiment d'appartenance à un groupe social particulier. Que cette appartenance soit obligée (R10), induite (R11) ou perdue (R12), que l'on se représente comme manifestement impuissant, sciemment manipulé ou finalement exclus, ce sentiment d'appartenance à un groupe particulier (ici respectivement la famille, la marque ou le modèle de voiture) est toujours un moyen de reconnaissance. L'image de soi en ce cas est tournée vers l'extérieur, c'est *une image de soi pour l'autre*, une **Selbstdarstellung**, et c'est bien l'autre (le groupe social en question) qui la lui renvoie. En-deçà ou au-delà du signe d'appartenance, la petite voiture

apparaît alors comme un moyen d'être confirmé dans son existence - un *moyen d'existence* plus qu'un moyen de subsistance.

De pères en fils (R10)

"Mon grand-père avait une petite voiture, mon père aussi (2cv, R4, Mini, ...) et moi, comme par respect d'une filiation, je n'ai jamais été capable de posséder autre chose qu'une petite voiture. Et cette réalité me suggère qu'il n'y a finalement aucun choix véritable dans l'acquisition d'une voiture, mais positionnement dans une tradition initiée par d'autres en même temps que résolution d'une équation complexe entre disponibilités financières, reflet d'un mode de vie et plus ou moins grand sens du ridicule, pour moi, acheter une grosse voiture". CJ

(de la bouche d'un juriste, 40 ans, conducteur averti, un peu précieux, consommateur de voitures)

Une fidélité de marque (R11)

J'ai conduit une Panda pendant des années et je suis très contente d'avoir fait ce choix. Cela m'a permis d'avoir une voiture pas trop chère déjà au moment où je gagnais peu d'argent, et surtout d'avoir une voiture avec laquelle je pouvais me déplacer et me garer sans problèmes en ville, sans pourtant me lâcher lors de voyages plus longs. C'est pourquoi je suis restée fidèle à Fiat, bien que cette fois j'ai opté pour une Punto. MG

Appartenance collective (R12)

Quand je roulais avec ma Panda, j'avais l'impression que la voiture représentait tout un type de conducteur, de propriétaire de voiture. J'étais celle "de la Panda". Depuis que j'ai changé de véhicule et que je roule avec une Punto, je n'ai plus l'impression d'appartenir à une catégorie. MG

Représentation de l'autre

La petite voiture en troisième lieu est un instrument de représentation de l'autre. Plus précisément, qu'on le veuille ou non, qu'on le récite au premier ou au deuxième degré, **la petite voiture représente moins l'autre que l'altérité** - et même une altérité assez radicale.

"Architecturalement" d'abord, la petite voiture, par son look, rigolo ou bricolo, signe de vie ou signe de mort, de plaisir ou d'angoisse, *marque la différence* plus qu'elle n'est en soi différente (après tout, c'est une voiture comme une autre, et ceci d'autant plus qu'elle se banalise à toute vitesse); la dénigrer comme un objet tape-à-l'oeil, comme une voiturette en plastique, une vespa à quatre roues ou une petite casserolle, c'est moins la qualifier pour elle-même que par différenciation

d'avec les autres véhicules - lesquels sont du même coup eux-mêmes dispensés de description, représentés comme ordinaires et dont l'image n'apparaît que par défaut (ce sont bien "les autres").

De même, d'un point de vue sociologique, la petite voiture représente moins ce qu'est l'autre que *ma différence*, ce que je ne suis plus, ce que je ne suis pas ou ce que je ne veux pas devenir : un jeune flambeur (R13-14), un vieil alcolo (R15-16) ou un pauvre socialement insignifiant (R17-19).

Jeune et individualisée (R13)

En ville, je vois souvent des jeunes rouler avec une Renault 4 que le propriétaire a modifiée (peinture, etc.). Ce ne sont pas les premiers que je vois s'acheter une petite voiture pour économiser, et puis dépenser je ne sais pas combien d'argent pour la transformer ! En tout cas, il y a beaucoup de jeunes qui préfèrent une petite voiture, parce qu'une voiture moyenne ou (pire) une grande voiture serait synonyme de snobisme.

MG

Voiture de jeune, voiture à voir (R14)

Je crois que beaucoup de jeunes préfèrent la petite voiture parce qu'elle est moins chère, parce qu'elle consomme moins d'essence et surtout parce qu'elle saute aux yeux. On tourne la tête quand on voit une petite voiture, mais on ne la tourne pratiquement jamais en voyant des voitures de taille moyenne. Et si l'on voit un jeune conduire une grande voiture, alors c'est encore pire. On pense tout de suite: voilà un fils à papa qui veut montrer tout l'argent qu'il a !

MG

Une image repoussoir (R15)

La première image qui me vient à l'esprit lorsque l'on parle de petite voiture électrique, c'est la voiturette en plastique, sans permis, peu sûre et poussive, que l'on doit parfois éviter de justesse tant la différence de vitesse est grande. A l'intérieur il y a un gros monsieur qui transpire beaucoup et une vieille dame qui se sent très serrée. Tout dans cette vision renvoie à l'inconfort et au désagrément. L'absence de puissance est vécue comme source de danger. On n'est pas dans une vraie voiture.

SF

Une voiture d'alcolo (R16)

Chaque fois que je vois une voiturette de type Ligier ou Aixam, je ne peux me retenir de me dire ou de m'exclamer : "Tiens une voiture d'alcolo !", car j'ai toujours associé ces voitures, limitées en volume et en vitesse, à leurs conducteurs qui, nul n'en doute un seul instant, sont tous des dangereux incompetents au volant des voitures "normales", ou bien des rescapés avinés et couperosés d'accidents qui leur ont valu un retrait de permis. Alors, pour se venger, il ralentissent la circulation avec leur vespa à quatre roues.

JLB

Sympas mais parfois encombrantes (R17)

Je n'ai jamais conduit une voiture de petite taille, mais je les trouve sympas. La seule chose qui m'énerve, c'est de voir des petites voitures rouler lentement au milieu de la route, au lieu de se pousser pour laisser passer ceux qui roulent plus vite. Il s'agit plutôt de vieilles voitures, car je sais qu'aujourd'hui les petites voitures sont de plus en plus rapides. MG

Des petites casseroles (R18)

Ces petites voitures sont bien sympathiques, mais quand même, on ne peut pas afficher une position sociale ou un standing en les conduisant. Moi, je les appelle des "petites casseroles" (Narrateur, 30 ans environ, secrétaire à l'ACS). CJ

Cela part avec du polish (R19)

Une twingo accroche une Bentley sur le côté. L'inquiétude est grande pour le conducteur de la première, pour qui la rayure sur cette carrosserie rutilante prend des proportions démesurées ("Il va me faire payer les deux portes"). Mais l'autre : "Ce n'est rien, ça part avec du polish".

Remarque du relateur : "Jamais je ne me suis senti si petit - soulagé sans doute mais comme un peu vexé". PA

Représentation du futur urbain

Enfin la petite voiture est encore un instrument de projection, un moyen de se représenter l'avenir, proche ou lointain, en soi ou pour soi, dans un souci collectiviste ou individualiste.

a) D'un côté, c'est le **mythe communautaire d'une ville non polluée** qui oriente le récit, et la petite voiture est alors représentée soit comme le moyen de s'acheminer vers une réalisation de ce mythe, soit comme un moyen de sanctionner l'inefficacité et/ou l'impuissance des pouvoirs publics pour obliger, dans une étape ultérieure, à développer les transports en commun et les principes de la ville écologique. La petite voiture, dans le premier cas, est un aboutissement (R20), une étape dans le second - un moment vers un idéal communautaire non polluant (R21).

Pour un monde meilleur (R20)

Peut-être que si plus de gens conduisaient une voiture de petite taille en ville on pourrait économiser sur la place réservée aux voitures pour se garer, se déplacer, etc. On serait en mesure de consacrer plus d'espaces verts à la ville et à ses habitants. J'aimerais voir un futur avec des voitures électriques roulant dans les villes... Cela me fait mal de voir autant de gens aller et venir tout seuls au volant de leur voiture, au lieu de

s'organiser avec d'autres qui font le même trajet. Mais je sais que cela est parfois très difficile! MG

Faute de transports en commun (R21)

En faisant mes études dans une grande ville je constate la différence entre une ville très bien organisée au niveau des moyens de transport publics et le Tessin, qui essaie d'améliorer la situation, mais qui n'est pas prêt à faire des concessions du type : faire rouler des bus de taille plus petite pendant les heures creuses, les faire rouler aussi le soir, plus souvent, ... Après, on se pose la question de savoir pourquoi autant de gens, et aussi de jeunes, ne profitent pas des bus et s'achètent une voiture ! En tout cas, pour le moment, en ville, je préfère rouler avec ma petite bagnole, qui prend beaucoup moins d'espace. Je vois bien la différence avec la (grande) voiture de mes parents! MG

b) D'un autre côté, c'est le **rêve individualiste** d'un véhicule complémentaire (R22) ou d'un véhicule à tout faire (R23) qui fait l'argument, rêve qui fait de la petite voiture une représentation tangible des modes de vie du futur. Le récit alors se conjugue au conditionnel. La petite voiture dès lors a moins de réalité matérielle qu'elle n'ouvre sur des formes rêvées de déplacements.

Le rêve d'un deuxième véhicule pour la ville (R22)

Parfois, quand je roule en ville avec ma grande voiture je souhaiterais avoir une petite voiture... Je pense que j'en achèterai une, mais comme deuxième véhicule, car pour partir en voyage et pour les longs trajets une voiture plus grande me donne une sensation de sécurité que je n'ai pas encore trouvée dans une petite voiture. MG

Un rêve technologique (R23)

Le rêve, ce serait d'avoir une voiture dans laquelle on se glisserait et on installerait les enfants comme dans un vêtement souple, sans se cogner, sans acrobaties..., que l'on pourrait garer perpendiculairement, qui serait à la fois propre et puissante, ..., et sur laquelle on pourrait "greffer" un habitacle plus grand et un coffre plus spacieux lors de grands voyages. Au fond un hybride en termes de propulsion et d'aménagements intérieurs. SF

Chapitre 3

La pratique du petit véhicule

Les brefs récits qui suivent nous font entrer dans le domaine des conduites. Ils relatent presque toujours des histoires vécues, dans lesquelles le comportement est directement engagé.

Conduite Jeune

La petite voiture en premier lieu est bien souvent l'indice d'un comportement juvénile. Ce n'est plus ici l'objet, sa forme, sa couleur ou sa coupe qui symbolise la jeunesse du conducteur (cf. R13-14). C'est sa mobilité, sa mise en circulation, sa vitesse apparente qui en est l'indice.

Chez les plus vieux, la petite voiture est alors souvent le prétexte à des **souvenirs de jeunesse**; elle rappelle le bon temps, vécu par tout un chacun, dont le récit, sans doute maintes fois relaté, repris, réentendu, ne laisse aucun doute et n'offre plus de prise au scepticisme. L'histoire est-elle embellie ? Peu importe. Il n'est personne qui n'ait pu voir, de ses yeux voir, des jeunes en goguette faire déborder l'habitacle d'une fiat 500 (C1) ou exposer leurs têtes et leurs poitrines au vent et au froid en se tenant debout à travers le toit ouvrant (C2). On notera au passage que la 500 fait archétype : voiture de jeunes, elle est aussi la plus jeune des petites voitures, celle qui en a préfiguré et en façonne aujourd'hui toujours l'image, quand bien même elle a maintenant totalement changé de forme et d'usage.

C'était le bon temps (C1)

Quand j'étais plus jeune, on était 6 copains à se promener à bord d'une vieille 500, encore de celles avec les portières qui s'ouvraient vers le devant. Je me rappelle qu'une fois, nous roulions sur une route nationale, naturellement tous les six dans la bagnole, et que la portière du côté du passager... s'est

ouverte!! On était mort de rire. On était trois à essayer de la garder fermée, aussi à cause de la vitesse. Ah, que c'était du bon temps! MG

Toit ouvert (C2)

Je me rappelle qu'en ville nous avions l'habitude d'ouvrir le toit et de rouler ainsi, pour nous faire remarquer. L'hiver aussi, et il faisait un de ces froids... Mais, complètement encapuchonnés, nous ne voulions pas renoncer à être les plus beaux ! Je ne parle pas des courants d'air! En tout cas, notre 500 était vraiment formidable. MG

Mais pour les jeunes eux-mêmes, la petite voiture est un **instrument de jeu et de séduction**. On a sans doute conscience de faire des conneries, mais il faut bien pouvoir épater l'autre (C4), et peut-être même avant tout soi-même (C3). D'où une nette tendance à l'auto-amplification des récits; l'acte téméraire a peut-être pour fonction première d'autoriser un récit plus téméraire encore; une telle enflure du discours fait partie du jeu de la conduite et de la séduction; c'est comme si la conduite automobile déteignait sur celle du récit, comme si elle était au service d'un récit à venir. Conduire comme un fou, c'est s'offrir une histoire à raconter, pourrait-on dire. Et plus la voiture est petite (ou réputée telle), plus le discours paraîtra grand.

Une Panda à tout faire (C3)

Quand j'étais jeune et casse-cou, je m'exaltais beaucoup à bord de ma Panda et de ma petite Jeep, en ville comme en périphérie. Souvent, je me suis amusé à faire des rallyes. J'ai fini ma course pas mal de fois dans le fleuve, en voulant le traverser, et plusieurs fois j'ai dû sortir ma voiture de l'eau, une fois même à l'aide d'un hélicoptère de secours ! En tout cas, jamais je ne l'aurais fait avec une voiture plus grande, car j'aurais été désolé de l'abîmer; tandis qu'avec le tacot qu'était ma Panda, je ne me faisais aucun scrupule ! MG

Une Panda de course (C4)

*J'ai eu un copain qui roulait avec une Panda. Il s'amusait beaucoup avec cette voiture, et il en a fait des kilomètres ! Il roulait très vite avec cette "boîte" - qui, pourtant, ne lui a jamais posé aucun problème; sur l'autoroute qui descend du Gotthard vers Bellinzona, et surtout dans les virages, c'était quelque chose... Une fois, en ville, il a pris un virage à droite très étroit et m'a priée de surveiller la roue arrière droite pour voir comment elle se soulevait ! Pourtant, avec toutes les conneries qu'il a pu faire avec cette voiture, ...
... il ne s'est jamais rien passé! MG*

La petite voiture enfin est parfois le témoin d'une **implacable morale**, d'ailleurs fortement véhiculée par le cinéma (C5). A trop vouloir séduire, on le sait, on perd le contrôle. A trop prendre de risques on court à sa perte. Et l'accident reste gravé dans les mémoires. C'est que la partie emboutie paraît d'autant plus

grande que la voiture est petite, la peinture d'autant plus endommagée que la couleur est tranchée, l'accident d'autant plus dramatique que la voiture est ludique (C6). Cette menace latente (imaginaire) fait aussi le jeu (réel) de la petite voiture. Inversement, un véhicule de petite taille, réellement embouti, devient une preuve manifeste de l'irresponsabilité juvénile, que l'imaginaire amplifie.

Morale télévisuelle : séduction, trahison (C5)

"Hélène et les garçons". Ayant rompu avec son groupe d'amis, José passe son temps à séduire les filles au volant d'une twingo jaune vif, au prix de toutes les audaces et singulièrement routières. Mais il sera puni de ces entorses.

La couleur spectaculaire de sa voiture le trahira alors qu'il est dans les bras d'une autre; son comportement routier extrême, sans doute accentué par les caractéristiques hédonistes de sa petite voiture, le conduira tout droit vers un grave accident, causant presque la perte d'un jeune motard. CJ

Un symbole d'irresponsabilité juvénile (C6)

Collision. Immédiatement après le choc, sortent de l'Opel Corsa deux jeunes gens, faussement décontractés. Ils ne baissent pas le niveau sonore de la radio lorsqu'ils commencent à parler avec l'autre automobiliste. Leur erreur de conduite est impardonnable (refus de priorité), leur manière de prendre leur part de responsabilité plutôt juvénile.

Je me dis qu'il y a là un complot du marché pour inscrire ces jeunes dans une immaturité soigneusement entretenue, dont le symbole est ici cette petite voiture bleue enfoncée, prolongement de la voiture à pédale, de la trottinette et du vélomoteur, voiture bien en peine pour éveiller et consolider un sentiment civique et collectivement responsable. CJ

Conduite interactive

La petite voiture est aussi l'indice d'interactions spécifiques, qui vont de la bienveillance à l'irritation, en passant par de simples attitudes de curiosité.

Aux avantages de mobilité que procure la petitesse du véhicule pour se faufiler, échapper au trafic ou contourner les habitudes de conduite ordinaire, renvoie le sentiment, fréquemment évoqué, d'une grande **tolérance** et de regards de **bienveillance** de la part des autres automobilistes. Sans doute peut-on considérer qu'il y a autant de projection personnelle que de réalité dans ce sentiment; il n'empêche qu'il existe et a manifestement une valeur assez générale pour être évoqué souvent; et même si l'on considère que la projection subjective est déterminante, ce n'en serait pas moins elle qui induirait la confiance réciproque

entre "micromobilistes" et autres automobilistes (C7-8). Encore cette bienveillance du public exige-t-elle de la part de son bénéficiaire un minimum de **civilité** et en particulier une attention à ne pas provoquer. La tolérance des uns attend la soumission des autres à certaines règles minimales telles que laisser passer les voitures plus rapides dès que l'on circule sur route ou autoroute : c'est comme si le potentiel d'échappement qu'offre le petit véhicule en ville devait être compensé par un comportement soumis sur route. Il y a dans cette interaction entre conducteurs une **attention réciproque** qui conduit chacun à reconnaître l'autre, ses droits et devoirs implicites, ... Et la règle tacite qui semble générer ces modes de conduite interactive, c'est de ne pas trop déroger au statut que la taille du véhicule confère à son conducteur (C9).

Petite voiture, grande indulgence (C7)

J'ai eu une petite voiture pendant quelque temps, et j'ai pu constater que les gens sont mieux disposés à t'aider et qu'ils sont plus indulgents en voyant que tu conduis une petite voiture. MG

Des regards amusés (C8)

J'aime bien conduire les petites voitures en ville. Je trouve plus facilement une petite place pour me garer, surtout là où les places ne sont pas marquées (comme en Italie), elle consomme peu, et je la trouve très agile dans le trafic. J'économise sur l'assurance. Et puis, les gens te regardent amusés (sauf ceux qui sont trop stressés, mais alors ils détestent tout le monde sur les routes, indépendamment de la taille de leur voiture!) ! MG

Le regard tolérant des autres (C9)

Pendant une période j'ai conduit une petite 126, parce que je ne pouvais pas me permettre une autre voiture. J'ai trouvé que pour la ville une si petite voiture était vraiment très pratique : on trouve facilement une place pour la garer, on passe partout, même si quelqu'un est mal garé ou s'il y a un camion au bord de la route, etc. Les autres te regardent avec un oeil amusé, et sur la route (ou l'autoroute) il suffit de rouler sur le côté pour laisser passer ceux qui sont plus rapides que toi. J'avais un peu peur des camions, mais sinon j'étais très contente de ma petite 126 ! MG

Second type d'interaction, la **curiosité**, qui sera liée presque toujours à l'effet de nouveauté que tel ou tel petit véhicule, à sa sortie, peut éveiller auprès des gens. On peut penser qu'un tel effet est commun à tous les véhicules nouveaux et postuler en cela qu'il est destiné à s'estomper rapidement à mesure qu'il se répand. Pourtant, on peut faire remarquer que c'est moins par la prestige de la voiture que par sa **miniaturisation** que la curiosité est aiguisée : ceci génère peut-être a priori une posture d'émerveillement qui peut toucher non seulement l'amateur de voiture mais aussi le commun des mortels, qui sera conduit

d'emblée à apprécier ou à déprécier une certaine préciosité - qui implique les sens et suscite des commentaires variés (C10-11).

"Tiens je ne suis jamais monté dans une..." (C10)

Depuis que j'ai cette voiture, je ne compte plus le nombre de gens qui disent en rentrant : "Tiens je ne suis jamais monté dans une twingo"... (dans le sens, quel effet cela fait). NR

Remarque du rédacteur : si la forme extérieure joue à mon avis un rôle important, le mobilier intérieur suscite de nombreuses réflexions : la séparation des tableaux de contrôle, le warning (que l'on a comparé à une balle, un nez de clown, et même un clitoris), l'effacement visuel du nez de la voiture et l'importance du volume utilisable pour les passagers arrière.

Compteur numérique (C11)

C'est la première fois que j'essaye une twingo (j'ai une R5). La petite ballade dure une quinzaine de minutes, mais je m'aperçois très vite que j'ai beaucoup de mal à détacher mon regard du compteur de vitesse où s'affichent les nombres. Ce n'est plus une aiguille et je prends même plaisir à accélérer ou ralentir pour voir défiler les chiffres. Une grande partie de mon attention est fixée sur ce petit gadget. Est-ce donc là l'innovation du "concept Twingo" ? JPT

PS : Je n'ai tout de même pas eu d'accident...

Troisième type d'interaction, inverse du premier. Les regards stéréotypés que portent les gros (les conducteurs de grosses voitures) sur les petits et les petits sur les gros sont parfois déterminants d'interactions conflictuelles, qui peuvent aller de la simple irritation au conflit déclaré, mais le plus souvent récitées comme des sortes de rendez-vous manqués. Ces **formes de ratage de l'échange** qui se manifestent dans les trois anecdotes qui suivent par des comportements respectifs d'ignorance (C12), de *regard en coin* (13) ou de *simulacre d'agression* (C14) symbolisent ici l'impossibilité de communiquer entre gros et petits. La représentation de l'autre détermine ici totalement l'attitude que j'adopte vis-à-vis de lui. L'interaction est en quelque sorte submergée par la représentation.

Un manque de respect (C12)

"Désormais, posséder une petite voiture, c'est montrer qu'on se fout des autres, qu'on se fout des réglementations, qu'on ne pense qu'à soi, et je dirais même que c'est montrer qu'on se fout des voitures, parce que j'ai aussi remarqué que les gens qui en possèdent maltraitent les mécaniques". CJ

Echange de propos entre un conducteur "qui a plus de 57 ans de permis, qui n'a jamais eu d'accident et qui s'est toujours montré respectueux des autres", et son voisin de palier à propos d'une polémique publique sur l'accroissement des contrôles psycho-techniques sur les conducteurs âgés.

Contact au feu rouge (C13)

Commentaire au feu rouge dans une Fiat Panda en ville de Berne. "Regarde, si celui-ci n'avait pas une Mercedes, il y a longtemps que l'on parlerait ensemble". P.A.

Quatre contre un (C14)

Il y a quelques années, on était quatre copains avec une Panda chacun, et nous roulions toujours ensemble. Qu'est-ce qu'on n'a pas fait avec nos voitures ! Une fois, nous sommes allés à Turin pour assister à un mach de foot. Naturellement, sur l'autoroute on était les moins rapides, et soudain, un type à bord d'une grande voiture nous a doublés en nous faisant un geste... pas beau. Malheur à lui ! Au moment de quitter l'autoroute, il y avait un bouchon à cause du trafic très intense. Nous sommes descendus de nos Pandas pour le lui faire payer, mais au moment de le joindre, la colonne de voitures s'est mise en marche. Quelle chance pour lui !

Note du rédacteur : "Ceci pour montrer comment les gens qui possèdent une grande voiture méprisent ceux qui ne peuvent pas s'en permettre une. Quels snobs !" MG

Conduite libre

La petite voiture ensuite est l'indice d'une conduite libre, reconnue par les possesseurs de petite voiture comme un effet sensible, par certains observateurs extérieurs comme un plaisir manifeste et dans d'autres cas comme un retour à une vie antérieure.

Le sentiment de liberté procuré par la petite voiture peut être d'abord rattaché aux **sensations inédites** et perçues comme paradoxales que procure le véhicule : celui-ci nous place entre terre et ciel, il est à la fois adhérent (enraciné au sol) et décollé (offrant une vision panoramique), tient autant de la voiture que de l'autocar (par la posture qu'il induit et le type de vision qu'il offre), transforme le trajet ordinaire en promenade sensible (on va faire un tour avec, comme on fait un tour de manège, plus qu'on ne la prend pour aller quelque part). Le petit véhicule redonne d'un côté la sensation de conduire pleinement (C15), de l'autre la sérénité de conduire calmement et d'échapper ainsi aux contraintes de la circulation ordinaire et aux humeurs des autres conducteurs (C16). Le rapport sensible implique ici un véritable **détachement** : le conducteur peut alors s'ouvrir à la ville et à la perception du paysage urbain. De la concentration que la conduite ordinairement sous-entend, il passe à l'appréciation. De l'appréciation des distances et de l'environnement traversé, il s'ouvre à l'appréciation des mouvements et du paysage visité.

Entre autocar et manège (C15)

"J'ai pris pour la première fois la twingo de ma mère pour aller un week end en montagne. J'ai trouvé qu'on éprouvait une vraie sensation à conduire, parce qu'on est à la fois dans le sol et dans la hauteur. C'est à la fois une voiture mobile, donc au sol, et une voiture en hauteur, qui donne un point de vue et un spectacle - un peu comme dans un autocar". CJ

Interrogé plus spécifiquement sur cette expérience, la personne parlera d'une expérience "proche du manège".

Apprécier la ville (C16)

En roulant avec ma petite voiture, j'ai constaté que les conducteurs de ma catégorie doivent souvent supporter les humeurs des autres conducteurs, qui ne supportent pas les voitures plus petites et moins rapides. Il y a trop de stress sur les routes, et je trouve qu'en se déplaçant avec une petite voiture on apprend aussi à rouler moins nerveusement et à apprécier la ville. MG

Mais la liberté de conduite "micromobile" est également reconnue par des personnes extérieures, parfois envieuses ou même un peu jalouses du **plaisir apparent** que procurent à leur conducteur ces petites voitures (C17-18).

Conduite légère (C17)

En regardant les propriétaires de petites voitures sur les routes de la ville, j'ai l'impression qu'ils s'amusent beaucoup plus à conduire leur bagnole que les autres usagers. MG

Liberté de comportement (C18)

"Il est clair que les petites voitures modifient les comportements routiers, en ville surtout. Moi, je l'observe d'ailleurs sans problème : les gens cherchent à pouvoir se garer n'importe où, n'importe comment, à faire les choses plus vite, voire à faire des petites imprudences comme des "tourner-sur-route", des changements brusques de présélection, etc. Même maintenant qu'il y a beaucoup de neige, les gens qui ont des petites voitures se réjouissent, parce que la qualité de ces voitures et la liberté qu'elle procure promettent de bons moments" (discussion impromptue avec le gérant d'un garage station-service à Aigle). CJ

La liberté enfin peut prendre le sens d'un **potentiel d'échappement** - et en particulier d'une façon possible d'échapper aux modes de vie et aux modes de conduites qui sont attachés à sa classe d'âge. La petite voiture ici n'est plus simplement le prétexte au souvenir (C1-2) mais celui d'une véritable actualisation du souvenir. Par la conduite qu'elle induit, elle amène des personnes d'un certain âge à revivre leur jeunesse, à conduire gratuitement, pour rien, pour le plaisir, avec plus de légèreté, d'aisance ou de désir (C19-20).

Envies et rémanences (C19)

"Il est sûr que j'ai changé ma manière de conduire avec cette Ford Fiesta, et surtout en ville, je dirais, presque à mon insu, parce que pour moi les bagnoles c'est d'abord et avant tout du travail et pas autre chose. Mais c'est vrai qu'il y a comme de la légèreté, de l'aisance, un certain plaisir à circuler, une envie de circuler, de faire des trajets pour faire des trajets.

J'ai eu l'impression de retrouver un peu le plaisir de ses 18 ans et quelques mois, quand on sort, le samedi soir, avec la voiture de sa mère, qui est forcément plus petite que la voiture de son père, et dont la conduite donne moins de soucis, aussi rapport aux bosses et aux éraflures" (de la bouche d'un économiste d'une trentaine d'années, qui travaille au service marketing de chez Ford, à Zürich). CJ

Séparation (C20)

"Quand mon père a quitté ma mère, on s'est bien douté que c'était pour toujours. Il avait 60 ans, il ne cachait pas son autre vie et le fait est surtout qu'il ne pouvait plus supporter celle qui avait été sa femme pendant plus de 35 ans. Il a déménagé, s'est acheté un chalet, il a maigri un peu, mais ce qui nous a le plus surpris, c'est quand il a acheté une petite voiture, une twingo, lui qui avait toujours eu et surtout aimé les voitures cossues et confortables. Il semble même que sa façon de conduire ait changé, plus vive, plus nerveuse en même temps que plus décontractée" (de la bouche d'une femme de 37 ans racontant la séparation de ses parents). CJ

Conduites d'échappement

Mais le potentiel d'échappement précédent n'est pas seulement un moyen de réactualiser les souvenirs de conduite d'une jeunesse échue, il est aussi quelque chose qui s'inscrit dans les conduites réelles de la petite voiture. Celle-ci est vécue par les uns et expérimentée par les autres comme un moyen d'échapper à trois types de contraintes urbaines :

- des **contraintes spatiales** : la petite voiture permet, et ceci peut aussi bien devenir un objet de fierté que de critique (faire le malin peut être bien ou mal vécu) de transgresser certains interdits de la signalisation ou de la réglementation routière (C21);
- des **contraintes temporelles** : la petite voiture (est-ce réalité ou anamorphose) paraît toujours plus pressée et semble se jouer des intempéries ou des situations les plus extrêmes; elle a précisément les traits hermésiens d'agilité, de fourberie et d'immédiateté de celle qui s'en sortira toujours en inventant de nouveaux stratagèmes (C22-23);
- des **contraintes de circulation** : la petite voiture devient alors un instrument de conquête d'une ville qui par son engorgement se refuse à

l'étranger (C24); elle pousse parfois son insolence jusqu'à échapper à l'accident que par sa vivacité elle n'a pas vraiment provoqué (C25).

Dans les failles de la signalisation (C21)

Dans les années 60-70, les publicités télévisées vantaient les petites voitures en ce qu'elles pouvaient se garer n'importe où, notamment entre les "autres" voitures, là où c'était interdit, dans les interstices, dans les failles de la signalisation horizontale, là où on avait pensé que personne n'oserait jamais.

Un de ces propriétaires tenta-t-il de le faire un jour ? Mal lui en prit je pense... JLB

Toujours plus pressées (C22)

"Ces petites voitures, on dirait qu'elles sont toujours plus pressées que les autres !" (sorti de la bouche de ma femme en situation de conduite). CJ

Jours de neige (C23)

Demain, je sais que je vais savourer cette neige fraîche : conduire en ville, faire pédale douce, aller à la limite, quand les autres ne sortent même pas. C'est la petite Corsa de ma femme que je prendrai pour ça (transcription d'une conversation de café entre trois hommes d'environ 45 ans dans un restaurant de Villars un 29 déc. au soir). CJ

Un instrument de conquête (C24)

J'ai vécu dans une grande ville, paralysée par le trafic et avide d'espace pour se garer. J'avais peu de sous dans les poches et peu de temps à consacrer à ma voiture. Ce furent le peu d'espace à l'intérieur et les avantages dus à son volume extérieur qui se sont révélés être essentiels au moment de m'engager dans l'enfer de la ville, en me faufilant dans les rues les plus étroites, et sa maniabilité au moment de remplir les petits espaces disponibles pour se garer. MG

David et Goliath (C25)

Le feu se met au vert. Je démarre. Mais un piéton attardé arrive. Je m'arrête pour le laisser passer, ce qui provoque la collision des quatre voitures qui me suivent. Les quatre voitures étaient toutes plus grandes que la mienne. PA.

Chapitre 4

L'imaginaire collectif de la petite voiture

Les anecdotes que nous regroupons sous cette rubrique sont moins, comme précédemment, des histoires vécues relatant des conduites observables que des histoires déjà sédimentées dans un imaginaire collectif, local ou circonstanciel, particulier. On revient en un sens à un ensemble de représentations, mais les images qui suivent sont moins le support d'un code social établi que celui d'une identification de ou à la petite voiture. Elles jouent le rôle d'icônes : devant l'image, vous voyez la petite voiture.

Histoires et analogies

Qu'il soit récité, répété et transmis de bouche à oreille, qu'il soit le résultat de retransmissions télévisées ou de scènes de cinéma, le thème de la petite voiture est susceptible d'alimenter tout un registre d'**histoires drôles**, dont le mobile jouera toujours sur les paradoxes du petit et du grand, et en particulier sur l'écart entre la taille du véhicule et celle des hommes, des animaux ou des marchandises que l'on y fait entrer (I1-2).

Quatre éléphants dans une quatre chevaux (I1)

"Comment fait-on entrer quatre éléphants dans une quatre chevaux ?

- C'est simple, on en met deux devant et deux derrière". PA

A la mesure du cinéma comique (I2)

Souvent, dans les films, dans les pubs, etc. les petites voitures font l'argument des scènes drôles. Je me rappelle par exemple un film de Louis De Funès où l'on voyait quatre bonnes soeurs dans une deux chevaux... Ou encore un film italien, Fantozzi, où cet homme, malchanceux comme tout, sautait d'un bond dans sa Cinquecento et retombait non pas sur le siège, mais sur le levier de la boîte de vitesses... Ou encore la

fameuse pub où l'on voit un homme très grand garer sa voiture toute petite, puis la déplacer cinq mètres plus loin, avant qu'un piano ne s'écrase sur la chaussée juste à l'endroit où il avait garé sa voiture auparavant. MG

En-deçà de l'histoire construite et racontable en société, surgissent au hasard de contextes particuliers (cinéma, fête, conversation anodine) les images les plus vives de la petite voiture qui devient ici tour à tour chaussure, tondeuse ou sac à dos (I3, I4, I5). De telles images, naturellement métaphoriques, sont le plus souvent des extrapolations établies à partir de certains caractères de la voiture (sa forme, son bruit, sa faible puissance, ...). Mais il est évident que ces productions métaphoriques spontanées redéfinissent en retour l'image collective de la voiture et lui redonnent sens. **Métaphores vives** : est-ce le véhicule qui définit l'image ou l'image qui définit le véhicule ? Si anciennement le véhicule portait souvent le nom des animaux macroscopiques auxquels ils ressemblaient, on peut se demander si ce ne sont pas eux qui donnent maintenant forme (fût-elle imaginaire) aux organismes invisibles, microbes et autres virus qu'elles évoquent à certains (I6).

Un chausse-pied pour Orson Welles (I3)

Un ami cinéphile prétend avoir vu Orson Welles sortir d'une fiat 500. Il a pensé qu'il faudrait inventer un gros chausse-pied. PA

La tondeuse (I4)

"Je me suis fait doubler par une twingo alors que je roulais au moins à 130 !

- Oh, mais tu sais, en descente et avec le vent dans le dos, j'atteins parfois les 160...

- Ah, mais je ne savais pas que l'on pouvait ainsi "kiter" un moteur de tondeuse"...

Remarque du rédacteur : le contexte est ironique et sans enjeu particulier - dans le même ordre d'idées, on a souvent comparé la twingo avec un produit de la gamme Husqewasna (motoculteur, tondeuse). NR

Le sac à dos (I5)

Un repas de famille... 50 ans de mariage. C'est l'été à Montpellier, toute la famille mange dans le jardin, en compagnie d'un curé, ami de la famille, particulièrement moderne : il boit, mange et plaisante plus que la plupart des convives. Fin d'après-midi. Il a eu le temps de faire une sieste (le vin était très bon), je dois rentrer en Ardèche, il me suit; devant la maison, les voitures des invités sont garées en ligne; il me demande de désigner la mienne :

"C'est la twingo verte... là.

- Oh, mais c'est incroyablement petit comme voiture...

- Oui mais à l'intérieur...

- Il te manque les bretelles et tu as un formidable sac à dos".

NR

Du scarabée au spermatozoïde (I6)

"Les voitures ont longtemps trouvé référence dans le règne animal : la 2 cv ressemblait à un scarabée, la coccinelle à une coccinelle, etc. Maintenant, ces nouvelles petites voitures ressemblent à des choses différentes, certaines même à des choses qui sont à l'intérieur du corps : spermatozoïdes, virus, microbes, ..." (narratrice, 35 ans, journaliste, actuellement sans voiture). CJ

Débordements du corps

Seconde forme d'image qui fait icône, au sens où elle colle à la peau de la petite voiture... : les débordements du corps. Le petit véhicule, s'il est vraiment petit, **contraint le corps** de l'usager, trop grand, trop opulent ou trop agité. Ces inconvénients sont ici décrits dans trois situations d'interaction qu'il serait intéressant, d'un point de vue prospectif, d'étudier et d'observer en tant que telles : entrer dans le véhicule (I7-8), s'y tenir à l'intérieur (I9-10) et s'en extraire (I11).

On peut noter une touche nostalgique dans les historiètes correspondantes qui concernent ou du moins se réfèrent plutôt aux modèles anciens de petite voiture, une époque où la voiture était "effectivement trop petite". Et si la petite voiture aujourd'hui a grandi, au sens non seulement où elle a vieilli mais aussi où la conception technique et l'ergonomie en ont réellement transformé l'habitabilité (elle n'est plus qu'"affectivement trop petite"), on peut constater que l'imaginaire, lui, reste attaché à ces histoires du passé, et que les dysfonctionnements relatés continuent à alimenter les représentations contemporaines - quand bien même ils sont aujourd'hui en partie levés (ce que montrent en particulier toutes les remarques qui prennent le contrepied de ces images du passé).

On aurait dû ouvrir le toit (I7)

Je me rappelle que ma copine avait acheté une 126 toute vieille, parce qu'elle avait besoin d'une voiture, mais qu'elle ne pouvait pas dépenser beaucoup d'argent. Le seul problème c'était que je ne pouvais pas monter dans la voiture avec elle, et ne parlons pas de la conduire : je ne rentrais pas dedans ! Si j'avais voulu faire un tour avec elle, on aurait dû ouvrir le toit... MG

Du siège arrière (I8)

Quand mon frère a appris à conduire (je parle d'il y a trente ans...), il avait une petite voiture dont il a retiré le siège avant

pour pouvoir y pénétrer et conduire assis sur le siège arrière (il faut savoir que mon frère mesure deux mètres !). MG

Klaxon sous le genou (I9)

Ma première voiture a été l'Ibiza que j'ai rachetée à ma soeur. Je me rappelle qu'elle avait dû faire déplacer vers l'arrière le siège du conducteur parce qu'elle avait les jambes trop longues... Je me rappelle aussi comment mon frère se fâchait à chaque fois qu'il prenait ma voiture, parce qu'il touchait le klaxon avec le genou sur le côté gauche du volant. MG

Une tache au plafond (I10)

Quand j'étais petite, je me rappelle que le frère de ma mère possédait une... je ne sais plus quelle marque, mais en tout cas cela m'amusait beaucoup de le voir au volant de cette petite voiture... parce que mon oncle mesurait deux mètres ! Et je vois toujours la trace de sa tête à l'intérieur sous le toit ! MG

Un coup de vieux (I11)

Mon mari est passé prendre mes parents avec ma nouvelle Twingo (nous avions anciennement une Fiat Uno) pour les conduire à une fête de famille. Au retour, il me dit avoir été frappé par le fait que mes parents avaient subitement vieilli (ils ont tous deux 70 ans), ceci lui étant apparu au travers des difficultés qu'ils avaient eu à s'extraire de ma nouvelle petite voiture.

Dilatations incongrues

Troisième type d'images, fortement associées aux débordements précédents, l'**effet de dilatation** des personnes ou marchandises véhiculées dans une petite voiture. On pouvait déjà remarquer précédemment que derrière les situations critiques qui étaient relatées, le récit se faisait moins critique que tolérant et presque affectueux : de fait, on ne sait jamais si c'est la voiture qui donne la mesure du corps ou si c'est le corps qui donne la mesure de la voiture; d'un côté, c'est comme si la petite voiture, pour mieux mériter son nom, se devait de révéler la taille de son conducteur, fût-ce au prix, comme on l'a vu précédemment, d'un réel inconfort, mais il y avait toujours moyen de s'en arranger (par exemple en reculant ou en retirant l'un des sièges). De l'autre, c'est comme si la taille du corps ou son agilité déterminait la taille du véhicule, et c'est alors l'incongruité d'un écart inattendu entre les deux tailles qui fait image. Dans tous les cas, l'image archétypique du petit véhicule est attachée soit à celle de la femme ou de l'homme grands (I12-13), soit à celle de l'entassement ou du bourrage de contenu (I14-15).

Amusantes à voir (I12)

"Je trouve que les petites voitures sont très amusantes à voir, surtout quand c'est des personnes de grande taille qui les conduisent." MG

Des femmes géantes (I13)

Comment se fait-il que, lorsqu'ils sortent de leur petite voiture, ce soit presque toujours des géants qui entreprennent de se déplier ?

En fait, ce sont souvent des géantes. De grandes bourgeoises dont les maris, économes dans ces strates, ont fait pour elles le choix du dénuement. Ces voitures doivent juste leur offrir le toit (pour protéger la mise en plis) et un rien d'espace (pour déposer Margot à l'école et ramener le panier de provisions minimal). D'ailleurs, ces voitures n'étaient-elles pas personnalisées pour les femmes (cf. la Mini Moriss des années 60, version longerons en bois) ?

Mais chacun sait bien sûr qu'il s'agit d'une illusion d'optique due à l'échelle inhabituelle entre la voiture et sa maîtresse...

JLB

Cinq enfants dans une 2CV (I14)

Quand j'étais jeune fille, j'ai passé une année chez des cousins français pour apprendre le français. Je me rappelle d'une scène qui m'avait frappée : c'était de voir notre grand-mère promener 5 enfants entassés dans sa 2 chevaux! MG

Sur les routes de Kathmandou (I15)

J'ai souvenir sur les routes de Turquie, dans les années 70, d'avoir vu réapparaître plusieurs fois pendant plusieurs jours, une même austin mini, véhicule plutôt inhabituel pour ce genre d'exercice. L'image était en soi déjà quelque peu incongrue (la mini pour des jeunes hyppies français d'alors était symbole de la petite minette). Mais le plus drôle, c'était qu'en sortaient quatre immenses Anglais, genre rugbymans très grands et très forts, dont personne n'a jamais pu comprendre comment ils parvenaient à rentrer dans ce véhicule. De dos, on ne voyait que leurs dos, qui remplissaient la lunette arrière.

Au-delà de l'anecdote, à quoi tient la prégnance de ce souvenir ? Peut-être au fait qu'ils retournaient triplement l'image de la mini : socialement (mini baba), spatialement (si grands dans un si petit volume) et temporellement (ils resurgissaient toujours au moment le plus inattendu). PA

Transformations du regard sur la ville

Dernier type d'images qui collent à la petite voiture : celles qui contribuent à modifier le regard que l'on porte sur la ville ou sur la vie urbaine. D'un côté la

petite voiture entre dans le prêt-à-porter, de l'autre, elle modifie la perception de l'espace urbain.

Les couleurs des nouveaux petits véhicules urbains font l'objet de nombreuses remarques, sans doute parce qu'elles signent pour un temps la marque du véhicule (le jaune fiat, le rose corsa, le gris honda, le noir mazda, ...) et en font un véhicule branché, qui s'apparente déjà en soi à la mode. On pourrait penser que dire de ces voitures qu'elles sont littéralement **prêtes à porter** relèverait d'un simple jeu de mots. Les observations suivantes semblent pourtant montrer le contraire, en consignant de manière récurrente et dans des contextes différents des observations fines sur les effets de *mimétisme* (I16), de *complémentarité* (I17) et/ou de *métamorphose* (I18) entre la carrosserie du véhicule et le vêtement de son propriétaire. La petite voiture est un instrument de parade; on doit bientôt y entrer ou en sortir comme on met ou enlève un habit.

La peau de l'homme (I16)

Les petits véhicules aujourd'hui "font peau neuve". Un monsieur très digne, de la jaquette flottante, a une corsa rose, accordée à sa cravatte à fleurs. La secrétaire bourgeoise d'un psychanalyste inconnu fait resplendir sa tête de chapeau blond entre un tailleur noir et rond et une mazda ronde et noire. Un homme en gris sort d'une honda grise. Tout ceci se passe et se ritualise dans la même rue.

Le petit véhicule fait la peau de l'homme. Ce n'est pas une voiture, c'est un vêtement. PA

Couleurs (I17)

Cravate bleue, jaune mini Fiat et ceinture rouge vernillon. Mais quelle est donc la profession de cet homme-là, cinquantaine, assez content de lui, qui se gare scrupuleusement en deuxième position ? Serait-il dans la pub ? Il n'est pas tout-à-fait assez branché. Nous parierions qu'il travaille pour France Telecom, un peu plus loin.

Belle comme un chapeau (I18)

Une mazda 12 s'arrête en double file. Elle est noire et belle comme un chapeau - d'où sans doute sa dignité un peu insolente, comme si sa couleur rachetait sa petitesse. La dame qui en sort est blonde et dans un tailleur bleu marine. Mais on la croit tout de noir vêtue et coiffée d'un chapeau. PA

Mais si le petit véhicule transforme certains rituels de parade et d'urbanité en contribuant à modifier les couleurs de la rue, il contribue aussi à modifier la **perception de l'espace urbain**, produisant ici trois types de changement latent : *changement de position* dans les parkings ou les zones de stationnement (I19), *changement d'échelle* dans la perception de la rue, de la place ou plus généralement de l'espace public urbain (I20), *changement de perception des*

Parc latéral (I19)

Un petit véhicule, c'est d'abord un véhicule petit. On le repère au fait qu'il peut se garer en travers, perpendiculairement au trottoir entre deux véhicules ordinaires. JPT

Echelle et dramatisation (I20)

Jamais la Maladière (anneau de circulation et entrée dans la ville à Lausanne) ne m'a paru si grande. L'orage menaçait ce soir-là, lorsque j'abordai cette porte désertée de la ville : la couleur du ciel, l'heure crépusculaire, la chaleur de l'été assombrissaient fortement la valeur du bitume. Les trois pistes concentriques de l'anneau (quasi olympique) étaient libres et chacun aurait pu s'engager sans ralentir comme l'on fait pour s'intégrer dans le trafic lorsqu'il est plus intense. Mais un véhicule incongru eut raison des autres qui lui cédèrent le passage avec plus de respect qu'à l'accoutumée. Une fiat 500 tournait sur le couloir central, comme une particule abstraite qui suit son orbite imperturbable. Sa couleur rouge éclatante sur la noirceur du sol et du ciel lui conférait une sorte de fierté un peu insolente, devant laquelle chacun, autour, s'inclinait.

La FLAT 500 aggrandit l'espace les soirs d'orage. PA

Wallons et Flamands (I21)

"J'observe depuis une dizaine d'années l'augmentation du parc des petites voitures dans l'agglomération de Bruxelles et je crois pouvoir faire deux constats. D'abord, le fait que le trafic s'est comme accéléré, "céléré", peut-être même un peu durci à cause de ces petites voitures. Ensuite, le fait que l'usage de la petite voiture est très différent selon que l'on est wallon ou flamand : c'est une voiture de jeune cadre chez les francophones, une voiture de vieux pépé, un peu caricatural, chez les Flamands." (Cousine suisse vivant à Bruxelles depuis 10 ans). CJ

Chapitre 5

Un répertoire d'"images manifestes" Imaginaire constituant I

Le corpus d'anecdotes ici analysé ne mérite sans doute pas d'extrapolation supplémentaire : il ne constitue pas en effet en soi un matériau suffisant pour prétendre ressaisir "l'imaginaire constituant" de la petite voiture dans son ensemble. Il en donne en revanche une première esquisse en structurant un **répertoire d'images manifestes**, en un double sens : d'une part elles s'imposent, du fait de leur caractère volontiers universel, avec la force de l'évidence et apparaissent pour la plupart comme foncièrement indiscutables; d'autre part, chacune d'entre elles ressemble, dans sa forme brève et souvent caricaturale, à une sorte de profession de foi, un peu provocante sans doute mais qui tranche avec efficacité par rapport aux discours entendus.

Par là elles constituent peut-être le fond imaginaire ordinaire, dans lequel tout un chacun puise inconsciemment pour interpréter les scènes de la vie quotidienne comme on puise dans un répertoire musical. Sans doute émanent-elles d'un côté de représentations stéréotypées existantes, mais c'est à partir de ce fond, d'un autre côté, que ne cessent de se reconstruire ou de s'élaborer des représentations nouvelles. Elles seraient ainsi susceptibles de faire émerger des représentations latentes, non encore exhumées - c'est-à-dire de les rendre manifestes, en un troisième sens.

Le texte qui précède proposait une lecture linéaire d'un catalogue d'anecdotes. La structure de présentation suivante en restitue le contenu sous la forme d'un répertoire croisé, dont l'organisation matricielle et fractale permet de rabattre en lignes la distinction première en colonnes entre audience, pratique et imaginaire collectif, en distinguant les fonctions sémiotiques dominantes des anecdotes ainsi redistribuées : symbolique, indicielle, iconique auxquelles on a ici ajouté une ligne "virtuelle".

A chacun donc de cheminer à sa guise dans ce "répertoire des images manifestes" de la petite voiture.

SIGNIFICATIONS	L'Audience	La Pratique	L'Imaginaire coll.
SYMBOLIQUE	REPRESENTATION DE LA PETITE VOITURE Personnification Objectivation	CONDUITE JEUNE Souvenirs de jeunesse Jeux et séduction Implacable morale	HISTOIRES ET ANALOGIES Histoires drôles Métaphores vives
INDICIELLE	REPR. DE SOI Selbstbildung Selbstdarstellung	CONDUITE INTERACTIVE Attentions réciproques Curiosité Formes de ratage	DEBORDEMENTS DU CORPS Entrer dans Se tenir S'extraire
ICONIQUE	REPR. DE L'AUTRE Ce que je ne suis plus Ce que je ne suis pas - ne veux pas devenir	CONDUITE LIBRE Détachement Plaisir Rajeunissement	DILATATIONS INCONGRUES Grandes personnes Entassement
VIRTUELLE	REPRESENTATION DU FUTUR URBAIN Mythe communautaire Rêve individualiste	CONDUITE D'ÉCHAPPEMENT Contraintes spatiales Contraintes temporelles Contraintes de circulation	TRANSFORMATION DU REGARD SUR LA VILLE Prête à porter Perception de l'espace

Pour conclure l'analyse de cette deuxième partie, on peut faire observer que ce répertoire d'un côté reconfigure l'analyse des stéréotypes effectués en première partie, tout en préfigurant de l'autre l'approche in situ qui va suivre.

La typologie proposée, dans sa catégorisation tripartite (représentations, images, conduites), établit en effet une distinction qui a pris pour nous une valeur fondatrice puisqu'elle recouvrira, rétrospectivement, les trois approches que nous aurons menées à bien : l'enquête d'opinion (première partie) pour les représentations, le recueil d'observations (deuxième partie) pour les images et l'entretien en actes (troisième partie) pour les conduites.

En premier lieu, les représentations qui constituent ce que nous avons appelé dans cette partie "l'audience du petit véhicule", ressaissent les stéréotypes que nous avons repérés et classés dans la première partie : schématiquement, on peut considérer que les "représentations du futur urbain", qu'elles relèvent du mythe communautaire ou du rêve individualiste, s'approchent fortement du stéréotype généré et entretenu par certains experts qui font de la petite voiture "un enjeu pour l'avenir"; de même les "représentations de l'autre", dont on a vu qu'elles marquaient plus la différence que ce qu'est ou ce que n'est pas l'autre, peuvent être associées au stéréotype de la petite voiture comme "témoin d'une évolution présente" (celle ici d'une certaine banalisation de l'usage); ou encore les représentations de soi et les processus de personnification ou d'objectivation du petit véhicule peuvent être rapprochés du "stéréotype du leurre ou de la fiction". Sans doute n'y a-t-il pas de superposition exacte entre les représentations dégagées des anecdotes et les stéréotypes extrapolés à partir des interviews de

première phase parce que l'origine des discours n'est pas de même nature, mais il y a là un moyen de montrer comment un imaginaire collectif ordinaire alimente et/ou puise dans les discours d'experts ou de responsables institutionnels.

En second lieu, les anecdotes que nous avons classées sous le titre de l'imaginaire collectif redisent la spécificité-même de l'anecdote. Les métaphores ou histoires drôles, les débordements du corps ou dilatations incongrues, et les transformations du regard que la petite voiture génère sur la ville, font littéralement image : et leur valeur générique est suffisamment évidente pour que l'on comprenne qu'elles constituent le fond imaginaire ordinaire sur lequel se développent et/ou sont générés certains stéréotypes usuels.

Enfin, les quatre types de conduite que nous avons extrapolés à partir de l'analyse de ce répertoire d'anecdotes, préfigurent l'approche in situ des parcours qui constituera notre troisième corpus d'analyse : comme on va le voir, les catégories de la jeunesse, de l'interactivité, de la liberté et de l'échappement, s'y retrouveront, précisés et élargis.

TROISIEME PARTIE

CONDUITES ET PARCOURS

Analyse de discours constitués

Chapitre 1

Le Parcours rétro-commenté

1. UNE DIFFERENCE IMMEDIATE

Comment se rapprocher des perceptions réelles, en actes et *in situ* ? Deux modalités d'accès peuvent être distinguées :

- la "**perception différée**", qui repose sur des techniques d'enregistrement des données sensibles de l'environnement et sur la possibilité d'en restituer les sons ou les images dans un autre contexte, pour reproduire "*ex situ*" les effets de la perception *in situ* (écoute réactivée, observation récurrente); l'avantage est de permettre une expérience sensible répétable, manipulable et sur laquelle il est possible de faire retour à volonté, l'inconvénient d'introduire un parasitage technique (prise de son, prise de vue) qui agit sur l'interaction et/ou le contexte observés (c'est déjà et toujours une re-présentation);
- la "**perception immédiate**", qui repose sur le récit en direct et l'observation immédiate des perceptions *in situ* dans le contexte physique réel dans lequel elles s'actualisent (parcours commentés, relevé ethnographique, itinéraires de restitution); l'inconvénient est évidemment le caractère non répétable de l'expérience sensible, mais l'avantage est d'éviter tout parasitage technique et de ne pas passer par la représentation (on se situe davantage au niveau de l'expression).

La technique du parcours rétro-commenté emprunte aux deux ou plutôt opère un passage de l'immédiat au différé. Son principe est bien de libérer la parole de l'interviewé par sa mise en situation, réelle et pragmatique, ici dans l'espace public et le véhicule urbain, mais il est aussi, comme on le verra, de différer cette parole, et même, pourrait-on dire, de la *différer immédiatement*. Concrètement, il s'agit de faire parler l'usager, conducteur ou passager, "en actes", c'est-à-dire en ce cas en situation de conduite ou de déplacement, tout en ménageant des temps de commentaire rétrospectif immédiats sur les situations perçues. Le trajet est

donc l'"embrayeur de communication", les pauses le "catalyseur" d'une parole sur la ville.

2. ANTECEDANTS ET ADAPTATIONS

Cette technique s'appuie donc sur celle qui a été formalisée par Jean-Paul Thibaud sous le nom de "parcours commenté"⁸, dont elle reprend les hypothèses de départ :

- une **hypothèse contextualiste** qui admet que l'environnement physique (contexte environnemental) et l'action en cours (contexte pragmatique) touchent les modalités-mêmes de la perception (ce qui suggère donc de passer d'une observation extérieure, savante et distanciée à une observation intérieure, en acte, générée par l'usager lui-même);
- une **hypothèse herméneutique** qui valorise l'étroitesse du lien entre langage et perception en supposant que celle-ci ne peut s'actualiser que dans et par la verbalisation (ce qui rend légitime la possibilité de toucher la perception ordinaire en fonction de ce qui en est dit plus qu'en fonction de ce que l'on en observe);
- une **hypothèse phénoménologique** qui privilégie le rôle du mouvement dans le processus de perception et qui suppose que celle-ci n'est possible qu'à partir du moment où elle met en jeu du déplacement, du bougé, de la différence (ce qui légitime l'idée d'approcher la perception ordinaire en se déplaçant plutôt qu'en s'immobilisant autour d'une table).

De ces trois hypothèses fondatrices, découlent l'objectif du parcours commenté : recueillir de la bouche des usagers des récits sur leurs perceptions au cours d'un cheminement; ainsi que les trois consignes pour les entretiens : percevoir, se déplacer, décrire. Pratiquement, on demande à chaque usager interviewé de cheminer et de raconter au présent tout ce qui est perçu "ici et maintenant" et le rôle de l'intervieweur se limite à un rôle d'accompagnant bienveillant, récepteur du récit qui en principe ne fait qu'opiner dans le sens de la personne récitante⁹.

Lors des essais préliminaires que nous avons faits pour adapter une telle méthode, telle qu'elle a été développée avec des piétons par J.-P. Thibaud, à notre objet, la voiture, nous avons pu relever deux obstacles majeurs à la constitution d'un matériau d'entretien riche :

⁸ JEAN-PAUL THIBAUD, "Décrire le perceptible : la méthode des parcours commentés", à paraître dans un ouvrage collectif sur les méthodes qualitatives d'approche de l'environnement urbain, *L'espace urbain en méthodes*, Editions Parenthèses, Marseille, sous presse.

⁹ Sur le détail de cette technique qui a fait l'objet d'un séminaire interne à l'équipe le 10 mai 1996 à l'IREC, voir JEAN-PAUL THIBAUD, *op. cit.*

- pour l'enquêteur, la **difficulté de transcription** ou d'enregistrement des commentaires sur le vif dans le véhicule lui-même, difficulté d'ordre technique qui est notamment liée au parasitage sonore et vibratoire de l'entretien dans le véhicule conduit, ce qui rend problématique aussi bien l'enregistrement des commentaires que la prise de notes pendant le trajet;
- pour la personne interviewée, la **difficulté de verbalisation** de l'expérience de conduite automobile urbaine, difficulté qui est liée d'une part à l'emprise de la conduite sur les préoccupations immédiates de la personne interviewée (celle-ci, trop souvent, est accaparée par les problèmes de circulation), d'autre part à la trop grande vitesse de succession des événements perceptifs au cours du déplacement; le nombre d'occurrences, de micro-événements et de transformations des perceptions sensibles est infiniment trop grand pour être verbalisé de façon précise en temps réel; à peine évoque-t-on le regard d'un passant, le comportement d'un automobiliste ou le coup d'oeil sur une façade que la situation a changé, que l'ambiance n'est plus la même, que dix autres micro-événements auraient mérité une remarque; on a peut-être le temps de constater mais pas celui de verbaliser, tout juste celui d'amener une observation à la conscience ¹⁰.

Pour lever ces deux obstacles, deux consignes complémentaires ont alors été données, qui réintroduisent dans la technique-même un principe méthodologique que nous mettons en oeuvre dans toutes nos approches sensibles du territoire, le **principe de récurrence**; du parcours commenté nous faisons alors un parcours "rétro-commenté", au sens d'une part où le commentaire consiste à revenir de manière rétrospective sur le trajet qui vient d'être effectué, et au sens, d'autre part, où le parcours lui-même consiste à revenir sur le commentaire qui en a été fait. D'où les deux consignes suivantes :

- *faire des pauses régulières* après quelques minutes de trajet pour revenir sur les commentaires spontanés apparus pendant le déplacement, en préciser le contenu, et les compléter ainsi à chaud, en invitant l'interviewé à reconstruire et/ou affiner ses perceptions immédiates tout en prenant un minimum de recul par rapport à celles-ci;
- *refaire plusieurs fois le même parcours*, de manière à autoriser le retour sur les perceptions précédentes, à mettre à l'épreuve leur pertinence - à évaluer en quelque sorte leur caractère accidentel ou permanent, aléatoire ou déterminé; certains commentaires reviendront, qui

¹⁰ Contrairement à ce qui se passe lorsque l'on fait commenter un parcours à un piéton, qui peut s'arrêter ou du moins moduler le rythme de son récit-déambulation, il y a en voiture incompatibilité entre la vitesse de déplacement du véhicule et la vitesse d'élocution ou de formulation des perceptions du conducteur.

objectiveront les perceptions correspondantes; d'autres s'y ajouteront ou au contraire disparaîtront.

C'est donc à un travail de tension entre distance et immédiateté que la méthode conduit, tension entre les réactions les plus immédiates à la conduite (c'est souvent le premier contact avec le véhicule) et à l'environnement (première découverte du parcours proposé), et des reconstructions qui se veulent de plus en plus précises à mesure que l'interviewé est amené à reconsidérer ses dires. Dans la première situation, c'est l'intervieweur qui doit avoir la vivacité d'esprit pour observer des corrélations entre des manières de percevoir et des manières de dire; dans le second, on sollicite le conducteur lui-même pour établir les corrélations et préciser le mode d'interaction entre le dit et le perçu.

3. LE CHOIX DES ITINERAIRES

A partir des tests précédents, il a été décidé de demander à chaque responsable de site et pour chacune des trois villes retenues :

- de définir a priori **un itinéraire commun** pour l'ensemble des entretiens effectués (et d'abandonner l'idée initiale d'un parcours libre au choix du conducteur ou d'un parcours familier du type habitat-travail); ceci afin d'autoriser un minimum de comparaison entre les entretiens différents, en particulier au niveau de la façon de séquentialiser l'itinéraire; à cet effet, il était suggéré de préparer un plan, format A3 plié, pour faciliter la prise de notes dans la voiture;
- d'en **contrôler strictement le temps** en choisissant un parcours bref (5 à 10 mn), répétable et de préférence bouclé (pour éviter le temps de "retour à la case départ"), de manière à permettre de refaire le même trajet plusieurs fois (plutôt que de faire un trajet long dont on oublie les détails) et ainsi de faire retour sur les sensations ou les observations exprimées pour les spécifier progressivement; il était par ailleurs recommandé d'effectuer les parcours à une heure d'affluence variable (midi, 17-18h);
- de s'assurer de la **diversité des milieux traversés** par le choix judicieux de l'itinéraire - le contraste entre des ambiances de rues, de places ou d'avenues de nature différentes étant a priori stimulateur de sensations et de paroles, la sélection des sites traversés devait s'efforcer de couvrir le spectre des typologies architecturales, des ambiances et des configurations urbaines de la ville;

Cet itinéraire commun, bref et diversifié n'empêchait pas que le parcours et le temps de déplacement nécessaire pour y avoir accès soient mis à profit pour commencer l'expérience et faire des premières observations.

4. ECHANTILLON

5 à 6 entretiens ont été conduits dans chaque ville, soit un total de quinze parcours rétro-commentés. Les entretiens lausannois ont été effectués par Christophe Jaccoud en octobre 96, les entretiens tessinois par Marco Gehring en décembre 1996 et les entretiens bernois par Ignaz Strebel en mai 1997.

A la tradition de l'échantillon représentatif, attaché à la valeur statistique d'une enquête quantitative, se substitue dans le cadre des approches qualitatives, la recherche d'un "**échantillon expressif**" - qui s'attache à couvrir un spectre aussi large que possible d'images et de perceptions sensibles.

Pour s'assurer d'une telle expressivité, trois critères ont donc été privilégiés :

- la *diversité socio-professionnelle* des personnes sollicitées : il était demandé à chacun de veiller en particulier à une diversité minimale de CSP, de classes d'âges (équilibre jeunes-vieux) et de sexe (équilibre hommes-femmes);
- la *diversité des véhicules* utilisés et/ou possédés par les conducteurs-récitants : il était recommandé de trouver un équilibre entre des possesseurs de grosses voitures et des possesseurs de petite voiture, ainsi qu'entre des personnes faisant l'expérience dans leur propre véhicule (effet d'auto-analyse) et des personnes auxquelles on faisait essayer une petite voiture pour la première fois (on mise alors davantage sur les effets de découverte);
- la *facilité à verbaliser* : il était recommandé d'avoir suffisamment de renseignements sur la personne contactée (réseau d'interconnaissance) pour se faire une idée de cette capacité et éviter de tomber sur des personnes peu prolixes.

5. PROTOCOLE D'ENTRETIEN EN TROIS ETAPES

Finalement, le protocole suivant a été rédigé et a servi de guide à chaque intervieweur.

1. Effectuer une première fois le parcours avec la personne conductrice (ou accompagnatrice, il est possible de changer le rôle). Lui demander de **faire un récit, en temps réel, de tout ce qui est perçu**, à mesure que le trajet s'effectue, et la faire simplement parler en continu, sans interruption et sans se préoccuper de la nature du choix des événements ou des situations relevés. Enregistrer (éventuellement avec micro-cravate) et noter au vol un maximum d'informations et/ou d'expressions.
2. S'arrêter, immédiatement après le premier trajet, pour **faire le point** (cela peut être l'occasion d'une manoeuvre de parking intéressante) avec l'interviewé sur ce

qui vient d'être dit et perçu pendant les 5-10 minutes de déplacement. Puis recommencer la même opération 1 ou 2 fois (même trajet + 2ème "mise au point", même trajet + 3ème mise au point) et approfondir ainsi les observations, jusqu'à saturer et objectiver peu à peu les sensations, observations ou informations recueillies sur la conduite, l'audience du petit véhicule et l'environnement urbain traversé.

3. Changer de contexte (hors voiture, se mettre à table, boire un pot dans un bistrot, ...) pour établir un *bilan* de l'expérience en faisant un **récit rétrospectif** du parcours effectué à partir des trois consignes suivantes :

- redécrire l'itinéraire en faisant le récit, factuel, de tous les lieux traversés et des événements occurants;
- séquentialiser de la sorte l'itinéraire proposé, c'est-à-dire délimiter les séquences pertinentes du point de vue de l'utilisateur interviewé, ainsi que les points de rupture ou les moments de liaison entre deux séquences; les reporter sur le plan;
- reprendre alors chaque séquence et la thématiser, la caractériser, remémorer et réécrire avec lui le détail de ce qui s'y est passé, dériver, interpréter;
- reprendre de même chaque noeud ou chaque articulation entre séquences, pour la thématiser et y développer les remarques ou les observations pertinentes.

4. Terminer si possible l'expérience par un **entretien semi-directif** complémentaire sur l'usage de la petite voiture en proposant trois entrées principales :

- partir des *événements* : la panne, l'incident, l'accident, le jour d'acquisition, le jour de vente, un trajet mémorable;
- partir de *l'apprentissage* : motivations d'achat et premiers jours de conduite (perceptions nouvelles de l'espace habituel), banalisation de l'usage de la voiture, importance de l'expérience acquise (habitudes, usages, réflexes);
- partir du *trajet quotidien ordinaire* (histoire d'une journée, d'un trajet, d'un itinéraire répété; jeux d'épreuves et de jugement, scènes de prouesse, de compétition, de performance ou de test).

5. La durée favorable de l'entretien est de 1h30 à 2 heures (mais doit être adaptée en fonction des circonstances ou opportunités.

6. Par ailleurs, à titre indicatif, les thèmes suivants, formalisés au cours des tests et premiers essais, doivent être autant que possible abordés au cours de l'entretien :

- la "*plasticité*" du véhicule, c'est-à-dire son degré d'ouverture par rapport à l'extérieur autant que sa souplesse d'usage (pratiques multi-modales, tactiques et stratégies de parcours en ville, transgression ou soumission aux contraintes de circulation) - lien de soi au véhicule;
- la *personnalisation ou impersonnalisation de l'usage*; mise en valeur ou dépréciation de l'habileté, signes d'habitabilité et d'appropriation (transformation de l'équipement intérieur, usage des options, ...), pratiques de partage, de prêt, d'interindividualité, d'intersexualité, d'usage collectif - lien de soi à autrui.
- les *formes d'engagement du corps* (manipulation de commandes, affichage des repères, effets sensibles particuliers, vues, bruits, odeurs, toucher; perception du rapport intérieur-extérieur, de la relation conducteur-piéton, ...) - lien de soi à l'environnement.

6. STRUCTURE ET PRESENTATION DES TEXTES

Il était demandé à chacun des enquêteurs de restituer leurs entretiens selon deux modes qui ont été adaptés en fonction des contextes locaux :

- une fiche standardisée comprenant quatre rubriques principales (Espace, Temps, Rapport social, Expressions remarquables dans la langue d'origine), à remplir dans un style télégraphique aussi précis que possible;
- un texte travaillé de 3 à 5 pages par entretien, sorte de procès verbal thématisé livrant l'interprétation synthétique de l'intervieweur.

C'est à partir de ce dernier texte que la forme finale de restitution de chaque entretien a été mise au point, forme de monographie de parcours, donnant lieu à une ré-écriture uniformisée autour de trois rubriques principales, qui correspondent à trois niveaux d'interprétation différents de l'entretien (menant de l'information la plus factuelle à la plus extrapolée) :

- le **profil** de la personne interviewée, qui précise, outre le modèle de petit véhicule utilisé et les données sociologiques classiques (âge, profession, état civil, mode de vie, ...), des informations d'ordre psycho-sociologique concernant le rapport à la voiture, à la ville, ainsi que le ton de l'entretien;
- le **contexte général**, qui énonce les thèmes récurrents et les comportements dominants que révèlent respectivement l'analyse de discours et l'observation de la conduite automobile en acte; cette rubrique permet de dégager les arguments implicites ou explicites qui, pour le conducteur, font référence ceux par rapport auxquels son commentaire prend sens et par rapport auxquels il devient donc possible d'interpréter ses faits et ses dires;

- **la petite voiture et la ville**, paragraphe généralement le plus fourni dans lequel on extrapole, nomme et interprète le ou les types de rapport que l'interviewé établit entre le véhicule et la ville, pratiquement ou imaginativement (par sa façon de conduire ou par la production d'images ou de représentations propres).

7. PREFIGURATION TYPOLOGIQUE ET ORDRE DE PRESENTATION

Le parti pris méthodologique de cette dernière partie consistant à privilégier la situation du conducteur en actes et à reconstruire une analyse de ses perceptions en mouvement au cours d'expériences réelles de traversées urbaines, la relecture transversale de ce corpus d'entretiens se devra de privilégier les conduites. Ainsi pourrions-nous rétrospectivement proposer une troisième typologie, qui réordonne le contenu des quinze entretiens en trois grandes catégories :

- des conduites conflictuelles ou **conduites d'affrontement**;
- des conduites fusionnelles ou **conduites de convenance**;
- des conduites sensuelles ou **conduites d'échappement**.

Les quinze monographies de parcours suivantes peuvent donc être lues comme autant de récits autonomes et rattachés à leur contexte urbain et linguistique propre (le code rappelle la ville de référence, Lausanne, Berne, Bellinzone). Mais l'ordre de présentation retenu préfigure d'ores et déjà l'organisation typologique finale, qui sera précisée et décrite en conclusion.

Conduites d'affrontement

Menaces de connivence	VD10
Un objet étranger	BE14
Une voiture banalisée	BE12

Conduites de convenance

Un médium vite oublié	TI10
Un objet transitionnel	BE13
Adéquation écologique et négociations urbaines	BE10
Un véhicule conforme	TI15
Une conduite ordinaire	BE11
Voiture pratique pour un corps vieillissant	TI12

Conduites d'échappement

Réenchancement des conduites urbaines	VD11
Voiture camérale	VD12
Un véhicule de représentations	TI11
Un potentiel d'urbanité	VD13
Emancipation familiale et reconquête urbaine	TI13
Vive, impulsive, informelle et critique	TI14

Chapitre 2

Conduites d'affrontement

Les menaces de la connivence

Entretien VD 10

PROFIL - UN AVOCAT DE GRANDE MARQUE

Monsieur C. est avocat, âgé d'une cinquantaine d'années, résidant à Pully (banlieue riche de Lausanne). C'est ce qu'on pourrait nommer un "homme de voiture", comme d'autres sont des "hommes de chevaux" : bien installé dans la vie depuis plusieurs années déjà, il a toujours consacré une large part de ses revenus, "et même davantage", comme il le confesse, à l'achat de voitures. Une "passion" anciennement constituée, qui lui vient de son père, lui-même très féru de voitures. Attaché à des notions esthétique, sportive et statutaire de la voiture, M. C. se dit fidèle à des marques. Pendant longtemps, ses préférences l'ont porté vers les Alfa Roméo. Ses choix se portent aujourd'hui exclusivement sur les BMW, dont il change régulièrement.

Sa femme possède, et pour son plus grand plaisir selon ses dires, une Twingo depuis 6 mois environ, voiture que nous utiliserons pour le test; un goût que ne partage pas M. C., très dubitatif quant aux petites voitures d'abord, et à ce "genre de petits camions" ensuite. On relèvera que le sujet fait étalage d'une conduite à la fois sèche et brutale, insistant plusieurs fois sur la médiocrité du véhicule, son manque de nervosité et son caractère de "camelote".

L'entretien s'est déroulé un dimanche matin.

Deux traits saillants émergent des propos et des habitus de conduite de ce "conducteur d'autoroute, familier des grandes distances et des bonnes moyennes horaires", ainsi qu'il se désigne lui-même.

Il apparaît d'abord que la ville se caractérise pour lui comme un environnement physique et matériel, mais aussi et surtout comme un *"espace réglé et fonctionnel"*, un espace de codes et de prescriptions dans lequel il convient de s'inscrire. Et cette inscription doit s'opérer "dans le respect des règles et des interdictions".

Il apparaît ensuite que *"la conduite est une affaire sérieuse"*¹¹, tout à la fois "individuelle et collective", devant favoriser le "glissement et la fluidité, pour n'emmerder personne". Conduire, au travers de ses propos, consistant alors pour l'essentiel en une opération de décodage instantané et approprié des informations et des stimulus.

On peut encore, au travers de cet entretien, distinguer et mettre à jour quatre types de logiques d'interprétation et de lecture de la ville.

Premièrement, et au niveau du discours de qualification de l'expérience automobile urbaine, une **prévalence de l'explication sur l'implication**, M. C. affichant un point de vue abstrait, pragmatique, au terme duquel le conducteur fait valoir un point de vue sur la ville pour ainsi dire dégagé, désimpliqué, construit à partir d'un point de vue stable : "Conduire en ville, c'est être enfermé dans sa voiture et suivre le courant. C'est rien d'autre, ou alors c'est le Far-West, comme à Naples".

Deuxièmement, la prévalence d'une représentation unilatéralement spatiale du rapport ville-automobile, tout se passant comme si **la perception de la spatialité prenait le pas sur la perception du mouvement**, les formes et les volumes urbains croisés et rencontrés constituant la matière première de cette expérience. Autrement exprimé, la ville paraît se réduire ici à une grille abstraite, une toile de fond sans incrustations, une carte mentale objectivée grâce à laquelle on peut se frayer un chemin. Conséquemment, l'ambiance et l'atmosphère sont négligées, le décor et l'ensemble primant sur les détails, les objets ou les personnages, les signes et les symboles : "La ville en voiture, après tout, c'est des feux, des giratoires, des présélections. C'est des voies qu'il faut suivre. C'est cela qu'on voit d'une voiture, en tout cas dans une grosse voiture comme la mienne".

Troisièmement, et le propos n'est pas contradictoire avec ce qui précède, une prévalence de l'ordre du **mouvement continu**, du **glissement indifférent** dans

11 A ce propos, il "estime" à 50% le nombre de ceux qui ne sont pas dignes de conduire un véhicule.

l'espace automobile ¹² : "C'est ça que les conducteurs suisses ne savent pas faire". M. C. exprime ici, et revendique d'ailleurs, une attitude de froideur et de neutralité dans la conduite automobile ("On doit être indifférent aux autres dans le trafic si l'on veut que ça roule, ne pas se faire de signes ou de sourires, à la limite même pas se regarder d'une voiture à l'autre : c'est ça qui est dangereux"), qu'il juge à la fois sûre et responsable. Cette attitude individualiste, fondée sur une **opposition nette entre traverser et côtoyer** disqualifie dès lors toute espèce de rapport sensoriel actif avec la ville "extérieure" et consolide de ce fait un dualisme intérieur/extérieur.

Quatrièmement enfin, M. C. fait valoir la pertinence d'une conduite spécifiquement urbaine, qu'il définit comme "rigide et opérationnelle". Cette dernière repose sur la compétence à adopter un schéma de conduite fondé sur une logique stimulus-réponse. En d'autres termes, cette conduite peut être décrite comme une **conduite réglée**, c'est-à-dire adéquate à des prescriptions signalétiques univoques ("la plupart des gens ne comprennent pas la signalisation, ils vont trop vite ou trop lentement, ou encore par à-coups") et comme une **conduite finalisée**, ayant pour but de résoudre les problèmes et les difficultés attachés à la conduite en milieu urbain.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - PANORAMIQUE, CONNIVENTE ET INSECURE

L'entretien, on l'a dit, s'est effectué à bord de la Twingo de Mme. C., une voiture que son mari n'apprécie guère. Et cela par rapport à des arguments et des perceptions symétriques et complémentaires à ceux qu'il a précédemment énoncés dans le cours de son argumentaire du "bien conduire en ville".

Au-delà des critiques en quelque sorte tout venant, incriminant tout à la fois ses performances ("elle n'a aucune nervosité"), son manque de fiabilité ("c'est de la camelote"), son inamicalité ("la voiture doit rester un loisir, avec elle on doit entretenir de la complicité, avoir une vraie confiance en elle"), son incapacité à bien vieillir ("la Twingo vieillit certainement très mal : elle doit finir par ressembler à un animal familier, le genre vieux chien malade dont on a un peu honte"), son angélisme ("c'est même pas une voiture de femme, c'est une voiture unisexe, donc sans sexe"), son absence de potentiel onirique ("une voiture doit pouvoir susciter un désir de voyage, et pas la seule envie d'aller acheter des croissants le dimanche matin"), et enfin son inconfort ("ces petites voitures, malgré ce que tout le monde en dit, sont très inconfortables"), on peut mettre à

¹² A cet égard, il est significatif que, malgré trois passages successifs, l'enquêté reste muet quant au franchissement de limites et aux ruptures en général (trottoirs, revêtements, changements de quartiers, topographie..).

jour et distinguer deux noeuds thématiques qui structurent l'interaction entre la petite voiture et la ville ou l'espace urbain. Le premier renvoie de manière privilégiée à une dimension spatiale; l'autre émerge plutôt au registre des rapports et relations socio-spatiaux.

a) Du point de vue spatial, M. C. oppose de manière catégorique la "grosse voiture et la petite voiture, qui sont deux mondes qui n'ont rien à voir l'un avec l'autre". Dans une grosse voiture, la ville, comme l'exprime l'enquêté "est vue de loin et de plus depuis une position plutôt élevée; le conducteur, du fait même de cette position éminente, est en situation de spectateur ou encore d'observateur". Une posture qui l'autorise "à voir de loin, à mettre à plat la ville et la circulation, à prendre de la distance aussi". Une **qualité de retrait** et de mise à distance qui permet de projeter une subjectivité, de "construire une vigilance", à ne voir aussi "que ce qui doit être impérativement vu".

Dans une petite voiture au contraire, cette distance et ce retrait n'existent plus, la conduite de ces véhicules requérant "d'avoir le nez dans la circulation et de ne rien voir d'autre", d'être acteur contraint du déplacement et non plus observateur éminent. De ce fait, comme l'évoque l'enquêté, "il est impossible d'être autrement que dans l'objectivité de la conduite et de la ville". Une **forme d'intimité** d'ailleurs imparfaitement réussie puisque "ces nouvelles petites voitures, tellement mal architecturées, ne parviennent pas bien à pénétrer la ville et le trafic, à s'y inscrire harmonieusement".

b) Dans une dimension plus spécifiquement socio-spatiale, M.C. oppose le "*cocon automobile* représenté par les berlines et limousines classiques aux *cabines téléphoniques* absolument transparentes" que sont les petites voitures, "ouvertes à tous les vents et à tous les regards".

Ces voitures, de par ce qu'il nomme "leurs baies vitrées", privilégient fortement l'attrait et l'intérêt pour l'ambiance et le paysage urbains, pour les "à-côtés de la route", tout se passant comme si leur conduite éveillait du même coup l'attention aux objets et aux personnages, aux signes et aux symboles qui marquent et signent la ville. "**Voitures de la distraction**", elles lui paraissent privilégier ce qu'il a précédemment stigmatisé : la *connivence* avec d'autres automobiles et automobilistes, la *conduite à vue*, l'échange de signaux physiques, et, *in fine*, l'imposition de règles et de prescriptions de conduite qui viennent peut-être annuler l'ordre du code et des prescriptions fonctionnelles, entravant du même coup l'ordre de la continuité et la "nécessaire monotonie" du trafic urbain.

En cela, il lui apparaît que ces voitures recèlent un important potentiel de dangerosité et d'insécurité. Parce qu'elles rendent attentif au détail, parce qu'elles exigent une *attention soutenue, événementielle* et non diffuse et linéaire,

parce qu'elles remettent du collectif ("on est toujours regardé dans une Twingo et on ne peut pas s'empêcher non plus de regarder ceux qui vous regardent") là où il faudrait du formel, de l'individualisme et du prescriptif. Dangereuses encore, du fait qu'elles ont une identité formelle et fonctionnelle paradoxale : "D'un côté, dans une Twingo, on vous dit que vous êtes au cinéma ¹³, et d'un autre côté, vous vous rendez compte que vous êtes tout petit dans le trafic, que vous êtes immergés dans la circulation, que vous ne voyez rien du tout, parce que vous êtes le nez collé sur la route".

Et de conclure que le mélange petit véhicule léger/grande panoramité fragilise encore la conduite : "Vous finissez par tout voir et par tout sentir, les montées deviennent des ascensions, les descentes des chutes libres ¹⁴, les changements de revêtement routier des montagnes russes".

Un objet étranger

Entretien BE 14

PROFIL - UN JEUNE MEDECIN PARTAGE

B. est âgé de 41 ans et travaille comme médecin dans un hôpital à Berne. Il habite avec sa famille à Brügg, un village près de Bienne, dans une unité d'habitations groupées (*eine Wohngemeinschaft*, littéralement une "communauté d'habitation"). La Renault Twingo, dans laquelle a lieu l'entretien, est partagée avec une autre famille du quartier (*eine Autogemeinschaft*, "communauté de voiture"). Et si B. roule en Twingo, c'est en raison de l'opportunité de ce partage plus que de la voiture en soi, laquelle ne répond pas vraiment à ses besoins (manque de place avec un petit enfant, utilisation pour des achats importants ou pour des déplacements à Berne, ...). Mais ce partage lui-même n'est pas sans inconvénients : la voiture n'est à disposition qu'une semaine sur deux et même si l'autre famille fait preuve de souplesse, la Twingo n'est pas toujours disponible au moment souhaité. L'entretien a lieu un jeudi après-midi.

13 A ce propos, l'enquêteur ironisera sur le nom de gamme de la Renault "Scenic".

14 M. C. livrera ici une anecdote : contraint d'emprunter un chemin d'accès montagnard très raide, et comparant la sensation perçue, il révélera que "ce qui n'est rien du tout avec une BMW devient un saut de la mort avec une Twingo" !

Même si B. voyage beaucoup en train, il comprend les gens qui prennent la voiture tous les jours. Il a fait l'expérience d'un long trajet quotidien, quand il travaillait dans un hôpital près de Thounne : "Le matin, avant d'aller au travail, tu peux créer ton propre monde, dans ta voiture," et "c'est un moment de la journée où tu peux suivre tes propres pensées". "C'est lié au fait d'écouter de la musique en conduisant". "C'est d'ailleurs surtout quand on roule seul qu'on écoute de la musique". Et "c'est finalement égal si on roule en ville ou ailleurs". La voiture, instrument d'inauguration de la journée, fonctionne donc ici comme **donneur de temps quotidien** et comme enveloppe sonore permettant de se recentrer sur soi-même - on pourrait très littéralement parler d'**enveloppe sonore du soi** (D. Anzieu).

Mais la Twingo n'est pas la voiture qui conviendrait à B. : c'est pour lui une voiture pleine de défauts, ou plus exactement c'est une voiture qu'il définit par défaut, énonçant, sur le mode de la frustration de celui qui n'est pas bien dans ses chaussures, comment elle diffère toujours d'une idée implicite qu'il se fait de la voiture idéale : ordinaire, banale et prosaïque.

Au-delà des problèmes pratiques de manque de place déjà mentionné (qui ne sont pourtant pas fondamentalement différents de ceux de la renault 5 antérieurement utilisée), B. ne se voit pas comme "conducteur Twingo". Manifestement il n'aime pas être associé au design de la voiture et il se défend d'en apprécier la différence ou le style : "Le design, c'est un supplément qui n'est pas souhaité en soi; il ne fait d'ailleurs d'effet qu'au début, et après ça s'estompe, on s'habitue; il est surtout vécu lors du premier contact avec la voiture, et sa spécificité n'a pas d'importance : pour moi, ça pourrait être quelque chose d'*autre*".

Ensuite, B. fait remarquer que la Twingo change le rapport du conducteur à la voiture : elle induit une autre manière de conduire. B. évoque la disposition nouvelle des éléments du tableau de bord (par exemple le compteur de vitesse), mais il insiste davantage sur les particularités du champ visuel inhabituel et sur le fait que conduire une Twingo sous-entend adopter une relation *autre* à l'espace. Comme on ne voit pas vraiment le devant de la voiture, on est obligé de "se fier à son intuition", on doit en quelque sorte davantage naviguer à vue. Et cette conduite plus intuitive, qui n'est pas vraiment dévalorisée en soi, renvoie à une certaine frustration d'avoir perdu le rapport machinique à la route.

Enfin, B. dit qu'il a une certaine "veine sportive", ce qui veut dire qu'il se représente comme quelqu'un qui aime bien conduire vite et de manière

agressive. Or, la Twingo n'a pas la puissance de la R5 qu'il conduisait auparavant.

Derrière tous ces efforts de banalisation du véhicule que l'interviewé met en oeuvre, peut donc se lire un réel sentiment de frustration : tout est autrement, mais on ne sait jamais comment c'est - c'est une voiture autre, qui pourrait être autre, mais qui ne l'est pas, une voiture qui devrait être tellement ordinaire que B. n'est pas en mesure de la qualifier. A demi-mots, plâne l'idéal de "la voiture sans qualité".

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - INDICES ET USAGES DE LA TRANSPARENCE

La vitre et le pare-brise sont implicitement présentés comme *les emblèmes* de la Twingo d'abord, mais aujourd'hui plus généralement comme ceux de la plupart des petites voitures : ce sont eux qui "in-forment" le véhicule, qui lui donnent un sens, non seulement sur le plan formel (on a vu que B. considère que "la Twingo n'est plus aujourd'hui une attraction") mais aussi sur le plan climatique ("Il fait plus vite chaud à l'intérieur de la voiture, même avant que l'été ne commence vraiment") et surtout sur le plan du rapport à la ville : c'est la **transparence** de la voiture qui détermine l'interaction entre le conducteur et la ville ¹⁵.

a) Premier cas de figure : l'interaction n'est pas liée à la présence réelle des personnes ou du public dans la rue. De facto, l'interviewé distingue très clairement, par la parole comme par la conduite, deux types de situation, selon que la ville traversée est connue ou inconnue :

- en conduisant à Berne, qui est *une ville bien connue*, "on préfère rester enfermé dans la voiture", "on a perdu l'envie de découvrir de nouvelles choses"; le territoire est fixe et réglé; et les commentaires sur la ville se font sur un mode détaché de vision extérieure objectivante : "la gare des années soixante", "les belles maisons", les routes "qui sont des autoroutes", la Länggasse qui est à la fois "route de sortie" et "route de desserte", ...
- par contre, quand on roule dans *une ville qu'on ne connaît pas*, "on aimerait avoir plus de contact avec l'extérieur", "on baisse les fenêtres" et on est content de ne pas devoir rouler trop vite. Pour B., la petite voiture s'approche alors des "cabriolets" et même des "bicyclettes" ¹⁶.

¹⁵ Peut-être le pare-brise est-il en train de changer de statut : ce ne serait plus alors à terme le simple emblème d'un nouveau genre de véhicule, mais le support matériel d'une médiation active entre le dedans et le dehors.

¹⁶ On pourrait peut-être parler d'un "effet cabriolet". La petite voiture est ici rattachée à l'idée de découverte de la ville inconnue ou étrangère. C'est un véhicule étrange, qui fait découvrir l'étranger.

De même, B. différencie deux types de **position corporelle dans le véhicule** en fonction des deux types de voirie, qui définissent selon lui l'organisation de toute ville : les axes longitudinaux et les rues transversales. Dans celles-ci, "la circulation diminue", "il y a des jardins", "des espaces verts", ..., autant d'éléments qui renvoient à une vie habitante tranquille, mais par rapport auxquels le conducteur doit être plus attentif. Dans ceux-là, la circulation est plus intense et le conducteur peut reprendre ses distances : "C'est seulement en arrivant dans la Länggasse que le conducteur se renverse dans son siège, enlève une des deux mains du volant et s'accoude à la portière" ¹⁷.

Par ailleurs, B. insiste sur le **sentiment d'insécurité** propre à la petite voiture et sur l'importance de la finalité du déplacement. Il considère que le fait de conduire une petite voiture en ville renvoie en permanence à la conscience de ne pas être bien protégé. "Dans la petite voiture tu conduis toujours à une vitesse telle qu'il ne t'arrive rien en cas d'accident." Il ajoute que lorsque l'on conduit avec un but déterminé dans l'espace et dans le temps, on roule plus vite et que "c'est à ce moment-là que la ville fatigue".

b) Deuxième cas de figure : lorsque la présence des personnes dans l'espace public traversé est en jeu, *la relation reste purement visuelle et est dissymétrique* : la petite voiture en ce cas sert à voir et à ne pas être vu.

Si l'on observe les gens dans la rue, c'est parce que "l'on cherche des gens que l'on connaît", on est alors libre de se faire reconnaître ou non (c'est une sorte de répondeur). Et lorsque l'on ne connaît personne, on se rabat tout naturellement sur des micro-événements extraordinaires : les commentaires vont par exemple se focaliser sur la coupe de cheveux d'un passant, sur sa dégainée ou sa démarche; de tels commentaires, alors, ne sortent pas de la voiture, ils sont souvent suivis d'un deuxième coup d'oeil rétrospectif (une sorte de vérification a posteriori du fait observé). Et tout ceci n'est possible que parce que l'on a une quasi certitude de ne pas être vu ("les gens ne te voient pas" parce qu'"il est très difficile de reconnaître quelqu'un dans une voiture" ¹⁸).

Finalement, B. conclue en disant que conduire une petite voiture "permet de fuir la confrontation" avec les autres acteurs de la rue. "On dépasse les vélos facilement, on n'est pas obligé de rester derrière eux; on repère les gens mais ils ne nous voient pas; on en reconnaît un mais il n'a pas le temps de nous

¹⁷ Le rôle de la position différentielle du corps peut être considéré comme un thème sensible, intéressant à développer : quand on est prêt du pare-brise, on est dans la ville - rapport médial -; quand on est loin, on se recule, on vise, on cadre et donc on sort de la ville - rapport environnemental ou paysager.

¹⁸ Il y a un côté caméra invisible dans ces remarques.

reconnaître, ...". Et l'on retrouve ici la **logique d'échappement** qui semble focaliser une grande partie de l'imaginaire collectif autour de la petite voiture.

Une voiture banalisée

Entretien BE 12

PROFIL - UNE SECRETAIRE A QUI IL RESTE UNE VOITURE POUR SORTIR

E. est âgée de 27 ans et habite à Berne dans le quartier de Länggass. Après 4 ans d'enseignement dans le secondaire, elle travaille depuis une année comme secrétaire à l'état-major du département militaire. Quand E. a commencé à travailler dans deux écoles différentes, à Ins et Bolligen, avant la fin de ses études, ses parents lui ont acheté une Subaru Justy. Le choix avait été effectué par le père. Achetée chez un garagiste du voisinage, cette voiture était en bon état, et, puisque sa fille était encore étudiante, elle devait ne pas coûter trop chère. E. se souvient que, l'argument de la grandeur n'avait par contre pas été déterminant. Mais le lieu de travail actuel de E. se trouvant à Berne, elle emprunte désormais les transports publics ou le vélo. Sa voiture, comme elle dit, n'a plus la même fonction, c'est une voiture "pour sortir" - pour sortir de la ville ou pour sortir le soir. Mais E. n'aime pas conduire en ville, "à cause de la circulation".

CONTEXTE GENERAL - UN VEHICULE A FONCTIONS DETERMINEES

Pour E., la voiture est surtout un "objet usuel". C'est un "instrument" qu'on utilise dans un but précis : "transporter des choses d'un point à un autre", "aller dans un endroit qui n'est pas desservi par les transports publics", "aller travailler" ou "aller skier en hiver". Cette finalité dans l'usage détermine une grande partie des comportements automobiles de E, et il est intéressant d'observer, chemin faisant, les moments où cette finalité, constamment ré-affirmée au cours de l'entretien, n'est plus le seul facteur qui entre en ligne de compte.

E. est une conductrice qui sait ce qu'elle veut. Son style de conduite est vif et plutôt téméraire. Elle choisit ses itinéraires et en évalue les obstacles à l'avance, essayant notamment d'éviter les feux ou les risques de contrôle-radar. D'où deux types de comportement, plus ou moins consciemment entremêlés :

- des **comportements stratégiques** qui reposent sur l'anticipation et la quasi-programmation du trajet à effectuer et qui impliquent une conduite rapide et agressive : "Il m'arrive assez souvent de conduire trop rapidement, sans vraiment le vouloir ni savoir pourquoi... : des

événements imprévisibles, quelqu'un qui ne peut se décider, quelqu'un qui freine tout le temps, tout cela gêne le parcours, et quand je veux aller quelque part, je conduis avec plus de risques et une certaine agressivité";

- des **comportements tactiques** qui reposent plus sur l'adaptation et l'échappement aux obstacles qui surviennent : la volonté d'atteindre son but au plus vite mène alors souvent à une conduite plus lente ("on passe par les quartiers pour éviter les feux") mais finalement plus rapide grâce à l'évitement des encombrements ¹⁹.

Pourtant, aller droit au but, pour E., ne requiert pas une attention permanente. Dans la voiture, E. écoute de la **musique** : "La musique est importante, la musique est indispensable en conduisant, je me sens seule autrement"; "la musique te relaxe elle est divertissante".

Et la vivacité de la conduite n'est pas indépendante d'une **fonction de protection**, qui prend dans plusieurs cas une importance particulière : protection pour les sorties du samedi soir ("c'est une des raisons pour lesquelles je prends la voiture"), mais aussi protection contre les dangers de la circulation ("aller en vélo dans certains endroits en ville est tellement dangereux qu'on est contente de pouvoir prendre la voiture"), même si elle pense que la faible masse du véhicule ne jouerait aucun rôle en cas d'accident ²⁰.

La Subaru Justy pour E. n'est pas une voiture pour se présenter. Elle n'est pas vraiment "design". E. dit même qu'elle fait un peu paysan, que l'image de la Subaru Justy est de ce point de vue la même que celle des autres Subarus, c'est-à-dire que la possibilité d'utiliser la propulsion à quatre roues motrices en fait plus **une voiture de paysan** qu'une voiture de ville - ce dont ses amis aiment bien se moquer.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - BANALISATION DU VEHICULE, AUTONOMIE DE CONDUITE ET INDIFFERENCE A L'ENVIRONNEMENT

Tout le discours de E. pendant le trajet tend à **banaliser le véhicule** et semble dire : moi j'ai une voiture banale et je ne veux pas me faire remarquer, ou plus précisément je ne veux pas que l'on puisse dire que je me fais remarquer.

¹⁹ On peut remarquer que le comportement tactique ne doit pas être ici assimilé à un comportement ludique. Il y a pourtant de la jouissance dans ce discours, mais c'est comme s'il y avait un refus de se représenter la jouissance, une forme de déni que l'on retrouvera sur d'autres thèmes dans la suite de l'entretien. Je ne veux pas me faire remarquer mais c'est tout de même une voiture remarquable.

²⁰ On comprend que l'imaginaire sécuritaire de la petite voiture est éminemment variable suivant le véhicule de référence que l'on a en tête : elle représente une vraie sécurité au regard du vélo, mais elle représente plutôt l'inverse au regard de la grosse voiture.

Ainsi dira-t-elle d'un côté qu'elle se sent "*exposée*" dans la petite voiture, mais en même temps qu'"on s'y croît dans un espace fermé où l'on reste *inaperçu*" et que "de l'intérieur on voit mieux l'extérieur que l'inverse" (à la lettre une voiture banalisée). A la question lui demandant si elle est parfois reconnue par des gens à travers la vitre de sa voiture, E. répond que c'est impossible ("Il y a tellement de voitures de ce style et de cette couleur en ville"); elle se défend même d'une telle éventualité en ajoutant : "Il est arrivé que des gens me disent qu'ils croient m'avoir vue dans la rue". La banalisation du véhicule est double et se met au service d'une solitude, à la fois revendiquée et refoulée.

En ville, E. conduit souvent seule, et c'est cette **solitude** qu'elle paraît devoir parfois conjurer, non seulement par *la musique*, auquel elle attribue le rôle de compenser comme on l'a vu le stress de la conduite, mais aussi par *la parole* : E. ne cesse de commenter les événements qui surviennent tout au long du trajet, les comportements "des autres gens qui énervent", réagissant à ceux-ci comme s'il s'agissait d'un dialogue, se posant à elle-même des questions comme si elles leur étaient adressées ("Qu'est ce qu'il veut celui-là ?"). Le **soliloque** est permanent et parfaitement conscient ("les gens ne remarquent pas que je parle avec eux"). Comme elle le dit elle-même, c'est une sorte de commentaire avec la ville, ou du moins avec ce qui s'y passe. C'est aussi une façon de parler avec soi-même à travers le comportement aléatoire et urbain des autres - parler de soi à travers les autres.

Cet imaginaire et ces pratiques solitaires (mais non individualistes pour autant) sont aussi connotés de sentiments de frustration et de perte de liberté qui alimentent peut-être, via la petite voiture, **une certaine urbanophobie**.

E. n'aime pas conduire en ville. "En ville on doit s'arrêter" et "s'arrêter veut dire, être contraint". "En ville on a le sentiment permanent que quelqu'un vous octroie ce que vous devez faire". La circulation, surtout les feux et les passages piétons, sont considérés comme des obstacles à la liberté. Et Berne est perçue comme une ville entourée d'une grande coulée de circulation dans laquelle on se glisse et dans laquelle on est obligé de flotter de manière anonyme avec d'autres gens. On est obligé de suivre.

A l'inverse, dans les quartiers par lesquels il est parfois possible d'échapper aux contraintes des grands axes, cette liberté est considérée comme plus grande ("dans le quartier tout se déroule un peu plus lentement mais on est plus libre") "et l'on devrait dire qu'on se sent à l'aise avec une petite voiture parce qu'on ne bloque pas tout". La hantise d'être bloquée sur un grand axe dans des encombrements se mue en hantise de bloquer les autres dans des petites rues. D'un côté, l'interviewée affirme que "rouler dans un quartier réclame plus de tolérance", mais cela n'implique pas pour elle un sentiment d'implication autre

que celui de ne pas bloquer la circulation : il y a refus de contrat, au sens où il y a volonté absolue de ne pas être engagé avec les autres. La petite voiture est ici mise au service d'une **invisibilisation** (il faut passer inaperçu) et d'une **intérieurisation** : la liberté est assimilée à une **autonomie** absolue, à une **indépendance** entre la conductrice et l'habitant.

Une telle indépendance vis-à-vis de l'autre doit alors être rapprochée d'une **indifférence à l'environnement** et au paysage - indifférence là encore revendiquée alors même peut-être qu'elle n'est peut-être pas tout à fait vécue comme telle et qu'elle repose plutôt sur un refoulement de la différence et des perceptions sensibles.

E. affiche en effet un certain désintéressement par rapport à la ville traversée, qui dans la voiture lui semble indifférente, voire même ~~inexistante~~. Elle prétend ne pas être spécialement attentive aux choses extérieures à la voiture. Mais elle dit aussi que le fait de passer par des chemins détournés et de traverser un quartier d'habitation ne repose pas toujours sur une finalité raisonnée ²¹, qu'il y a des moments où elle choisit un autre chemin, sans bien savoir pourquoi, "pour avoir un changement", "pour ne pas faire tous les jours le même chemin à l'aveuglette".

Bref, il y a des moments où la finalité fonctionnelle et la stratégie de conduite anticipée lui échappent, *des moments où sa pratique intuitive déborde la représentation* qu'elle s'en fait. Mais E. ne voudra pas préciser si elle cherche à s'enfuir de la masse et des flux de circulation ou si c'est le quartier en soi qui l'attire davantage.

²¹ C'est une forme de récurrence du trajet quotidien, dans laquelle l'itinéraire établi et quotidiennement reparcouru reste assez flexible pour être circonstanciellement modifié.

Chapitre 3

Conduites de convenance

Un medium vite oublié

Entretien TI 10

PROFIL - UN ENSEIGNANT PROSAÏQUE ET UTILITARISTE

Monsieur E. est enseignant, âgé de 28 ans. Il possède une voiture de moyenne catégorie, mais n'a jamais possédé ni conduit de petite voiture. Quoique reconnaissant en cours d'entretien conduire habituellement avec une certaine arrogance, il affirme ne pas se préoccuper outre mesure de voitures : pour lui, ce doit être avant tout un moyen de transport pratique, utile, efficace, et qui surtout n'apporte pas de pépins supplémentaires à la vie de tous les jours. Cette vision prosaïque et utilitariste d'un usage ordinaire de la voiture ne l'empêche pas de jouer volontiers le jeu du parcours commenté et de manifester une réelle curiosité envers la Micra 95 qu'il essaye pour la première fois à cette occasion. Mais la situation d'essai prend du coup pour lui une dimension ludique, ce qui induit sans doute pour une part le ton distancié de son discours et de son comportement.

CONTEXTE GENERAL - IMMOBILISATION CORPORELLE ET CONDUITE RALENTIE

L'ensemble de l'entretien peut être inscrit sous le signe, paradoxal, de l'immobilisation et du ralentissement.

Cela apparaît très concrètement dans les commentaires. Dès son installation dans le véhicule, Monsieur E. exprime le sentiment d'avoir les jambes à l'étroit dans l'habitacle : "L'espace pour les jambes est à peine suffisant et ne permet pas de se mouvoir librement, les genoux touchent presque le volant"; mais si ces

contraintes sur le bas du corps l'agacent initialement, elles contribuent en contrepartie à valoriser fortement la partie haute de l'habitacle, qui lui paraît au contraire aéré, spacieux et particulièrement confortable. Comme on le verra, tout se passe comme si l'**immobilisation du bas du corps** impliquait la mobilisation du haut, celle du regard en premier lieu mais aussi peut-être celle des gestes des membres supérieurs qui assurent un contrôle et une maîtrise absolue du véhicule. Le petit véhicule apparaît ici implicitement comme une *prothèse technologique*, quelque chose qui d'un côté vous handicape (et fait même à votre insu un handicapé en puissance) et de l'autre vous assiste et se met à votre service (vous emmène partout où vous voulez aller avec le minimum d'effort et le maximum de distinction) ²².

Est-ce pour cela que le petit véhicule lui semble induire une **conduite ralentie** ? On peut le supposer, puisqu'il ne s'y reconnaît pas et avoue des habitudes de conduite plutôt agressives. Pour lui, c'est une question psychologique : avec une petite voiture en ville, on roule plus lentement.

Mais ces deux processus d'immobilisation et de ralentissement apparaissent aussi en filigrane, métaphoriquement et peut-être plus fondamentalement, au fil du discours; ils traduisent la presque totalité des remarques et commentaires qui touchent le rapport entre le véhicule et la ville... Curieusement, alors même que le commentaire se fait en cours de déplacement, ce que l'on peut en reconstruire témoigne d'une forme de dénégaration du trajet effectué.

La ville, au cours du récit, n'est guère traversée, c'est elle, imaginativement, qui tend à se déplacer autour de la voiture. Celle-ci s'immobilise, celle-là se met à défiler. Par la vitesse lente et la perception continue du déplacement, il y a une sorte d'inversion du référentiel.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - LA MAÎTRISE, L'IMMÉDIATÉ ET LA TRANSPARENCE

Une telle inversion peut être rattachée à trois types de rapports entre le véhicule et la ville : la maîtrise, l'immédiateté et la transparence (rapports que nous

²² Interprétations diverses possibles. Effet canoé, figure de la sirène, image de l'enfant dans l'auto à pédales, autant de métaphores possibles pour exprimer un rapport compensatoire entre *une atrophie du bas du corps* et *une hypertrophie du haut du corps*, entre peut-être une asexualité du corps et une sexualisation du regard (porté ici notamment sur les femmes et sur le détail de leur habillement), ce dont témoignent d'une part les remarques sur l'interaction avec le piéton d'autre part l'expression finale de "piéton avec des roues"; la dissymétrie de l'interaction est peut-être moins liée à des *différences de regard* qu'à des *différences d'engagement du corps*, comme si l'impuissance impliquait un certain voyeurisme (c'est un regard désengagé, qui n'implique pas le corps et n'engage donc à rien).

pouvons d'ailleurs respectivement qualifier, dans notre propre terminologie, d'environnemental, de médial et de paysager). Dans les trois cas, la présence du médium technique que constitue la petite voiture entre le conducteur et la ville tend à s'estomper, voire à s'effacer.

La maîtrise tout d'abord doit être inscrite sous le signe du confort, qui fait oublier que l'on est dans un petit véhicule. Même s'il apparaît étroit au niveau des jambes (la voiture semble inadaptée à des gens de plus de 1m75, à moins de pouvoir reculer le siège ou remonter le volant), l'habitacle du véhicule surprend par son *confort technique* : le tableau de bord est "bien conçu", le "degré de visibilité maximal", l'insonorisation étonnante. Mais si ce confort technique apparaît si important, ce n'est peut-être que parce qu'il répond aux standards de la grosse voiture et est à ce titre en décalage avec les stéréotypes ou "l'imaginaire constitué" du petit véhicule. Le confort recule !

Par contre, ce par quoi il diffère de la conduite d'une grande voiture, c'est par ce que l'on peut appeler le *confort de maîtrise*. D'une part, le conducteur insiste moins sur les facteurs sensoriels précédents que sur la simplicité des réglages qui permettent un véritable "contrôle d'environnement" et autorisent une interaction permanente entre les perceptions visuelles, sonores et kinesthésiques de la ville, "dans le degré que l'on veut". D'autre part, l'accent est porté sur la maniabilité de la voiture; le sentiment de maîtrise qui s'en dégage porte alors non seulement sur le véhicule-même, mais aussi et comme par procuration sur la ville : "La petite voiture est très bien pour la ville : elle est souple au niveau du moteur et de la conduite, elle est très maniable dans les ruelles et plus facile à garer"; de telles manoeuvres et un retour en épingle à cheveux dans une petite rue feront apprécier la direction assistée. On a l'impression que tout est sous contrôle, que la voiture colle à la commande, comme si elle allait toute seule. Davantage, le confort de maîtrise débouche sur ce que nous avons appelé le *confort de réserve*, véritable potentiel d'échappement qui est ici assimilé à un surcroît de sécurité : non seulement la maniabilité de la micra est perçue comme supérieure à celle des autres véhicules, mais paradoxalement, "quand on est entre deux camions on a moins peur", parce qu'on a l'impression de toujours pouvoir se faufiler.

L'immédiateté en second lieu renvoie à la perception d'une plus grande proximité matérielle et sociale "de" et "dans" l'environnement urbain. Monsieur E. valorise d'abord le contact avec le sol : par exemple, même si les pavés de la viale della Stazione sont bruyants et perturbent la conduite, la perception sensible des changements de revêtement de la route (le passage du pavé au goudron) lui paraissent agréables. On a l'impression, littéralement, de toucher le pavé, le sol, la ville. Cet *effet kinesthésique* est redoublé par les *effets visuels de proximité* : d'une part, Monsieur E. constate que le petit véhicule lui donne

l'impression d'avoir un contact direct, plus intense, plus instantané avec les immeubles, les panneaux d'information et la signalisation au sol (par exemple lorsque l'on est en train de manoeuvrer pour se garer); d'autre part, il remarque qu'il en est de même avec les gens : il se sent "en bonne compagnie" lorsqu'il repère d'autres micras en circulation (*effet de communauté* à laquelle pour un temps il appartient), il est conduit à faire des observations inhabituelles sur les passants (*position de voyeurisme* que son regard adopte, frappé par exemple par l'omniprésence des agents de police, attiré par le détail des vêtements des femmes, etc. ...), il laisse traverser les piétons beaucoup plus qu'à l'accoutumée, ce qui ne va pas sans susciter des signes de reconnaissance inattendus et un sentiment global que le regard porté par le public sur la petite voiture est plus attentif : "Il y a une forme de courtoisie qui se développe", "C'est comme si la petite voiture était en mesure de créer une sorte de complicité entre le piéton et l'automobiliste"; ou encore "on a des contacts très proches avec les gens, presque à niveau de piéton", et de conclure : "En petite voiture, nous sommes des piétons avec des roues".

Paradoxe, le conducteur de petite voiture est un piéton qui n'en est pas un. L'immédiateté des rapports à l'autre et la disparition du médium sont tels ici qu'ils impliquent une déréalisation : l'automobiliste devient un piéton virtuel - entendons à la fois en puissance et non réel.

La transparence enfin apparaît comme le troisième argument qui, ressaisissant les deux précédents, tend à faire disparaître l'objet voiture comme interface entre un habitacle et son environnement. Le critère a non seulement son sens propre, d'ailleurs largement évoqué par la plupart des interviewés : "La visibilité est très bonne", "on perçoit sans difficulté l'entourage", "on a l'impression d'une vue presque à 360 °". Mais ce critère de transparence prend ici une valeur sur-déterminante sur les autres sens. D'une part il semble modifier le regard sur la ville, instituant une *tension entre deux modes de vision*, une vision *panoramique*, précédemment évoquée et une vision *focale* qui privilégie le détail (le véhicule fait loupe et lunette à la fois); outre les remarques sur la police ou l'habillement des femmes, M. E. s'étonne de pouvoir découvrir jusqu'à l'intérieur des magasins ou des boutiques, repère la couleur d'un immeuble, un détail de façade sur une petite maison blanche, ... (ce qui l'amènera à dire sur un ton presque péremptoire : "C'est une voiture idéale pour faire des découvertes et du shopping"). D'autre part il produit des effets sensibles sur la perception sonore de l'environnement : c'est comme si l'effet vitrine propre au véhicule renforçait l'insonorisation par ailleurs relevée comme élément de confort majeur : *l'effet d'insonorisation* est d'autant plus sensible que la proximité tactilo-visuelle de

l'environnement est grande ²³. Et si les standards d'isolation de la petite voiture peuvent être désormais considérés comme comparables à ceux de la grande, la *perception des contrastes* entre l'intérieur et l'extérieur semble par contre différente et fortement accentuée : "La différence sonore paraît plus grande lorsque l'on ouvre les fenêtres d'une petite voiture que lorsque l'on ouvre ou ferme celles d'une grande voiture". Il y a un effet de plongée dans la ville, ici évoqué à propos de l'environnement sonore urbain - que le silence du moteur ne masque pas. L'automobile, une troisième fois, disparaît au profit des effets synesthésiques qu'il produit dans le déplacement : ce n'est plus une automobile, c'est un véhicule audio-visuel.

Un objet transitionnel

Entretien BE 13

PROFIL - UN MONSIEUR TRES "GLATT"

Monsieur J. est âgé de 55 ans et habite à Hinterkappelen dans l'agglomération de Berne. Mécanicien de formation, il travaille aujourd'hui dans l'administration d'une entreprise industrielle, éloignée d'environ un quart d'heure en voiture de son domicile. C'est donc en voiture, mais l'été souvent en vélo, qu'il fait chaque jour le trajet entre son domicile et son lieu de travail. Moustache dissymétrique, bourrant sa pipe, M. J. donne l'impression de s'être fait son petit monde. Il y a six mois, il s'est acheté une Renault Twingo d'occasion. Pour lui, c'est la voiture qui répondait le mieux à ses besoins d'aujourd'hui : elle est adaptée à sa situation familiale ("Ma femme et moi sommes seuls maintenant, nos enfants habitent ailleurs, nous ne sommes donc plus que deux et la plupart du temps je conduis seul"), à son usage professionnel et personnel ("De temps en temps je dois transporter quelque chose"), et même à son style de conduite ("Je n'ai aujourd'hui plus les ambitions d'un conducteur sportif, et une petite voiture comme celle-là reste vive tout en obligeant à conduire avec retenue). Bref, la Twingo est *glatt* ²⁴!

L'entretien a lieu un vendredi soir.

²³ Ces différents effets sensibles sont d'ailleurs rattachés à la vitesse lente qui, aux dires de l'interviewé, s'impose en quelque sorte d'elle-même, sans que l'on sache de la configuration spatiale de la rue ou des propriétés audio-visuelles de ce véhicule lesquelles déterminent les autres.

²⁴ En suisse-allemand, le terme *glatt* qui en *hoch deutsch* signifie *lisse*, *poli* ou *net*, connote quelque chose de plaisant, qui est un peu drôle mais qui reste une affaire sérieuse, qui est simple mais en même temps souple et malicieux.

Quand Monsieur J. parle de sa voiture, on sent une certaine fierté. Sa petite voiture n'est pas seulement une chose qu'il utilise et possède pour lui-même, elle est là pour rendre des services et apparaît d'emblée, dans la mesure où c'est lui qui en reste le seul maître et conducteur, comme un **instrument de reconnaissance sociale**. C'est d'abord un *outil de représentation du couple*, puisque la Twingo, il le redit à plusieurs reprises, sert d'abord à aller se promener ensemble, pour des petites excursions aux alentours de Berne, et parfois à transporter du matériel pour sa femme qui travaille pour une boutique de vêtements dans la vieille ville. C'est ensuite un *instrument de valorisation et/ou d'autonomisation professionnelle* : Monsieur J. prend parfois sa voiture pour aller chercher du matériel ou pour des réunions de travail, ce qui lui offre une plus grande flexibilité lorsque les voitures de service ne sont pas disponibles ²⁵.

Mais sa fierté repose aussi sur une représentation de toutes les potentialités de la petite voiture. On pourrait même dire qu'il y a **retournement du potentiel de référence**. Là où la grosse voiture, jadis, offrait un maximum de possibilités d'usages, c'est la petite aujourd'hui qui fait référence, ce que révèlent notamment "l'épreuve du long trajet" et "l'épreuve de la place".

Ayant conduit pendant des années une grande voiture, celle-ci serait actuellement un luxe inconvenant pour Monsieur J. Certes "la Twingo est une voiture pour des petites distances, mais si une fois on est obligé de faire un trajet un peu plus long, c'est une petite voiture assez confortable". Et de même, "l'épreuve" de la place que met à disposition le nouveau véhicule a été faite un samedi matin, alors que sa femme devait aller vendre des vêtements au marché en ville (un travail qu'elle fait de temps en temps). Inquiet de ne pas pouvoir charger toute la marchandise, Monsieur J. fut surpris de constater que le chargement de la petite voiture était plus simple que dans la grande. Ce sont d'ailleurs ces avantages qu'il aime bien mettre en vedette et dont il est très fier d'avoir fait le choix ²⁶.

La petite voiture apparaît ici comme une sorte d'"**objet transitionnel**", au sens où elle permet le passage biographique d'un âge à un autre : Monsieur J. n'a plus

²⁵ On remarquera au passage la *valorisation du véhicule multi-usages*. Un tel critère pourrait avoir une valeur prospective dans la mesure où il apparaît non seulement comme le reflet technique d'une polyfonctionnalité mais comme le signe tangible d'une mixité d'usages, caractère propre à l'urbanité d'un lieu - ce que l'on pourrait alors écrire une polifonctionnalité.

²⁶ On peut repérer dans l'énonciation de ces usages multiples du véhicule une logique coût-bénéfice assez populaire, qui semble dominer la représentation, un côté un peu ouvrier, ainsi qu'une référence sensible à l'usage et à l'image des voitures anciennement dites commerciales.

l'âge de frimer, mais il a frimé; il n'a plus guère d'ambition mais en a eu, conduit déjà avec retenue mais affiche désormais la volonté de mettre sa voiture au service des autres; il décrit ce qu'il fait avec, mais surtout ce qu'il *peut* faire avec, comme tout ce qu'il *pouvait* faire avec les précédentes, alors même que peut-être il ne le fera plus.

Par rapport à la grande voiture, la petite constitue donc un objet de renoncement, mais c'est un **objet de renoncement heureux**, qui incarne tout ce que j'ai pu faire, qui représente la vie passée, qui en est le témoin vivant et qui du coup dédouane le cas échéant de ne plus le faire. On pourrait dire que pour Monsieur J., c'est un **instrument de retraite**, en un triple sens : le retrait de la personne (un usage discret), l'arrêt progressif de l'activité (un instrument de loisir et d'échappement), le fait enfin, littéralement, de *re-traiter* sa vie antérieure, c'est-à-dire de la re-présenter (les potentialités d'usage de la petite voiture actuelle ne sont autres que celles de la grande par le passé).

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - DECOUVERTES PAYSAGERES ET CHANGEMENTS D'ECHELLE

Monsieur J. préfère utiliser le bus pour se rendre à Berne. Il ne prend la voiture que quand il a quelque chose à transporter ou, le dimanche, quand il va se promener avec sa femme. C'est toujours pour une raison précise qu'il va en ville, mais dans la région de Hinterkappellen il lui arrive de prendre la voiture sans but défini. A la ville sont donc associés des trajets strictement finalisés, à la campagne des usages de la voiture qui ne le sont pas directement (promenade).

L'espace vécu par le conducteur, les chemins empruntés, sont déterminés et peu variables : le chemin pour aller à la boutique où travaille sa femme, le chemin pour aller se promener en ville, ... La ville est pour lui un territoire fixe qui ne laisse pas de marge d'interprétation au conducteur. L'espace y est strictement organisé ("zone piétonne avec les arcades et les places", "route de sortie", etc.) et réglementé ("le piéton a la priorité sur la voiture", "les giratoires sont de bonnes installations", etc.) mais, contrairement à d'autres usagers, ce contexte normatif n'est pas vécu comme une contrainte et débouche même sur une sorte de **déni de stéréotypes usuels** : "même dans une petite voiture, on ne se sent pas désavantagé".

Si contrainte il y a, c'est uniquement par la présence des autres automobilistes "lorsque toutes les places de parc sont occupées" ou lorsque la circulation urbaine devient trop dense - ce que révèlent les remarques suivantes : "Ce serait un plaisir de rouler seul en ville" ou encore, dans la situation-même de l'entretien, "Ce serait un plaisir de rouler ainsi après les heures de pointe".

C'est du reste dans ce contexte, inhabituel, d'un entretien en voiture que Monsieur J. découvre certains lieux, s'étonne de la vie de certaines ruelles arrières dans le quartier de la Länggasse et fait de nombreuses observations en cours de route sur quelques vieux et beaux bâtiments. "La Länggasse pour moi n'était qu'une route de desserte pour aller en ville ou pour stationner... Et c'est en fait dans les rues arrières que l'on a l'impression que les gens vivent et habitent".

Ces "découvertes paysagères" (l'environnement technique et normatif devient ici très clairement paysage, sensible et vivant) sont évidemment liées à la situation particulière de l'interviewé qui est invité à commenter ses sensations dans des rues qu'il ne connaît pas et même qu'il ne soupçonnait pas, mais il n'est pas exclu que la forme du véhicule y soit pour quelque chose. Et les remarques sur le plaisir de rouler seul ou sur celui de rouler après les heures de pointe doivent peut-être être corrélées à cette perception paysagère de la ville. Quelle différence, dira-t-on avec un autre type de véhicule ? On pourrait ici faire l'hypothèse que la petite taille est un **révélateur d'échelle** - ce que certaines anecdotes mettent en évidence pour une perception extérieure (cf. I20) : si tu as du plaisir, c'est parce que la ville devient grande et devient paysage, objet de perception - ce qui est sans doute moins vrai dans un véhicule plus grand (parce que la bulle dans laquelle on se déplace nous met à distance). Inversement, dans des situations d'encombrement, cette bulle plus vaste est évidemment perçue comme plutôt protectrice, alors que dans un petit véhicule on peut se sentir oppressé, angoissé et comme écrasé par l'échelle des autres véhicules qui nous coincent (il y a en quelque sorte violation du rapport proxémique).

Moralité. Dans une petite voiture, tant que c'est fluide, tout va bien et l'on est même plutôt malin - prompt à se faufiler ou à échapper aux contraintes, ce dont on peut éprouver une certaine fierté. Lorsqu'il n'y a plus personne, la ville prend une ampleur paysagère de grande échelle - ce dont on peut tirer jouissance. Mais lorsque ça coince vraiment, c'est l'angoisse !

Adéquation écologique et négociations urbaines

Entretien BE 10

PROFIL - UNE PEDAGOGUE "ECOLO"

M. est une femme de 44 ans qui habite seule à Berne dans le quartier de Länggass, qui sera traversé lors du parcours. M. travaille comme pédagogue sociale dans une oeuvre d'assistance pour des réfugiés. Elle est actuellement en

année sabbatique. Suite à un changement d'activité professionnelle, il y a trois ans, elle a décidé de passer son permis de conduire; en même temps, une Fiat Panda lui a été offerte. M. prend toujours le train pour se rendre au travail. Elle dit qu'elle aurait honte de posséder une voiture seule ("Ce serait exagéré") en habitant en ville comme elle : et c'est pour cela qu'elle est contente d'avoir maintenant trouvé quelqu'un pour en partager l'usage. "Faire les commissions en voiture, selon son opinion, est un luxe"; et vu la faible distance qu'elle parcourt entre Berne et Burgdorf pour se rendre au travail, une telle voiture lui suffit. D'ailleurs, un véhicule d'un autre genre ne serait pas compatible avec sa personnalité. Cela n'empêche pas M. de reconnaître beaucoup d'avantages à un déplacement en voiture et même d'affirmer aimer rouler, bien qu'elle se décrive volontiers elle-même comme "verte" (écologiste). Les gens du quartier la connaissent et l'associent avec la Fiat Panda. Après quatre ans de conduite, elle a l'impression de percevoir différemment la ville dans laquelle elle habite depuis sa naissance.

CONTEXTE GENERAL - UNE VOITURE CONVENABLE

M. est à l'aise, elle connaît très bien le quartier, la circulation, l'environnement urbain dans lequel l'entretien se déroule ce mercredi après-midi. Elle montre par exemple des appartements où elle connaît des gens, prend le temps d'observer les gens sur les trottoirs et sait très bien s'orienter. Dans la partie du parcours qui traverse le centre ville, elle roule avec beaucoup de prudence, et s'intègre bien au trafic dans la partie située autour de la gare.

Quand elle circule en ville, elle est concentrée sur l'extérieur : "En voiture, on se sent très vite puissant". Circulant elle-même souvent à vélo en ville, elle respecte particulièrement les cyclistes et connaît les problèmes d'anticipation du mouvement des deux-roues dans la rue. M. remarque aussi que la circulation à Berne est relativement tranquille et qu'elle n'est pas aussi agressive qu'ailleurs. "Les voitures en Suisse sont - si on compare avec Paris par exemple - toujours en bon état".

Aussi a-t-elle plaisir, dans la ville de Berne, à conduire "**à vitesse convenable**"; ceci lui laisse le temps de voir si elle connaît quelqu'un dans la rue, de chercher le contact visuel avec d'autres conducteurs, de regarder dans les magasins au rez-de-chaussée des bâtiments, de saluer et de parler, en attendant aux feux. "Regarde, si celui-ci n'avait pas une Mercedes, il y a longtemps que l'on parlerait ensemble", dit-elle en attendant à un feu rouge.

La petite voiture lui apparaît alors comme le **véhicule adéquat**. M. met l'accent sur le contexte urbain : "Si j'étais représentante d'une entreprise

pharmacologique, obligée de conduire souvent sur autoroute, une voiture plus grande et plus rapide serait indispensable". Pour elle, la petite voiture se distingue de la grande voiture par sa longueur et sa largeur ("facilité de stationner"), par le style de conduite ("la première est moins maniable", et engage une vigilance moins active - "on est moins obligé de faire attention à la sécurité"), mais aussi par les comportements induits par ce que l'interviewée appelle une certaine "idéologie": enfermé dans une grande voiture, un conducteur ne s'engage pas pour une petite discussion de voiture à voiture; il est par ailleurs mieux protégé: "Dans une grande voiture, on devrait moins s'énerver, mais on s'énerve plus". M. dit que, pour des raisons écologiques et autres, elle aurait honte de conduire une Mercédès en ville.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - OBSERVATION DISCRETE, INTERACTION ET NEGOCIATION

C'est ici la "transparence" de la petite voiture qui joue un rôle dominant et qui est en quelque sorte manipulable selon les circonstances ou le contexte d'interaction. Trois fonctions de la voiture dans l'espace public peuvent être dégagées de cet entretien :

- en premier lieu la voiture est une sorte d'**observatoire discret** : elle donne la possibilité d'une observation *incognito* ²⁷. Selon la situation, la conductrice décide si elle veut se faire reconnaître ou non : "Assise en voiture, tu es perçue comme voiture et pas comme une personne". "Caché dans la voiture, on peut observer les gens, mais on peut se faire reconnaître quand on le veut"; le regard est donc *dissymétrique et centrifuge*;
- en second lieu, la voiture est pour M., dans certaines circonstances, un moyen de se retrancher de l'espace public - une forme de **refuge protecteur**. M. donne l'exemple du jour où elle devait se présenter pour un poste de travail et où elle se sentait comme livrée à la "publicité", exposée au regard des autres. Elle était heureuse de pouvoir se retrouver dans sa voiture après de tels entretiens. La voiture, dans ces moments, donne la possibilité de se réfugier dans un lieu à soi; et l'on pourrait dire ici qu'entrer dans sa voiture, c'est *extérioriser l'espace public plus qu'intérioriser l'espace privé* (réduction environnementale - du milieu dont je m'extrais je fais un environnement);
- en troisième lieu, la petite voiture devient en quelque sorte un **sur-vêtement**. M. remarque que conduire une Fiat Panda à l'âge de 44 ans lui

²⁷ Beau nom pour un nouveau modèle (en un double sens) : après la clio, la twingo, voici l'incognito !...

redonne un certain attrait. Les gens "et surtout les hommes" sont plus pressés envers elle.

Le **rapport sensoriel** au monde extérieur est ensuite considéré comme direct : "Dans la Fiat Panda, tu sens chaque caillou, la température et le bruit". Il y a une présence intérieure des facteurs d'ambiance extérieurs. Certes le rapport à la ville est autre que si l'on se promène à pied, mais l'extérieur est très présent. Selon M., à l'abri du vent, et au cours d'une journée ensoleillée, "le printemps est toujours un peu en avance au volant d'une petite bagnole". "Dans la petite voiture tu es dehors" et en comparant avec la grande voiture "climatisée et insonore", "on sent la vie dans la ville".

Par ailleurs, la densité de l'espace bâti et le taux de circulation induisent de nombreuses **situations d'interactions** avec les gens dans la rue. Exemple : pendant la traversée du quartier de Länggass, un monsieur qui traverse la route s'excuse pour avoir interrompu notre parcours; M. endosse la faute et s'excuse en retour. Autre situation, dans le centre ville : M. s'adresse aux autres conducteurs (à ceux qui ne peuvent pas l'entendre) avec une certaine ironie : "Allez les escargots!"; "Fais attention petite fille !" Dans le premier cas, la parole ou du moins le rituel d'interaction est direct; dans le second la parole est indirecte et relève de l'ordre de ce que l'on pourrait appeler un "**langage téléphatique**" : d'un côté, c'est bien du *langage phatique*, ici mis au service de la conduite plus que de la conversation dans l'automobile (il permet à la lettre de rester en phase avec l'usager de la rue²⁸ plus qu'avec le passager du véhicule et ceci pourrait alors apparaître comme une spécificité de la petite voiture²⁹); de l'autre, il y a peut-être *télépathie*³⁰ dans la mesure où l'on peut imaginer que "l'escargot" ou "la

²⁸ Pour preuve : on ne parle pas d'un piéton ou d'un conducteur (catégories fonctionnelles et même fonctionnalistes) mais bien "des escargots", de "la petite fille", ou encore de "la vieille dame" ou "du poète" - autant d'appellations figurées, un peu désuètes, mais qui sont des qualifications précises, affectueuses, voire sacralisées (un escargot, c'est une vache sacrée !), qui témoignent d'un discernement sur le comportement et donc d'une réelle interaction.

²⁹ Thème à développer : les rapports entre l'environnement, l'habitacle du véhicule et les conversations entre passagers et conducteurs : plus l'espace urbain de circulation est normé et l'espace véhiculaire isolé (grande voiture, anciennement nommée "conduite intérieure"), plus la conversation aurait elle-même tendance à être normée, codifiée et intériorisée (ou du moins indépendante du contexte extérieur); et inversement plus l'espace de circulation est libre ou déréglementé et l'habitacle en contact avec l'extérieur (logique ici de la petite voiture), plus les conversations auraient tendance à covarier en fonction de l'environnement et des occurrences d'apparition ou de disparition des objets ou des personnes.

³⁰ D'où peut-être un certain interdit de ce type de parole qui dans la grande automobile moderne aurait perdu sa légitimité : ici comme ailleurs, s'adresser à quelqu'un qui ne peut entendre, c'est parler tout seul et c'est faire acte de psittacisme et, à moins d'être fou, si l'on en arrive là, c'est que l'on a transgressé le code et que l'on s'est mis dans une situation a-normale.

petite fille" sait (au sens où il sent) qu'il est en train d'être nommé ainsi (c'est en cela qu'il y a interaction réelle et non fictive); il n'ouït pas mais il entend; et c'est bien une façon d'être ensemble, moins dans la pose que dans le mouvement, moins dans l'espace que dans le temps; le petit véhicule ici n'anime pas tant l'espace public qu'il ne construit les moments d'un temps public. Et s'il autorise ce type d'interaction, il mérite l'appellation de petit véhicule *urbain*.

La ville, finalement, est récitée sans ordre précis, comme un champ vécu, **un pur milieu**, duquel peuvent surgir toutes sortes d'événements inattendus ³¹, mais dans lequel surtout la petite voiture évolue avec aisance en révélant et en s'adaptant à deux types de situations que la grande voiture tend au contraire à indifférencier :

- dans les grandes rues du centre-ville, l'espace semble limité à la circulation ("il est impossible de s'arrêter et de descendre") et à certains lieux bien définis (la terrasse d'un café près de la gare, certains magasins particuliers); là où les maisons sont implantées directement au bord de la route, on doit conduire plus attentivement; les choses et événements potentiels n'y sont pas cachés mais très concentrés; les *droits et devoirs* de chacun, piéton, automobiliste, sont strictement *définis et codifiés* ("il arrive que je klaxonne"); dans la grande rue, M. se sent plus enfermée dans sa voiture : elle y écoute la radio, ce qu'elle ne fait pas quand elle roule dans un quartier d'habitation;
- dans les rues de quartier, l'espace et les usages qui en sont faits sont plus mélangés, plus variés, plus aléatoires, de sorte que l'on doit conduire avec une certaine prudence; on y respecte la présence de l'autre dans la rue : "La vitesse limitée à 30, suggère aux piétons que les voitures roulent lentement et la vitesse des voitures risque d'être sous-estimée". Entre autre, la conscience des nuisances induites par son passage dans le quartier est plus grande; les *droits et devoirs* ne sont pas distribués à l'avance mais relèvent de l'ordre de la *négociation permanente* et dépendent intimement de la situation d'interaction.

Dans le premier cas, c'est une logique environnementale qui prime, il y a normalisation des comportements, standardisation des interactions et isolement du véhicule par rapport à cet environnement. Dans le second, c'est au contraire une logique médiale qui reprend le dessus, il y a négociation des comportements,

³¹ M. explique par exemple que l'"on ne peut pas toujours démarer lorsque les feux sont verts" et raconte le carambolage de quatre voitures qui étaient derrière elle un jour où, redémarrant en premier au feu vert, elle avait dû s'arrêter aussitôt pour laisser passer un piéton attardé.

différenciation des interactions et intégration quasi fusionnelle entre le véhicule et la rue - ce que révèle particulièrement bien l'usage de la radio ³².

Un véhicule conforme

Entretien TI 15

PROFIL - UNE FEMME QUI FAIT LA PLUIE ET LE BEAU TEMPS

Valérie a 30 ans, est célibataire et vit avec un copain médecin. Elle est présentatrice à la Télévision de la Suisse Italienne, où elle annonce la météo. De caractère aimable et enjoué, elle est bien disposée à faire le parcours, parle volontiers de tout et de rien, de son travail ou de politique, de ses trajets quotidiens entre Bellinzona et Lugano, des lieux traversés ou de l'Italie, dont elle connaît bien les moeurs et à laquelle elle est très attachée par sa naissance. Sa conduite est souple, efficace et précise : d'un point de vue technique, elle sait exactement ce qu'elle peut tirer de son véhicule et ce que celui-ci peut en retour lui offrir ou ne pas lui offrir. Elle a donc des compétences et savoir-faire spécifiques en matière de voiture, mais son choix est limité par son revenu.

Le trajet est fait avec sa propre voiture, une Nissan micra qu'elle a rachetée à son copain un an plus tôt, au moment où celui-ci avait décidé de vendre les deux véhicules qu'il possédait pour acheter une monospace. Son intention était alors de profiter de l'opportunité "juste pour passer l'hiver", et de vendre ainsi son Opel Corsa à bon prix avant d'avoir un grand service de révision à faire, pour différer de quelques mois l'achat d'une voiture neuve. Mais elle roule avec depuis plus d'une année !... Et il semblerait qu'elle ne puisse plus guère s'en séparer.

³² Thème à développer : le rôle et l'usage de la radio dans le véhicule dans ses rapports avec l'environnement urbain traversé. Les effets d'enveloppement, de masque ou de protection que constituent l'écran sonore de la carrosserie et des glaces renvoie peut-être à une symbolisation d'une protection contre la norme : je mets la radio dans des situations où la circulation est totalement normée, normale et où elle requiert moins une "attention socio-spatiale" qu'un état de "veille de conduite". La radio, écoutée assez fort, peut être une façon de rendre la voiture étrangère à son propre corps (l'effet d'enveloppement ici n'est pas un plaisir domestique) : c'est une façon de maintenir un certain risque, une conscience d'exister, une façon de réaliser ou de faire exister une barrière physique avec l'extérieur, de mettre en jeu ou en scène la perte de contact avec le réel. Une situation acousmatique à l'inverse sous-entendrait une interpénétration des espaces sonores intérieurs et extérieurs.

Le conformisme de la présentatrice et de son métier renvoie de manière presque caricaturale à celui de son mode de vie et de ses représentations de sa voiture. "Je tiens particulièrement à ma voiture parce que je pense qu'elle reproduit l'image que je veux donner de moi; il faut donc qu'elle soit soignée puisque je suis une personne très soignée". Entre l'image de soi (telle qu'elle est projetée pour les autres, la *Selbstdarstellung*) et l'image du petit véhicule, il y a donc superposition; les deux images sont conformes - en un double sens. En même temps, on peut faire remarquer que la voiture joue pour la présentatrice exactement un rôle télé-visuel : elle donne à voir à distance son image au grand public ! Pour elle, le rapport au réel est nécessairement médiatisé par un outil technique. Et de fait l'ensemble de l'entretien est marqué par un clivage schizoïde entre le personnage public projeté à l'extérieur et la voiture privée repliée sur son intérieur. C'est comme s'il lui fallait compenser l'excès de publicité du premier (du moins de l'image qu'elle s'en fait) par un surcroît de privacité dans la seconde.

Côté extérieur en effet, Valérie se représente sa petite voiture comme un véhicule qui est fait à sa mesure, à son image, à sa taille et à son idée; il joue en quelque sorte le rôle d'un **vêtement** isolant et c'est pourquoi il lui sert à préserver une façade ou à garder la face, celle de la présentatrice télévisuelle qui, profession oblige, ne peut plus vivre et exister qu'en représentation; et de fait, elle ne veut en aucun cas personnaliser sa voiture à l'extérieur : elle doit être nette, propre, soignée, mais ne doit laisser transparaître aucun signe de sa personnalité.

Côté intérieur par contre, la voiture est un véritable chez-soi, une reproduction et un **prolongement manifeste du logement** de l'interviewée : une radio luxueuse haut de gamme lui permet d'y écouter la même musique, un parfum diffusé dans l'habitacle d'y renifler une odeur propre et coutumière, des accessoires "rares mais simples" d'y afficher une fonctionnalité ordinaire et pratique, proche sans doute de ce qu'affiche son logement. A l'impersonnalité de l'apparence extérieure du véhicule, renverrait donc une personnalisation compensatoire de l'intérieur. Pourtant, on peut remarquer que les signes d'appropriation (le son, l'odeur, la rareté) sont tous de l'ordre de l'invisible et que ce chez-soi reste en cela très impersonnel (il n'en a pas l'air) ou, pour mieux dire, il est peut-être moins approprié que possédé; la jouissance du véhicule est ici de l'ordre de la possession : Valérie dira elle-même être "très jalouse de sa voiture" et ne pas la partager, ou du moins éviter au maximum de la prêter - même à son copain qui connaît pourtant bien la voiture puisqu'il en était le propriétaire initial : "Je

préfère être la seule à la conduire, car elle est une partie de mon monde que je ne désire pas partager avec qui que ce soit".

"Auto-affirmation", pourrait-on dire en jouant sur le double sens du mot auto : par l'*automobile* je m'affirme *moi-même*. Et cette "auto-affirmation", double, repose elle-même sur un dédoublement de la représentation de soi, homologue à celui de la carrosserie et de l'habitacle, de l'habit et de la chambre. Mais une telle auto-affirmation est un peu pathétique car elle tourne court : d'une part le vêtement fait masque - les gens qu'elle croise au cours du parcours ne la reconnaissent pas dans sa nouvelle petite machine (échanges de paroles avec "le docteur" et "le voisin"); d'autre part, la fermeture sur soi d'un chez-soi automobile et l'imaginaire d'un univers privé qui y est associé impliquent un rapport à la rue qui relève davantage de l'ordre de celui d'un bâtiment que de celui d'un véhicule - alors même qu'elle se représente comme partout reconnue ou du moins reconnaissable, c'est elle qui doit se pencher à la fenêtre pour hâler les gens qu'elle reconnaît dans la rue.

Bref, et pour schématiser ses propos, elle tire profit de sa petite voiture mais elle ne la partage pas, elle la possède mais ne se l'approprie pas, elle en habite l'habitacle mais pas la ville.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - CONFORMITE ET ASSIMILATION RECIPROQUE

De ce qui précède il résulte que le rapport à la ville va toujours être médiatisé, non seulement par le véhicule et les représentations conformes et conformistes qu'elle projette dessus - dedans et dehors -, mais aussi par l'imaginaire stéréotypé qu'elle projette sur la ville. Au conformisme de la personne se superposent les représentations conformes de la ville, de la conduite et du petit véhicule.

Conformité de la ville et de la conduite tout d'abord. La commentatrice insistera à plusieurs reprises sur le *rapport d'adéquation* entre les deux : "Avec une petite voiture tu ne te stresses pas dans la ville; tu vas plus calmement"; "tu ralentis", "tu vas plus doucement pour vérifier la visibilité aux carrefours, pour voir si tu connais quelqu'un, ou pour regarder un peu les vitrines". A petite ville petite voiture et *conduite ralentie*, semble-t-elle dire à travers de telles remarques. Mais elle mentionnera aussi le *phénomène d'habituation* par l'acquisition rapide d'*automatismes de conduite* : "En changeant de véhicule, il me semblait redécouvrir la ville. Mais ce n'est qu'au début qu'elle m'a paru différente. Maintenant la hâte, le stress et l'habitude ont repris le dessus et ce n'est plus qu'exceptionnellement que je regarde autour de moi". Aux premiers effets de

redécouverte de la ville liés au changement de véhicule succède fatalement une banalisation de l'usage, qui est ici sans doute d'autant plus inévitable que le rapport à la ville et à la voiture est plus fortement médiatisé.

Conformité de la ville et du véhicule ensuite (convivialité, échelle, vivacité), ou plus exactement, une fois de plus, conformité des représentations de l'une et de l'autre. L'analyse du discours fait apparaître :

- d'une part un rapport d'*assimilation entre le réel et l'imaginaire*. A la ville réelle que l'on voudrait familière et conviviale est assimilé le stéréotype de la petite voiture "moins agressive vis-à-vis des usagers les plus faibles, les piétons, les enfants ou les handicapés"; et la croyance devient certitude : "*On le voit bien* : on les évite plus facilement, ils craignent moins ta présence; le rapport avec eux est plus familier, c'est comme si l'on s'approchait de leur condition" !
- d'autre part un rapport de prévision ou d'*assimilation entre le présent et le futur*. D'un côté elle imagine un futur "où seules les petites voitures auraient accès au centre ville"; et de l'autre elle suggère que c'est comme si c'était déjà fait et que "de toutes façons, quand on regarde les voitures, on voit bien qu'elles transportent presque toujours une seule personne" de sorte que le mouvement auquel elle contribue lui paraît implicitement inéluctable : il n'y aura bientôt plus que des petites voitures dans les centres-villes.

Ce sentiment de participer à un mouvement d'évolution générale redouble alors la conformité du véhicule, de la ville et de l'usager qui en tire une bonne conscience à peine dissimulée. "Avec ma petite voiture, je me sens à l'aise. Il me semble que par elle je contribue à soulager un peu le trafic". "C'est comme si mon *utilitaria* envahissait moins l'espace de la ville, comme si elle était plus acceptable, non pas en tant que véhicule (car personne n'aime être entouré de voitures) mais en tant qu'alternative aux grosses et bruyantes voitures qui envahissent nos centres". Est-ce la conformité de la voiture à la ville ou le conformisme de leurs usagers qui redonnent bonne conscience à ceux qui pourraient se sentir coupables de conduire en milieu urbain ?

Une conduite ordinaire

Entretien BE 11

PROFIL - AMBIVALENTE ET HONNETE

U. est âgée de 36 ans et habite à Berne. Il y a quelques années, elle a repris des études d'allemand et travaillé depuis pour une station radio. U. conduit depuis

l'âge de 18 ans. Quand elle habitait Thoun et travaillait à Berne, elle possédait une Citroën Visa, qu'elle avait choisi pour son faible coût, sa taille et sa provenance (française). U. dit que pour elle, la voiture est en principe quelque chose "qui est hostile à la vie", "qui fait du bruit, qui pue et qui met en danger les plus faibles". La voiture peut néanmoins être utile, mais U. n'en a aujourd'hui besoin que trois ou quatre fois par année. Cela étant, elle affirme préférer conduire des grosses voitures (celle de son frère ou une voiture qui est mise à sa disposition par la radio), parce qu'"elles ont plus de confort". La Renault Alpine est entre autre un des modèles qui lui plaisaient. Elle reconnaît finalement que son rapport à la voiture est équivoque : "Aller en voiture, j'aime bien, sauf en ville. Rouler en pleine campagne par contre est agréable".

L'entretien a lieu dans une Suzuki Alto, que U. n'a jamais conduite auparavant. Un incident perturbe l'entretien dès la cinquième minute du premier parcours : un transporteur tamponne la voiture à l'arrière. Reprenant le parcours, on revient à plusieurs reprises sur ce petit carambolage au cours de l'entretien, qui se déroule un vendredi après-midi.

CONTEXTE GENERAL - CONDUITE INTERIEURE ET IMAGE EXTERIEURE

On peut distinguer deux types de rapport à la voiture qui déterminent la pratique de la conductrice :

- un **rapport "autoréférentiel"** d'abord : c'est l'habitude acquise qui domine le maniement de la voiture : "On ne constate pas vraiment qu'on est assis dans une petite voiture"; la seule différence relevée au début à propos de la Suzuki, c'est "un manque de confort et non de grandeur". Une Twingo par contre aurait "beaucoup de confort pour une petite voiture" (copine); le fait de manoeuvrer cette Suzuki, dit-elle, n'est pas un avantage par rapport à des voitures plus grandes, qui aujourd'hui sont toutes très maniables; mais elle reconnaît néanmoins une maniabilité particulière en ville : on dépasse les cyclistes, sans même les remarquer, on est à l'aise, on perçoit les dimensions, et il faut reconnaître qu'on n'a pas besoin de tendre le cou pour manoeuvrer ("on ne lève jamais la tête comme dans les grandes voitures");
- un **rapport "hétéro-référentiel"** ensuite : si le fait de conduire une petite voiture ne change pas grand chose du point de vue de la conduite, il n'en est pas de même de la représentation sensible que U s'en fait : "on est toujours conscient, dit-elle, du fait que dans une collision frontale on n'est pas protégé". La référence à ce stéréotype est ici indépendant du maniement du véhicule. Tout se passe *comme si la perception de la petite voiture était dominée par l'image extérieure qu'elle donne d'elle-même*,

tandis que celle de la grande voiture serait toujours dominée par un imaginaire de l'intérieur.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - ENTRE LE CONTROLE ET LA FLANERIE

Le rapport à la ville est ici fortement déterminé par la perception, qui est à la fois ponctuelle et ouverte - focale et élargie.

La **perception ponctuelle** est rapportée aux événements de la rue. U. cherche le contact direct avec les autres personnes pour pouvoir anticiper leur comportement. "En cherchant le contact visuel, je peux déjà estimer si une personne veut traverser la rue ou pas". L'interaction avec la rue est avant tout liée aux aléas de la circulation, mais c'est un jeu que U. entend jouer cartes sur table : la construction de l'interaction doit être réciproque et l'on doit valoriser ce que l'on veut intégrer dans ces rencontres, sélectionner en quelque sorte les modalités d'entrée dans l'interaction. "Parfois on ne peut pas regarder attentivement, ou alors on doit laisser quelqu'un de côté parce qu'il a moins d'importance à ce moment-là, ...".

C'est là que les événements entrent dans un **champ visuel secondaire**, qui est plus large (mais qui n'est pas moins important pour autant). "Une belle rangée de vieilles maisons, je peux seulement la pressentir. Quand je suis à pied, les maisons ne se manifestent d'ailleurs pas autrement. Mais là, elles passent simplement plus vite". Ce mode de perception élargi de l'environnement urbain demande alors selon U. un repérage précis de la voiture entière. Or, la petite voiture lui apparaît de ce point de vue inconvenante et même insuffisamment équipée : "les rétros dans les grandes voitures sont plus grands, ici on ne voit pas toute la voiture".

Cette double perception se met au service de deux types de conduites ou de comportements :

- d'abord, le **contrôle** immédiat, déjà évoqué, de la situation d'interaction et de l'harmonisation de la circulation. La confrontation n'est pas toujours à éviter. On s'excuse alors sans vraiment vouloir prendre la faute sur soi : "Excuse-moi, mais tu dois me laisser passer d'abord !"
- ensuite la **flânerie**, une manière de se promener en voiture ("Je regarde pour regarder") et d'intérioriser pour un temps les visions fugitives de la ville en déplacement. Au lieu que les événements disparaissent dans un regard inconscient, on peut les intérioriser plus activement, les inviter à nous accompagner pendant un certain temps "pour qu'ils puissent se volatiliser plus tard". "Par exemple, j'ai envie de regarder les jardins, parce que moi aussi j'ai un jardin, mais depuis la voiture ils passent trop

vite, et on est trop loin", "c'est quelque chose qui me préoccupe un moment, et puis je n'y pense plus" ³³.

La petite voiture, ou plus précisément, le type de cadrage que tel ou tel modèle découpe dans le paysage urbain, modifie-t-il le rapport entre ces deux attitudes ? La réponse est certainement positive, et certains travaux récents de psychophysiologie portant spécifiquement sur l'écologie de la perception en mouvement permettraient sans doute de préciser comment.

En tout cas, à ces deux conduites peuvent être associés deux modes de description de la ville :

- une description froide et détachée des éléments du paysage urbain, forme de **récit emblématique** qui procède soit par observation directe et énumération en temps réel desdits éléments le long du parcours, soit par évocation des éléments bien connus mais invisibles sur le parcours de la ville ou du quartier (musée, magasins, école, axes de desserte, ...);
- une description plus impliquée, forme de **récit plus sensible** dans lequel l'interviewée se projette en s'imaginant habiter tel ou tel bâtiment le long du parcours, et en commentant les avantages ou inconvénients en termes d'ensoleillement, de bruit ou de verdure ("Et si je devais habiter cette maison, je planterais une grande haie sur la rue").

De la même façon, se renforce progressivement, à mesure que le discours s'avance, la représentation dichotomique entre :

- *événements prévisibles*, rattachés aux "grandes routes de style boulevard parisien", à une attention fixée sur la circulation ("on perçoit moins d'autres choses") et à des comportements stables et normés ("le rapport entre les gens est donné et chacun défend son statut dans la masse, ce qui fait que beaucoup de personnes outrepassent ces limites et se comportent de manière agressive ou frénétique");
- *événements imprévisibles*, associés à l'inverse à l'urbanité, aux espaces de quartier, à une attention plus soutenue de la part de la conductrice et à des comportements de vie collective et conviviale "l'enfant qui court dans la rue" et "les cyclistes qui surgissent de côté".

³³ Le paysage urbain est ici décrit comme une sorte d'hyper-texte : on clique sur un jardin, puis sur un autre pour revenir en home-page. Le véhicule devient le siège d'une sorte de mémoire vive, locale, parallèle, qui permet au conducteur ou au passager de *ralentir les images* qui se présentent à son regard : leur engrammation, temporaire et différée, leur permet d'être stockées jusqu'à l'apparition d'une image plus forte en leur conférant une vitesse de disparition plus lente que celle de leur défilement réel.

Une voiture pratique pour un corps vieillissant *Entretien TI 12*

PROFIL - FORTE, GRANDE ET BELLE

Elena a 55 ans. Elle est psychothérapeute et plus particulièrement attachée aux pratiques de la psychothérapie transactionnelle. C'est une femme forte, dans tous les sens du terme, grande et belle, sûre d'elle-même, bourgeoise avec une bonne situation, mère de quatre enfants, qui a subi un divorce dur et brutal. D'origine italienne, elle vit en Suisse depuis longtemps. Elle possède une grande maison à l'écart du centre ville et une grosse voiture, une vieille BMW. C'est une voiture d'occasion qu'elle prête volontiers, qui n'est ni propre ni belle, et à laquelle elle ne prodigue pas de soins particuliers, mais "qui roule et rend service, et c'est l'essentiel". Elena fait habituellement des parcours relativement longs sur route et le moment du voyage est pour elle un repos, de sorte que l'expérience de parcours urbain avec la Nissan va constituer, pour elle une occasion de revisiter sa propre ville, pour nous le point de vue d'un notable qui connaît toute la ville mais qui se l'occulte quotidiennement.

Les avantages et inconvénients de la petite voiture lui paraissent assez évidents, de sorte que le début de l'entretien est un peu froid.

CONTEXTE GENERAL - UN RAPPORT D'AUTHENTICITE A LA VOITURE

Les premières remarques sont plutôt convenues et stéréotypées. Le véhicule est très confortable. Il y a assez de place pour les jambes et autour de la tête. L'espace est suffisant, même pour une femme de sa taille et de son poids. Dans l'ensemble le véhicule semble facile à conduire et à manoeuvrer : on passe partout, on évite les obstacles, on se gare avec aisance (direction assistée) et la visibilité est excellente. L'enveloppe vitrée et le toit ouvrant rendent l'intérieur particulièrement lumineux.

Mais ces remarques restent sciemment détachées. C'est un peu comme si l'interviewée adoptait dans la voiture une position analogue à celle qu'elle adopte dans la conduite d'un entretien psychothérapeutique : à l'image de ce qu'elle dit du véhicule lui-même, elle maintient une certaine distance, veut faire du bien et diagnostique ce qui va ou ce qui ne va pas avec détachement. De sorte que le ton général de l'entretien et la modalité de discours revendiquée sont ceux de l'authenticité et de la démystification.

L'authenticité d'abord. Elle affiche et revendique une *relation prosaïque* à la voiture qu'elle tend à opposer à une *relation esthétique*. De son côté, elle n'a que

faire de l'apparence, de la beauté ou de la propreté de son véhicule : "De toutes façons, il est là pour me conduire où je veux et non pour être admiré par les autres comme un objet de musée ! J'estime que j'ai mieux à faire que de me préoccuper de l'esthétique de mon véhicule". Mais au delà de ses propres comportements, elle estime que l'imaginaire collectif lié à l'usage de la petite voiture a fortement évolué ces dernières années et que les propriétaires ou conducteurs de tels véhicules ne prêtent plus particulièrement attention au regard que les autres portent sur eux : "Chacun peut aujourd'hui, quel que soit son âge ou sa condition, acquérir ou conduire une utilitaire, sans pour autant se sentir inférieur". Il y a en quelque sorte *naturalisation* de l'usage et des représentations de la petite voiture.

Démystification. Cette opposition entre un rapport prosaïque (ici légitimé) et un rapport esthétique à la petite voiture va être renforcée dans le discours par une opposition homologue entre *esprit pratique* et *esprit mythique*. Il faut démystifier la petite voiture, affirme-t-elle implicitement : savoir reconnaître qu'une *utilitaria*³⁴ est idéale en ville "pour faire les courses, pour accompagner les enfants à l'école, pour se rendre sur le lieu de travail", mais que cela n'implique pas pour autant de comportement particulier; savoir reconnaître qu'elle est facile à conduire, qu'elle paraît effectivement moins menaçante pour les piétons, les enfants, etc., qu'elle prend sans doute moins de place en ville et perturbe donc moins l'environnement, mais que cela n'empêche pas de la considérer comme une alternative - et donc une concurrence directe - au vélo en ville (en tout cas jusqu'au moment où l'organisation des services de transport public sera mieux conçue). Pourquoi dès lors n'acquiert-elle pas de petite voiture ? Pour des "raisons pratiques" une fois de plus : c'est que pour elle la petite voiture est associée à la grande ville ("surtout lorsqu'il est question de parking") et que vivant dans une petite ville, le problème ne se pose pas. Quoiqu'on fasse, une *utilitaria* reste et doit rester utilitaire (d'où un jugement sévère des mystifications de la publicité et en particulier de celle de la Ford Fiesta qui prétend ne plus être une "utilitaire"³⁵) et celle-ci ne peut pleinement déployer ses commodités que dans certains types de contexte urbain, en l'occurrence les plus contraignants, qui semblent presque légitimer l'usage de ce type de véhicule. Le rapport authentique de la petite voiture à la ville est donc d'ordre utilitaire.

³⁴ Mot italien le plus courant pour désigner une petite voiture.

³⁵ "*La Fiesta non è un'utilitaria*". Publicité jouant sur le double sens du mot *utilitaria*, la "petite voiture" et l'"utilitaire".

Une telle exigence d'authenticité et de démystification du rapport à la petite voiture va alors générer une **représentation nostalgique** du rapport à la ville. Et si la première est pleinement consciente et revendiquée comme telle, la seconde l'est beaucoup moins. Pourtant, l'analyse révèle que l'ensemble des remarques et commentaires qui touchent le rapport à l'espace urbain, à l'environnement, aux événements ou aux acteurs extérieurs, est tourné vers le passé : souvenirs personnels, transformation des bâtiments historiques, lieux de sociabilité perdus voire lieux de perte, vieillissement physiologique, ...

Trois modalités différentes peuvent être distinguées, qui révèlent un tel penchant nostalgique, dans lesquelles la voiture joue des rôles et produit des effets différents sur la perception, la représentation ou le comportement du conducteur.

On pourrait d'abord nommer un **"effet patrimoine"** : la petite voiture joue en quelque sorte le rôle d'une *vitrine* qui, dans sa mobilité, révèle l'architecture des bâtiments et l'histoire de la ville. Il y a *ex-position* de la ville - du moins au sens littéral d'une extériorisation de la ville par rapport à l'usager qui la traverse. D'un côté en effet l'interviewée évoquera à sa manière, comme d'autres, la transparence du véhicule en insistant sur le fait que malgré ses dimensions on n'y souffre nullement de claustrophobie ("Elle est extérieurement compacte mais ce n'est pas une boîte à sardines"), de l'autre elle relèvera au cours du trajet la présence tutélaire de plusieurs bâtiments historiques : ainsi commente-t-elle par exemple la fermeture du théâtre depuis une vingtaine d'années, ou encore reprend-elle conscience de la présence du gouvernement tessinois à Bellinzona.

"Effet parenthèse" ensuite. "Le fait de conduire et d'entrer dans une petite voiture constitue un moment d'évasion qui permet de reconnaître et de se reconnaître dans la ville qu'on habite". La petite voiture, comme *enveloppe protectrice*, joue ici un rôle de *bulle* et induit, même si l'effet est lié en partie au caractère nouveau de l'expérience, une re-découverte inédite de sa propre ville. Par le médium technique, l'interviewée est paradoxalement dedans et dehors à la fois. Un rapport d'immanence se met en place : on traverse la ville comme si on n'était pas dedans, celle-ci se met à raconter une histoire d'elle-même, elle devient une sorte de corps étranger qui peut faire l'objet d'observations ponctuelles (un peu comme si on la redécouvrait incognito). Mais le discours produit, lui, est d'aujourd'hui et d'hier à la fois. La bulle protège sans doute, mais c'est comme si elle induisait un regard rétrospectif, lequel se fixe ici notamment sur tous les aspects malheureux de l'évolution récente : commentaires sur les aménagements urbains contemporains, disparition des cafés et lieux de rencontre

traditionnel, critique sévère du nouveau "Burger King" ("Quelle horreur, il sera bientôt plein de jeunes qui finiront par s'ennuyer comme ailleurs").

"Effet thérapie" enfin. La petite voiture joue cette fois un rôle de *prothèse* - un rôle de *compensation* (psycho-physiologique) et d'*éveil* (psychotropique). D'une part l'interviewée souligne le fait que la légèreté de la petite voiture compense la lourdeur du corps et de l'âge ou du moins permet de l'oublier, au point qu'elle considère aberrantes les publicités qui visent avant tout les femmes et les jeunes. "La petite voiture est un moyen de déplacement idéal pour les personnes âgées", d'autant plus que lorsque l'on est âgé on privilégie l'avion ou le train pour les grands trajets. La petite voiture d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec celle d'hier : elle est confortable, spacieuse et lumineuse à l'intérieur, soutient bien le dos et offre une visibilité panoramique, offre une hauteur suffisante, et il est devenu facile de s'y asseoir, d'entrer dedans ou d'en sortir. D'autre part, ces caractéristiques de taille, de mobilité et de visibilité, en modifiant la perception de l'environnement, induisent des comportements différents par rapport à la grande voiture : elle remarque qu'avec la BMW elle ne passerait pas par les mêmes endroits car ce serait tout simplement trop stressant ("il faudrait constamment contrôler les distances à droite ou à gauche, devant ou derrière, ..."). Et elle conclut de façon plus générale que la petite voiture "met le conducteur dans un état de veille par rapport à la ville" ("avec la combinaison dimensions réduites / vision panoramique, on peut s'occuper de tout autre chose en conduisant")..., "alors que lorsque l'on monte dans une grosse voiture on continue à penser à ses problèmes ou à son travail". Hypothèse : la petite voiture induit une vigilance active.

Chapitre 4

Conduites d'échappement

Le réenchantement des conduites urbaines

Entretien VD 11

PROFIL - CADRE ET "PETITE CONDUCTRICE"

Madame Z. est âgée de 38 ans. Elle occupe un poste de cadre intermédiaire dans une grande banque de la place lausannoise. Elle est mariée, sans enfant. Son mari travaille également dans une banque, mais à Genève. Le couple possède deux voitures : une VW Golf, voiture du mari qui s'en sert quotidiennement pour ses trajets, et une Opel Corsa, destinée à Mme Z. La possession de deux voitures lui apparaît comme un "luxe" bien davantage que comme une nécessité : elle se rend en effet à pied à son travail. Cette voiture, dont l'acquisition constitue un "concours de circonstances plutôt qu'un choix délibéré" lui appartient depuis exactement une année. Auparavant elle n'en possédait pas, du moins pas ces dernières années. Mme Z. se décrit elle-même comme une "petite conductrice", autant par sa consommation kilométrique, que par ses compétences routières et son goût pour les voitures. Elle a passé son permis de conduire "pour faire plaisir à son père" qui lui avait offert des cours de conduite pour son dix-huitième anniversaire. Quand bien même cette Corsa lui donne entière satisfaction, elle aurait préféré une Twingo, qui lui semble être une voiture "radicalement différente". Elle se souvient même à ce propos avoir entendu dire que ce dernier modèle "ne pouvait pas tomber en panne", en raison d'une conception révolutionnaire.

L'entretien s'est déroulé une fin d'après-midi, en semaine.

C'est l'accent mis sur des qualifications et des déterminations sensibles qui caractérise au premier chef le vécu automobile urbain de Mme. Z.

Implication et familiarité urbaines du fait d'un ancrage lausannois de toujours, sensibilité esthétique et culturelle à l'environnement urbain, vigilance à l'événementiel, à la nouveauté, à des "repères urbains qui ne se résument pas aux lignes de présélection, aux panneaux indicateurs et aux portiques de feux", conscience d'une territorialité globale autant que sectorielle, part des choses entre ce qui ressort de la ville fonctionnelle (circulation, commerces, services publics, ...) et ce qui ressort de la ville relationnelle (domicile d'amis, restaurants fréquentés, parcs publics, repères intimes..), Mme. Z. connaît bien sa ville, "ses montées et ses descentes, ses problèmes de stationnement, la rigidité de ses policiers..". Relancée, à l'occasion du deuxième parcours, par la question "Que voyez-vous?", l'enquêtee établira des correspondances précises et abondamment commentées entre des lieux traversés, des habitudes et des souvenirs. Elle sera la seule, au sein de l'échantillon, à "tronçonner" le parcours effectué selon trois logiques distinctes :

- là où elle se rend fréquemment;
- là où elle se rend en voiture;
- selon des anecdotes attachées aux lieux traversés.

Une ville qu'elle avait plutôt l'habitude de fréquenter par la marche à pied, jusqu'à l'acquisition d'une petite voiture qui aura contribué à éroder cette routine.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - IMPLICATION URBAINE ET CONDUITE REENCHANTEE

La satisfaction exprimée par Mme. Z. quant au "plaisir" procuré par l'usage urbain de son petit véhicule semble devoir tenir au fait qu'il autorise une manière de **superposition des pratiques automobiles aux pratiques pédestres**, déambulatoires et familières, la petite voiture "procurant une liberté de déplacement, un sentiment de non encombrement et d'accessibilité jamais ressenti jusqu'alors".

Dans ce registre de mobilité, l'enquêtee insistera sur le **plaisir cinétique** procuré par cette automobile, une voiture "dans laquelle on sent très bien le mouvement de la route mais aussi de la ville, dans laquelle on voit la ville comme elle est : avec son flux de voitures, mais aussi avec ses paysages, ses tableaux, ses portions différentes". Et dans ce flux, la petite voiture lui semble manifester une véritable individualité, une *différence* : "On est *plus petit* que les autres, mais on

est *plus agile* aussi. Et c'est cette différence de taille qui fait qu'on n'est pas guidé comme les autres voitures. Moi j'ai le sentiment qu'on doit veiller à bien suivre le trafic parce qu'on est comme en dehors, qu'on doit en quelque sorte s'accrocher au trafic, au reste des autres voitures".

Cette singularité de taille et de volume paraît d'ailleurs aussi susciter un *sentiment de fragilité et de vulnérabilité* : "c'est vrai qu'on se sent peut-être plus vulnérable, qu'on peut avoir l'impression d'être épié par les plus grosses voitures. C'est pourquoi j'ai le sentiment d'avoir changé ma conduite, d'être plus attentive, par exemple dans les giratoires, et de manière générale dans les situations où il faut respecter ou accorder des priorités".

Mais paradoxalement, ce statut de petite voiture définit en retour un réel *sentiment de sécurité* : "On a d'abord le sentiment d'être plus vigilant, surtout avec les piétons, les enfants et les cyclistes, que je laisse toujours passer". Ce sentiment de sécurité se construit aussi sur le fait que la conduite d'une petite voiture induit une espèce de *corps-à-corps* entre le conducteur, la voiture et la route, réintroduisant par-là intervention et sensation physiques dans la gestion et l'opérationnalisation du déplacement automobile : "Conduire une petite voiture, c'est d'abord sentir la route, l'état de la route, c'est aussi être *dans* la circulation. A ce propos, et je ne pense pas qu'on éprouve ça dans une grosse voiture, on éprouve fortement le fait que les choses viennent à soi, on a le sentiment qu'elles surgissent et non pas que vous allez à leur rencontre".

Cette présence physique du monde environnant conduit encore, par exemple, à "bien juger des distances, de la qualité de la chaussée et du revêtement, donc à ne pas commettre d'imprudences par mauvaise estimation ou par sous-estimation".

Mme. Z. insistera également sur le nécessaire **apprentissage de conduite** qu'elle aura été contrainte de faire, une "adaptation", selon sa formule, ayant été nécessaire pour cette femme conduisant peu, ou alors une Golf GTI. Relativement à la conduite d'une petite voiture, l'enquêtée fera trois constatations principales. En premier lieu, que cette conduite est en quelque sorte *directe*, la voiture répondant immédiatement aux ordres et aux sollicitations de la conductrice (*conduite interactive*). En second lieu, que la conduite ressort d'une véritable *expérience sensorielle*, "parce qu'on sent rouler la voiture, qu'on sent ce qui se passe quand on met des gaz, qu'on sent les effets de ce qu'on lui demande"³⁶. En troisième lieu, et la proposition complète la

³⁶ Sollicitée pour en dire davantage, elle avancera que la petite voiture "n'est pas une voiture opaque", un sentiment renforcé encore par un système de tableau de bord et de commandes (voyants, indicateurs..) qu'elle trouve "clair et transparent".

précédente, que "la conduite est une chose *visible*", qu'on perçoit "une action directe du conducteur sur la voiture, mais aussi de la voiture sur la ville" ³⁷.

A la question de l'hypothèse d'un nouveau rapport à la ville induit par la conduite d'une petite voiture, l'enquêtée mettra en exergue la possibilité d'y "poser un regard neuf et rafraîchissant", à la fois "plus calme et plus attentif".

Poursuivant dans cette logique, Mme Z. reviendra sur ce qu'elle désigne elle-même du nom d'"**implication urbaine**", qui lui paraît par exemple "impossible pour peu que l'on soit enfermée dans une grosse Mercedes". Ce sentiment de *participation urbaine*, abondamment décrit par l'enquêtée, semble devoir se construire sur une triple perception :

- la perception des "événements de la rue";
- la perception d'une territorialité urbaine, au travers notamment "de la perception du passage d'un quartier à un autre";
- enfin, la perception d'une rythmicité motrice spécifique, "qui donne le sentiment qu'on roule plus doucement, qu'on est moins pressé, qu'on déambule en voiture".

Enfin, la conduite urbaine d'une petite voiture semble devoir convoquer ce qu'on pourrait nommer une **totalité sensorielle**, la conductrice insistant à plusieurs reprises, et de manière positive, sur le fait que l'on ne ressent jamais d'"effet cocon", la ville, dans ses multiples sollicitations auditives, visuelles et chromatiques affirmant toujours sa présence.

En fin de compte, et ce dernier propos sera tenu à l'extrême fin de l'entretien, la petite voiture paraît devoir réenchanter ou régénérer la ville, voire l'embellir aussi, et cela autant parce qu'elle gomme "les emmerdements de stationnement" que parce qu'elle rend à la fois plus vigilant et plus sensible à son "animation, sa diversité et ses détails".

37 Conviée à exemplifier sa pensée, Mme Z., changeant alors de registre interprétatif, insistera pour dire que cette action de la petite voiture sur la ville recèle aussi une dimension esthétique, et même quasiment morale : "Je suis étonnée du nombre de petites voitures qui circulent en ville, qui la grignotent, *qui l'égayent* et qui finalement la rendent plus gaie et plus vivable".

Une voiture camérale

Entretien VD 12

PROFIL - ENSEIGNANTE SPECIALISEE, MERE DE FAMILLE ET CONDUCTRICE EMERITE

Madame A. est âgée d'une quarantaine d'années. Elle est enseignante spécialisée, travaillant à mi-temps dans une institution pour enfants éloignée de 45 kilomètres de son domicile lausannois. C'est avec une Twingo qu'elle parcourt deux fois par semaine cette distance. Mère de petits enfants, elle a l'habitude de conduire le break familial, de marque Opel, une voiture que son mari utilise quotidiennement pour ses propres activités professionnelles. Mme A. affirme spontanément son intérêt pour les voitures et pour les engins motorisés en général, tels que les motos et les bateaux. Cet intérêt se double de compétences avouées en matière de conduite et en matière de mécanique, l'interviewée se disant capable d'identifier un certain nombre de pannes et de remédier à certaines sans assistance. Ce goût pour les voitures et pour la vitesse lui a valu, dans une période antérieure qu'elle décrit "comme un peu folle", diverses sanctions et pénalisations, allant jusqu'au retrait de permis de conduire. Ces années passées furent aussi émaillées de différentes aventures automobiles, notamment le convoyage de voitures françaises vers le Maghreb et l'Afrique.

L'entretien a été réalisé au début de l'après-midi, un jour de semaine.

CONTEXTE GENERAL - ENTRE LE REEL ET LA REPRESENTATION

Identification entre le comportement de la conductrice et le caractère de la voiture : *dynamisme et énergétisme* sont sans doute les qualificatifs les plus pertinents pour désigner Mme. A., deux attributs ou qualités qui sont aussi ceux qu'elle dit avoir attendu de sa Twingo, "une voiture qu'elle a beaucoup espéré et qu'elle aime passionnément", une voiture qu'elle avait hâte de conduire et dont elle exigeait deux propriétés essentielles, éventuellement paradoxales : "des performances routières, parce que je circule sur autoroute, et des qualités de voiture de ville, parce que je vis en ville et que je me rends souvent à Genève pour mon travail".

"Voiture utopique" qui réussit ce difficile mariage, "voiture-lunette" grâce à laquelle on perçoit mieux les détails, "voiture-savonnette" qui glisse dans le paysage et dans le trafic, "voiture-cabriolet" pour cabrioler et gambader en ville et sur les routes, "voiture bondissante", "boule d'énergie", "voiture chaude" ou "voiture plastic(que)", enfin "voiture de bande-dessinée" dont le modèle historique serait à chercher "du côté de Spirou" : les épithètes imaginés se bousculent pour restituer

et rendre compte d'une "nouvelle expérience automobile et d'une nouvelle expérience de conduite".

Emerge quand même, au-delà de cette impressionnante litanie, l'image d'une petite voiture éminemment complexe, concentrant des qualités et des propriétés tout à la fois distinctes, contradictoires et complémentaires.

Il apparaît ainsi que la Twingo est à la fois :

- "*flèche et bulle* : flèche quand j'entre dans Genève, et que je me faufile dans le trafic, parfois sans trop me soucier des autres; et bulle, à cause de sa forme, à cause du fait qu'on est vraiment dans quelque chose, chez soi, ce que je n'ai jamais éprouvé dans une autre voiture".
- "*sûre et peu sûre* : sûre dans la mesure où on la tient vraiment très bien, on la contrôle parce qu'elle est toute petite; mais pas trop sûre non plus dans la mesure où la conduite est comme déréalisée à cause de la petite taille de la voiture, à cause de son côté rigolo, bande-dessinée, parce qu'on ne peut pas ne pas imaginer avoir un accident".
- "*voiture rapide et voiture-enfant* : rapide parce que c'est une boule d'énergie, voiture-enfant parce que j'ai envie de dire qu'il n'y a jamais d'agressivité de la part des autres conducteurs, un peu comme si on avait un statut protégé, exactement comme les enfants à qui on fait attention dans le trafic".

Cette mixité et cette complexité se retrouvent d'ailleurs dans les types de conduite que la Twingo induit et permet. A ce propos, interrogée par l'enquêteur, Madame Z. révélera que sa petite voiture autorise en fait trois modalités de conduite bien différenciées : une *conduite finalisée* d'abord, dont le but est de résoudre une classe de problèmes (stationnement, embouteillages..); une *conduite réglée*, qui ressort à la soumission à des prescriptions univoques et contraignantes (respect des limitations..); une *conduite efficace*, enfin, qui, moyennant déploiement de tactiques, de stratégies et de libre-entreprise motrice, permet d'atteindre son but.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - CAMERALITE ET HABILETE RETROUVEE

"Nouvelle expérience urbaine". C'est en ces termes que l'enquêtée décrit le rapport qu'elle entretient désormais avec la ville. Une expérience renouvelée de la relation ville-automobile qui se construit, là encore, sur un certain nombre d'images fortes et suggestives qui émarginent, grosso modo, à deux ordres de lecture bien distincts : l'ordre de la perception et l'ordre de la représentation.

En ce qui concerne une lecture perceptive, Madame A. met en avant les perceptions suivantes :

- *pénétrer la ville* : "Je vais souvent à Genève pour mon travail et j'ai ce sentiment très particulier d'entrer dans la ville, de la pénétrer comme une flèche"³⁸.
- *voir tout et de partout* : "Quand je suis au volant de ma Twingo, j'ai clairement la sensation que c'est le paysage qui vient à moi et de partout. En fait, c'est comme si on recevait le paysage à partir de plusieurs sources". Cette idée ou perception d'un espace *mobile*, constitué à la fois d'un surgissement de volumes et d'un mouvement sensible qui les animerait est illustrée encore d'une seconde manière : "En fait, on peut dire qu'on a une double vision dans une Twingo : une vision panoramique d'abord, à cause du pare-brise sans doute, et puis une vision des détails, une vision des petites choses qui sont comme rendues plus nettes"³⁹.
- *bondir* : "La Twingo est une voiture pleine d'énergie qui saute et qui bondit, avec laquelle on saute dans la ville, avec laquelle on passe par-dessus les obstacles. Elle est vive, elle est directe et précise".

Madame A. insistera encore sur une dernière perception, qu'elle peindra d'ailleurs à nommer précisément, et qu'elle finira par décrire comme suit : "C'est la perception qu'on a de se trouver dans quelque chose de rond et de bien dessiné, dans quelque chose qui est petit et spacieux, qui vous protège sans vous couper du monde". Conviée à en dire davantage, elle finira par évoquer ce que l'on pourrait désigner comme un **effet de caméralité** (c'est-à-dire le sentiment d'être dans une chambre intime), auquel renvoient la perception simultanée d'un dedans et d'un dehors, celle d'un privé et d'un public - une individualisation qui n'exclut toutefois ni l'ouverture ni la connivence⁴⁰.

Du point de vue d'une lecture plus "représentative" des relations ville-petite voiture, Madame A. évoquera principalement trois noeuds thématiques. La thématique de "**la vraie voiture urbaine**" d'abord, "dans laquelle on voit et dans laquelle on est vu aussi", tout se passant comme si cet échange des regards, cette connivence instaurée contribuait à créer du lien social et urbain : "C'est une

³⁸ Bien que la métaphore ne soit pas exempte d'une certaine connotation de brutalité, l'enquêtée insistera pour dire que cette pénétration "renvoie à la précision, à l'agilité, à une entrée réussie dans un flux".

³⁹ Il faut voir ici l'illustration de la qualité de "voiture-lunette" précédemment décrite. On ajoutera que cette *panoramité* est très investie par cette femme qui y reviendra à plusieurs reprises. Dans ses souvenirs récents, c'est le passage d'un grand col alpin qui constitue l'expérience "panoramisante" la plus vivace, une expérience mettant en valeur, et simultanément, "précisément le panorama et la sinuosité de la route".

⁴⁰ Phonétiquement, le néologisme peut aussi évoquer un *effet caméra*, ce qui renvoie davantage aux qualités panoramiques du véhicule ou à la métaphore des lunettes pour mieux voir la ville : c'est le paysage qui vient à soi.

voiture qui n'est pas antipathique avec les autres, comme ces voitures fermées à vitres fumées ou encore ces Jeeps beaucoup trop hautes, c'est une voiture qui éveille plutôt la tolérance des autres : jamais de refus de priorité, jamais d'agressivité de la part des autres". La thématique de "**l'ouverture de la ville**" ensuite, au sens où la petite voiture desserre le réseau des prescriptions et des règlements, en atténue sa dimension disciplinaire et réglée : "La petite voiture, ça permet de gagner du temps, ça fait oublier les problèmes de circulation, ça rend la ville plus accueillante, moins sévère. Je pense même qu'on peut retrouver du plaisir à la parcourir, même si nos villes sont petites et qu'on ne peut pas y rôder comme on voit le faire dans les films américains". La thématique de "**l'habileté retrouvée**" enfin, dans la mesure où la conduite d'une petite voiture permet de déployer des tactiques de cheminement, de faire valoir une bonne connaissance de la ville, des raccourcis et des réseaux secondaires, la petite voiture affirmant par-là, et selon une autre acception du terme, une *qualité résolument urbaine* : "Conduire une Twingo en ville, c'est se rendre compte que les cheminements que l'on emprunte sans y réfléchir ne sont pas forcément les meilleurs ou les plus directs, ou encore que la ligne droite n'est pas le meilleur trajet entre deux points éloignés. C'est à cause de cela que la petite voiture est peut-être aussi *un peu subversive*, qu'elle brise l'ordre urbain, ce qui est bien ordonné et bien tracé".

Un véhicule de représentations

Entretien TI 11

PROFIL - ETUDIANTE EN ASCENSION SOCIALE

Jeune femme de 26 ans, Mme B. est en train de terminer ses études de lettres à l'Université de Zürich. Attirante et coquette à la fois, c'est quelqu'un qui ne s'en laisse pas conter pour autant : elle a la tête claire, sait ce qu'elle veut et affiche un projet de vie quasi programmé. Elle est manifestement méritante, débrouillarde et "mobile" - dans ses actes comme dans ses représentations. Elle veut paraître cool, mais ne l'est pas tant que cela. Son objectif d'ascension sociale transparaît clairement à travers de nombreuses réflexions sur le style des gens, des maisons ou des voitures : elle déteste les gadgets ou les enfantillages et recherchera toujours une certaine classe.

Elle possède une voiture d'occasion de moyenne catégorie, n'a jamais eu ni conduit de petite voiture. Et si d'une façon générale elle ne s'intéresse pas aux voitures, c'est tout simplement parce qu'elle n'a pas d'argent. Mais ceci ne l'empêche pas de se projeter dans l'avenir : comme elle aimerait avoir une grande famille, elle penche idéalement pour l'achat d'une grosse voiture de type

Espace, mais c'est sans doute du même coup pourquoi elle est intriguée par la petite voiture; et l'occasion d'essayer une Nissan micra la met dans de bonnes dispositions pour l'entretien.

CONTEXTE GENERAL - UNE VOITURE DE REVE

Est-ce pour cela que Mme B. va très vite assimiler le petit véhicule qu'elle prend en mains à une "voiture de rêve" ? Qu'elle soit entendue littéralement ou métaphoriquement, l'expression permet en tout cas de caractériser avec précision le ton général de l'entretien.

Ceci apparaît explicitement dans un grand nombre de remarques qui ne cessent de vanter le véhicule et d'en idéaliser fortement l'image. Par exemple, à la suite d'innombrables commentaires sur les agréments de la direction assistée, des reprises du moteur, de la petite taille et de la maniabilité qui en découle dans les rues tortueuses ou les passages difficiles en centre ville, son comportement dans les virages est finalement qualifié de "génial". Davantage, les éventuels inconvénients réellement ressentis ou réputés tels sont presque systématiquement retournés en avantages. Ainsi l'austérité du confort est appréciée en tant que telle ("Moi, d'ailleurs je n'ai pas besoin de beaucoup de confort") : le siège est sec, dur (il n'a pas le moelleux d'une voiture plus luxueuse), mais il est "*tonique*" et "*enveloppant*" : on s'y assoit comme sur une chaise de bureau, ce qui signifie qu'il est un peu raide, mais que l'attention est ainsi soutenue et que l'on ne risque pas de s'y endormir; et l'on s'y cale comme dans un cocon rigide, ce qui veut dire que le dos est bien soutenu et que l'on ne bouge pas dans les virages. "Parce qu'on s'y tient plus droit le siège donne un plus grand sentiment de sécurité". Bref, un confort idéal, celui qui n'en a pas l'air.

Mais c'est dans l'ordre de l'implicite que le caractère idéal de la voiture surgit avec la plus grande radicalité et l'analyse des discours générés par la situation de conduite fait ressortir une sorte d'homologie entre le caractère de la jeune fille et celui qu'elle attribue au véhicule : mobilité d'esprit de la première et *maniabilité* de la seconde, *déterminations* de l'une et de l'autre, programmation de la vie quotidienne et *adaptabilité* de l'automobile, etc. Celle-ci est non seulement extraordinairement maniable (surtout dans les virages, les passages étroits, aux croisements et dans les embouteillages ou lorsqu'il s'agit de se faufiler entre deux voitures), mais elle a un comportement tranché dans la circulation (*personnification*), et offre une souplesse d'utilisation optimale : c'est une voiture qui rend service, qui donne le choix d'aller ou de venir, de regarder ou de contempler, de changer de programme, d'improviser librement plutôt que de planifier à l'avance..., et surtout, "elle donne l'impression, quelle que soit la situation, de toujours pouvoir s'en sortir" (*échappement*).

Un peu comme dans un miroir, Mme B. se reconnaît plus ou moins consciemment dans la petite voiture - et ceci est peut-être d'autant plus vrai qu'elle n'a pas accès à ce genre de véhicule, ou plus exactement qu'elle n'y a accès que potentiellement, dans un avenir qui ne peut être qu'imaginé. On peut même soutenir qu'il y a **identification entre la conductrice et le petit véhicule**; pour preuve, le seul reproche qu'a contrario elle lui adresse vraiment : son côté gadget et jouet, son style Twingo, enfantin et ridicule, son design mickey mouse. "Moi, je rêve d'une petite voiture qui a de la classe, de l'élégance, du style à l'italienne". Si l'une est à l'image de l'autre, la représentation du véhicule trahit ici la représentation de soi.

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - LA VIRTUALITE DE L'UNE FAIT LA REALITE DE L'AUTRE

De cette idéalisation du véhicule et des projections imaginaires qu'une telle idéalisation permet, découle la virtualité de son rapport à la ville (le potentiel autant que la déréalisation). C'est un peu comme si ce véhicule de rêve (presque irréel) permettait de réaliser la ville (de lui donner plus d'épaisseur ou de présence). C'est un medium technique, qui a certes sa matérialité, sa prégnance propre et même sa dureté, mais ce medium tend étrangement à se faire oublier. Trois modalités de cet oubli peuvent être distinguées au cours de l'entretien.

Première modalité : **le corps à corps avec la machine**. Le confort on l'a vu n'est pas de l'ordre du moelleux, il est de l'ordre de la maîtrise et de l'échappement : "On se sent bouger avec le véhicule", "On a l'impression de tourner véritablement le corps", "On a tendance à se pencher dans les virages, comme si on courait", ... La machine, littéralement *fait corps*, et tend singulièrement à rapprocher l'automobiliste du piéton, voire à assimiler le premier au second. "On n'a plus l'impression de prendre sa voiture pour aller en ville", on n'a plus le sentiment de devoir "la sortir", mais plutôt celui d'y aller à pied. La voiture, dans ce contexte, apparaît comme une seconde peau, voire comme *un vêtement*, quand bien même ce vêtement n'est pas pour le moment à son goût puisque trop enfantin et manquant de classe. On sent bien en tout cas que la petite voiture devient dans son image de rêve un instrument de parade, une façon de se présenter à l'autre dans l'espace public. Et de conclure : "C'est comme si j'étais un piéton motorisé".

Seconde modalité d'oubli du medium : **le régime de visibilité**. Par la transparence de l'habitacle comme par ses dimensions restreintes, l'environnement urbain apparaît plus proche et plus immédiat. D'une part une insistance toute particulière est accordée à *l'espace vitré du véhicule* qui donne au conducteur l'impression d'être en contact direct avec l'autre, avec le piéton qui traverse, le promeneur sur le trottoir ou son alter ego automobiliste autre. Et les

commentaires sur la tenue, la démarche ou le look des personnes croisées sont récurrents tout au long de l'entretien : le minet, l'homme d'affaire, le revendeur de bicyclettes, les gens du bar, le conducteur de la Ferrari, celui d'une autre *utilitaria*. De même, le fait d'emprunter à trois reprises le même itinéraire dans la ville révèle une sensibilité particulière à la fréquentation des lieux traversés et aux variations de densité de population et d'animation des mêmes endroits à mesure que l'heure avance. Cette **attention à l'autre** et à la présence humaine sur l'espace public est si forte que Mme B. s'étonne au passage lorsqu'il n'y a plus personne (effet de désertification) : "L'école est fermée, il n'y a plus un seul garçon; c'est un vrai désert; où sont-ils tous passés ?". Et cette importance du regard et de la présence de l'autre lui semble réciproque puisqu'elle dira avoir "l'impression que les gens regardent plus intensément une petite voiture, comme si l'utilitaire attirait plus l'attention". D'autre part la *petite taille du véhicule et du capot* induisent une conduite que l'on pourrait qualifier de "conduite de proximité" ou de **conduite à vue**. Lorsque c'est étroit, on passe au jugé; lorsqu'il faut virer, on n'a pas besoin d'anticiper et la direction assistée fait que le véhicule obéit littéralement au doigt - et à l'oeil ! D'où un sentiment de sécurité accru : "La petite voiture est plus sûre, en ville, que la grosse voiture, tout simplement parce qu'on la conduit différemment" : le plus souvent, on a moins besoin de ralentir car on peut mesurer les distances de manière plus immédiate; on peut virer sec même en présence de piétons; on peut s'avancer jusqu'à la limite d'un stop ou d'un autre obstacle, pour voir si l'on peut déboîter, ... Bref, grâce à un surcroît de visibilité, "on élimine inconsciemment toutes les prises de risques". Il y a peut-être là un critère de latinité : le sentiment de sécurité semble attaché au fait de voir - à la différence et peut-être même par opposition à la germanité qui le rattacherait davantage à la solidité du véhicule.

Troisième modalité : la **temporalité discontinue**.

"On voit tout simplement tout et on prend le temps d'admirer le panorama". Les deux critères (spatial et temporel) sont intimement liés. Le régime de visibilité propre à la petite voiture ne touche pas seulement le rapport à l'autre ou la façon de conduire : il modifie aussi le regard porté sur les choses et sur la ville. Ainsi Mme B. ne cesse-t-elle de décrire, au cours du parcours, l'environnement traversé par une suite ininterrompue d'observations sur les chantiers en cours, les autres voitures, les façades des bâtiments, le bus immobilisé, la publicité, l'esthétique d'une restauration récente, le théâtre ou l'école, les couleurs automnales de la montagne derrière les profils de la cité, les vitrines des magasins, ... Mais ce qui est le plus frappant, c'est moins cette attention à tous *les détails de l'environnement* qu'engendrerait l'ouverture du véhicule que la nature fragmentaire de ces observations; c'est moins l'environnement en lui-même que

la façon dont il apparaît et émerge à la conscience. En l'occurrence, c'est moins un panorama, comme le dit la personne enquêtée, qu'une suite de tableaux successifs ou de flashes, interrompus par d'autres observations (sur les gens ou sur la circulation), comme si la petite voiture, dans sa disparition imaginaire, ménageait des effets de surprise ou de découvertes et réactivait une certaine capacité d'étonnement de l'usager ordinaire de la ville. Les objets sont moins matériaux ou composants de l'environnement urbain qu'événements dans un parcours, dans une dynamique, dans une mobilité. Le petit véhicule n'induit donc pas seulement une conduite plus spontanée et une plus grande capacité d'improvisation dans les déplacements urbains, elle génère un regard impromptu et une perception discontinue du paysage.

Hypothèse. L'observation, en actes, est discontinue. Le fait de réactiver la conduite de l'automobiliste (de la raviver) génère moins une vision panoramique de la ville qu'une vision événementielle.

Un potentiel spécifiquement urbain

Entretien VD 13

PROFIL - UN JOURNALISTE QUI HERITE

Monsieur W. est un journaliste âgé de 45 ans, domicilié au centre-ville de Lausanne. Cet homme disposait jusqu'à l'année dernière de deux voitures (une Ford Mondeo familiale dont il ne se servait que peu, préférant se rendre à pied à son travail, et une voiture d'entreprise - une Fiat Uno - utilisée occasionnellement). En janvier 1996, suite au décès de sa mère, il a hérité d'une Nissan Micra neuve. M. W. se décrit lui-même comme un "conducteur pragmatique", peu sensible au "mythe de la voiture", ses choix en matière d'automobile ayant toujours été dictés par des préoccupations essentiellement pratiques et fonctionnelles. Il voit dans cette retenue une sorte de tradition familiale, ses parents n'ayant acquis de voiture que tardivement. Lui-même n'a acheté de voiture neuve qu'au moment de la venue de son premier enfant. Une automobile dit-il est un "investissement conséquent, on doit donc en user de manière à ce qu'elle dure".

L'entretien s'est déroulé un dimanche matin.

L'histoire de M. W. s'inscrit dans un registre quelque peu paradoxal : ayant hérité, contre toute attente, d'une Nissan Micra dont il a dans un premier temps cherché à se débarrasser, il témoigne aujourd'hui de la "révélation d'une réalité automobile qu'il ne connaissait pas jusqu'alors".

"Voiture de luxe qui donne de la liberté en ville", "voiture propre et sobre", "voiture hospitalière", "voiture avec laquelle on se sent à l'aise partout", l'enquête n'est pas avare d'épithètes pour restituer ce qui a constitué pour lui "une révélation". Une révélation qui s'articule sur les arguments suivants :

- *Affirmation de rapports de complicité* entre le conducteur et l'automobile : "Elle est petite et précise, elle obéit au doigt et à l'oeil, mais elle doit être pilotée quand même".
- *Valorisation de la conduite* : "Ce n'est pas une voiture qui vous conduit, comme par exemple ces gros veaux américains, mais bien une voiture qu'il faut conduire soi-même. Et tout concourt à cela : le confort du volant et du changement de vitesse, le tableau de bord très lisible encore que pas vraiment moderne. Le conducteur retrouve ses compétences, il conduit, il fait quelque chose⁴¹. A ce propos, il est faux de dire que les petites voitures sont plus faciles à garer que les grosses. En fait, les manoeuvres sont plus délicates avec une petite voiture, mais en même temps, on est plus attentif quand on les fait".
- *Valorisation de la dimension sensible* : "Conduire une petite voiture, c'est sentir l'état de la route, sentir si ça glisse ou non, s'il faut craindre l'aquaplaning. C'est aussi sentir ce qui est sinueux, sentir qu'on est mobile, qu'on est en train de se déplacer, sentir que la route c'est aussi une réalité matérielle, quelque chose de tangible avec quoi il faut s'entendre si on veut rouler en toute sécurité".
- *Valorisation d'une thématique de l'échappement* : "D'abord, on a ce sentiment de mobilité, de se déplacer réellement, qu'on passe et qu'on traverse. Ensuite, on a l'impression qu'on pourra passer partout, que personne ne vous repérera ou ne prendra garde à vous. En fait, la petite voiture c'est pour se tirer, pour fuguer, pour être seul avec soi-même. C'est une voiture de femme qu'un homme prendra le dimanche pour s'échapper, pour être dans un autre temps, dans un autre lieu. Ce que je dis là, c'est peut-être le côté un peu triste, un peu dramatique du type qui veut se tirer. Mais il y a aussi le côté plus optimiste, la voiture qu'on

41 Cette idée que le conducteur redevient en quelque sorte un *opérateur de conduite* et que *conduire une voiture* équivaut à *conduire un récit* sera reprise ultérieurement, sur un mode mi-navré mi-ironique : "Je sais que c'est bête parce que tout le monde sait conduire, mais je dois bien avouer que dans cette voiture, j'ai envie de montrer mon habileté".

prend un dimanche matin, seul, pour penser à soi, mais aussi pour aller acheter des croissants pour toute sa famille".

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - NOUVELLES TEMPORALITES : CHANGEMENTS D'AMBIANCE, CONDUITES ECHAPPEMENT ET NARRATIVITE

A la question, posée par l'enquêteur, de savoir si la petite voiture possède grosso modo une *potentialité spécifiquement urbaine*, M. W. répondra par l'affirmative, déclinant cette interaction sur plusieurs registres distincts.

Il apparaît d'abord que "la petite voiture, du fait de sa taille, oblige à être dans la ville, finalement à ras le bitume". Et cette **immersion** lui a d'abord semblé être "brutale, surprenante, et même un peu désécurisante au début".

Ce corps-à-corps, d'ailleurs évoqué dans un autre entretien, lui semble pourtant positif, et, *in fine*, producteur de confort et de sécurité routiers, dans la mesure où il induit "une plus grande attention aux autres, aux autres voitures mais aussi aux piétons". A cet égard, M. W. évoque spontanément une réforme de sa conduite, désormais "plus tolérante aux imprudences des autres, à certains comportements dangereux des piétons ou des cyclistes".

Autre constat attaché à la prégnance d'une inscription physique dans l'environnement urbain : *la plus grande attention accordée au cadre et au décor*, "à la vie urbaine, à la coupure des espaces et aux *changements d'ambiance*". Ce faisant, conduire une petite voiture participe à sa manière "d'une autre lecture de la ville, du repérage des traces, de repères personnels, de lieux et de coins familiers".

A la faveur de cela, la ville semble devoir se faire moins formelle, "plus intéressante aussi". Il y a donc bien lieu d'évoquer "un autre type d'appropriation de la ville, la possibilité de poser sur elle un regard plus qualitatif, moins tendu qu'on est par les soucis d'embouteillage, de stationnement impossible"⁴².

Mais c'est la découverte d'une *nouvelle temporalité automobile* et son corollaire, l'induction de *nouvelles stratégies de déplacement*, qui semblent devoir être considérées comme la révélation majeure apportée par l'usage de cette petite voiture. C'est ainsi que, "parce que cette voiture permet de flâner, de découvrir et d'épouser un autre rythme automobile", elle affûte du même coup "une conscience de la territorialité urbaine", modifiant par là les stratégies de déplacement et de cheminement. Approfondissant son propos, l'enquête révélera

42 A la question de savoir si l'usage régulier d'une petite voiture a pu générer de nouvelles pratiques de stationnement, éventuellement "sauvages" (stationnement interdit, sur le trottoir..), l'enquête répondra par la négative.

alors son inclinaison nouvelle "pour les petites routes et les raccourcis plutôt que pour les grandes artères"; sa recherche "des itinéraires qui valorisent la vue et l'accroissement des perceptions", voire "l'improvisation pure et simple de cheminements inédits".

Outre que cet attrait affirme aussi "des ruses, des savoir-conduire et des savoir-se-repérer", il participe également d'une valorisation de ce que nous avons précédemment décrit comme une "**conduite d'échappement**"; *s'échapper* désignant alors "l'emprunt de voies secondaires, l'accès à des buts intermédiaires et l'absence de souci de prévision dans les déplacements"⁴³.

M. W. conclura l'entretien en explicitant la notion, proposée par l'enquêteur, de "récit de conduite" pour affirmer que la supériorité urbaine de la petite voiture sur la grande voiture tient à sa **narrativité**, à ce que "sa conduite peut être dite, racontée avec des mots, avec des sentiments et avec du désir". Une *énonciation* qui concerne à la fois la conduite, entendue comme écheveau complexe de gestes, d'opérations mentales et d'anticipations de toute nature, et le choix d'itinéraires dont la motivation d'emprunt, la qualité routière, topographique ou paysagère est désormais dicible, convoquant et éveillant désir et sentiment, irréductible par là à la simple application d'une *règle de conduite* algorithmique et strictement finalisée.

Emancipation familiale et reconquête urbaine

Entretien TI 13

PROFIL - UNE FEMME MODELE

Femme mariée, âgée de 40 ans, elle est mère de famille et a deux enfants, habite une villa assez luxueuse à la périphérie de la ville et ne travaille pas. Sans frustration apparente, elle vit sans contraintes, jouit d'une bonne intégration sociale et répond pleinement au modèle de la famille heureuse. Très gaie et disponible, elle n'a jamais conduit de petite voiture et avoue ne pas s'intéresser particulièrement aux voitures. Le couple possède pourtant deux véhicules, une monovolume (Honda Shuttle) et une Porsche. Mais si celle-ci est la propriété absolue du mari et l'objet manifeste auquel elle n'a pas le droit de toucher, celle-

⁴³ A ce propos, on notera que M. W. a pu restituer de manière précise certains de ses cheminements sur des voies secondaires, comme redécouverts à la faveur de l'usage de son petit véhicule. Et d'ajouter, pour souligner son plaisir à découvrir de nouveaux cheminements, "que la petite voiture condamne à peu près sûrement les transports publics".

là doit presque être considérée, à l'entendre, comme une voiture pour les enfants, qui prennent beaucoup de place avec leur équipement de hockey, leurs sacs de sport, leurs vélos, leurs cartables et leurs copains.

CONTEXTE GENERAL - UN REVE D'EMANCIPATION

L'essai d'une Fiat 500 va alors induire une projection de l'interviewée sur la possibilité d'avoir une voiture à soi : "Ce serait enfin posséder ma propre voiture, non pas celle de mon mari que je ne peux qu'admirer ni la monovolume qui appartient pratiquement aux enfants, mais la mienne propre". Si "en tant que mère de famille" elle ne pourrait jamais acheter une telle voiture, elle le pourrait très bien "en tant que femme" : "Quand je suis seule et décide d'aller en ville, je préférerais avoir une petite voiture". Un tel **rêve d'émancipation** se décline alors sur des modes différents.

D'abord, le petit véhicule entre dans une **logique d'échappement** à son mode de vie péri-urbain. Il devient le révélateur d'une plainte latente contre la dépossession de ses propres rythmes de vie. Le temps pour elle, quand bien même elle est considérée socialement comme oisive, est un temps quotidien contraint, très éclaté et strictement dépendant des déplacements en voiture : elle est manifestement condamnée à faire le taxi pour ses enfants et leurs innombrables activités. Avoir une voiture pour soi, c'est alors imaginer se réapproprier un temps continu (de quoi combler le vide entre deux déplacements), échapper à la routine du quotidien et du ménage, introduire un peu de temps personnel non programmé dans le temps programmé de la famille et du ménage (valorisation d'une logique temporelle féminine), et peut-être de surcroît se donner une image positive de femme active (une façon en quelque sorte d'afficher que elle aussi travaille).

Ensuite, la petite voiture révèle une **aisance de conduite** qui la surprend elle-même par rapport à l'expérience qu'elle a de la monospace : "C'est formidable, je me sens bien, surtout dans les virages, et même les plus difficiles". Et la voiture offre en outre tous les indices de confort et d'agrément d'une autre, à laquelle elle n'a rien à envier : "Je suis étonnée de ce que la petite voiture est pour ainsi dire aussi confortable qu'une grande". Il ne manque vraiment rien (direction assistée, autoradio, cristaux liquides, fermeture électrique des portières, ...). Elle lui semble offrir les dispositifs de sécurité analogues (airbag, barres latérales). Et même l'espace intérieur lui paraît "tout à fait convenable" ⁴⁴.

⁴⁴ Au delà des facteurs visuels qui sont habituellement cités (transparence, effet panoramique, ...), on peut ici se demander si le fait que le degré d'équipement soit référé à celui d'une grande voiture ne génère pas l'effet d'agrandissement dans la perception de la petite.

Enfin, le petit véhicule devient **symbole de liberté**, il est le signe d'un comportement libéré. Il apparaît comme une excellente alternative à la voiture familiale et dans son cas, "c'est vraiment le véhicule idéal pour ses sorties solitaires et indépendantes". Libération ! Moins en un sens féministe qu'en un sens plus large d'ouverture et de tolérance. D'une part elle a le sentiment que ce véhicule lui donnerait en quelque sorte un certain *droit à l'erreur*. Elle a l'impression qu'une erreur de conduite est moins grave qu'avec une autre voiture parce que, dit-elle, on peut y remédier facilement : on peut recommencer une manoeuvre maladroite, on peut facilement rectifier sa trajectoire, on bénéficie d'une plus grande tolérance. D'autre part, il semble donner *droit à l'apprentissage* : "Avec une grande voiture, plus tu recommences, plus tu rates ! Avec celle-ci, plus tu recommences, plus tu apprends !" Dans le premier cas, on est de plus en plus coincé; dans le second, on devient de plus en plus libre...

LA PETITE VOITURE ET LA VILLE - UN INSTRUMENT DE RE-URBANISATION

Mais quel est le prétexte à l'échappement au domicile ? C'est ici le retour en ville qui est déterminant. La ville devient pour cette femme mariée, péri-urbaine, ce que la campagne était pour l'urbain. C'est une *ville de ressource* (de ressources autant que de resourcement) que le péri-urbain peut exploiter comme un habitant, plus qu'une *ville de mouvement* qu'il n'aurait qu'à traverser (idéalement l'interviewée pense d'ailleurs que toutes les voitures devraient y rouler à la même vitesse). C'est un vacuum, un trou, une sorte d'attracteur étrange, qui contient à la fois le moment, les rituels et les lieux qui manquent à la zone villas et au mode de vie péri-urbain. Ce n'est pas la clé des champs qu'elle souhaite pouvoir prendre, c'est, pourrait-on dire, la clé des rues ! ⁴⁵

La ville entière répond alors à la logique d'échappement précédente. "J'ai envie de redécouvrir ma ville, dont je me sens toujours plus éloignée". Et la petite voiture est le medium idéal pour permettre une telle **reconquête urbaine**. C'est un véhicule qui sait se faire oublier. Il est discret, revalorise à sa manière le commerce de proximité ("Une *utilitaria* donne envie de faire ses courses dans les magasins en ville plutôt que de se rendre dans les grandes surfaces") et ré-ouvre certains plaisirs spécifiquement urbains, certains moments de liberté, comme celui de s'arrêter à un bar pour boire un café : "Elle occupe si peu de place que l'on peut toujours tourner autour et quand on est au bar, on n'a plus l'impression d'avoir une voiture".

⁴⁵ Le vélo est un instant évoqué, pour être à son tour écarté "en raison de son habillement" classique (jupes ou tailleurs sérés), ce qui fait de la petite voiture une solution préférable et potentiellement habillée puisqu'elle ajoute : "Pas forcément une Fiat 500 mais plutôt une Twingo".

Au confort, à l'agrément et aux facilités de conduite précédemment évoquées renvoient ici le sentiment d'une plus grande **interaction avec le piéton** dans la ville. D'une part, l'interviewée a le sentiment de faire moins peur et d'en imposer moins : "J'ai l'impression que les écoliers, garçons et filles, ont moins peur, qu'ils se sentent moins menacés", un peu comme si le faible volume du véhicule donnait l'impression qu'on peut l'arrêter avec la main ⁴⁶; d'autre part, elle a le sentiment que les piétons la comprennent, que s'instaure avec eux une sorte de complicité, et que les règles ordinaires de conduite et de civilité se négocient, en bonne compréhension réciproque, en fonction de la situation particulière. "L'ambiance générale de la circulation est meilleure, il y a plus de gentillesse et de compréhension". Ce sentiment est si fort qu'il conduit même un moment l'interviewée à stigmatiser les grands véhicules, en particulier bus et camions, que l'on devrait tous éliminer, tant ils puent, polluent et entravent la visibilité.

Enfin, au symbole de liberté et au droit à l'erreur que représente la petite voiture on peut faire correspondre, outre l'échappement au temps contraint du quotidien et le potentiel d'interaction sociale, le **jeu dans l'espace** - dans l'espace fonctionnel autant que dans l'espace urbain. "Même lorsque des vélomoteurs me dépassent par la droite, je reste à l'aise". L'espace routier, normatif et mesuré, s'agrandit en quelque sorte - dans une pré-sélection, la faible largeur du véhicule redonne une marge de liberté, un battement, un écart possible que l'on n'a pas avec un véhicule plus grand. De même, l'espace visuel et perceptif tend à se dilater : les couleurs de l'automne sur les flancs des montagnes qui entourent la ville semblent plus immédiatement perceptibles : "Je me sens plus relax et je redécouvre en quelque sorte la ville dans son paysage global". Avec la petite voiture, la ville s'ouvre sur son ailleurs.

Vive, impulsive, informelle et critique

Entretien TI 14

PROFIL - ENTREPRENEUR ET "VITELLONI"

Pierre est âgé de 48 ans. Un peu fanfaron, c'est un angoissé et un malin, qui cherche à retrouver une jeunesse et aime jouer sur les conventions. Entrepreneur, il a longtemps roulé uniquement avec des grosses voitures et possède encore une Mercedes, pour se mettre en représentation vis-à-vis de ses clients. C'est pourtant à la suite d'une anecdote vécue à Milan avec un client

⁴⁶ Ce sentiment peut d'ailleurs être associé à sa propre peur lorsque de la petite voiture elle se trouve derrière un gros camion : "On ne voit plus rien".

suisse-allemand qu'il s'est décidé à acheter une petite voiture : "Comme l'homme était malade, ne pouvait ni marcher ni prendre le métro, et comme sa femme voulait faire des courses en ville, je me suis retrouvé coincé tout l'après-midi dans la circulation avec ma mercedes, mes deux clients et le sentiment d'être pris au piège de la grande ville". Son choix s'est porté sur ce qui pour lui est "la plus petite qui soit", une nuova Fiat 500, véhicule quelque peu mythique qui lui rappelle son enfance en Italie et qui lui semble, non sans humour, réunir toutes les fantaisies et qualités de l'Italien moyen : habileté, fourberie, efficacité et agilité.

Il n'a pas beaucoup de temps à nous consacrer, mais comme il est bavard et extraverti, le parcours commenté est effectué.

CONTEXTE GENERAL - LE MOUVEMENT PLUS FORT QUE LA VITESSE

La 500, pour son propriétaire, n'est pas un objet de culte ni un modèle social ou écologique, elle est plutôt **un instrument de distanciation et d'anti-conformisme**. Mais il ne s'agit pas d'un anti-conformisme dandy. Il n'y a aucune naïveté dans ses choix et il a pleine conscience de jouer avec des valeurs. Le théâtre qu'il joue ne vise donc pas le spectacle ou l'illusion. Ce n'est pas la distinction sociale qu'il cherche, et il n'a que faire de l'image qu'il donne, travaille aussi bien avec des Suisses-allemands qu'avec des Italiens et se situe donc au-delà de ces trop simples conventions de distinction. Mais la comédie sociale, une fois reconnue, doit être jouée. En tant qu'entrepreneur, il sait qu'il doit toujours être "le plus ceci" ou "le plus cela"; on ne peut convaincre qu'au superlatif. Avoir la plus petite voiture, c'est dès lors moins s'opposer à la plus grande (il ne revend d'ailleurs pas sa mercedes pour autant) qu'établir une distance critique par rapport au jeu ordinaire des représentations sociales, des relations entre entrepreneur et client et des effets du superlatif. "Je me suis enfin débarrassé de ma grande voiture, même si je la possède toujours". En clair : il s'est débarrassé du symbole, ce qui le libère de se débarrasser de l'objet. Il n'y a donc aucune logique de substitution entre un type de véhicule et un autre ⁴⁷.

Si le petit véhicule dès lors autorise un tel effet de distanciation (et non d'opposition), celui-ci se décline sur plusieurs modes qui resaisissent le comportement et la philosophie de l'interviewé. Produire de l'informel mais pas de l'anarchie pour autant. Etre contre l'ordre établi mais ne pas déranger, détester la loi mais respecter la règle, être pratique mais ne pas renier le confort

⁴⁷ Le petit véhicule ici relève d'une logique de critique sociale qui ne repose pas sur une opposition de principe mais sur un écart, une distance, un regard par rapport à la vie et à la logique symbolique dont relève le monde de l'automobile.

pour autant. *L'utilitaria*, semble dire l'interviewé, c'est une voiture du mouvement plus que de la vitesse - même si du même coup elle est souvent plus rapide qu'une autre.

Ainsi le petit véhicule permet-il de réintroduire de la spontanéité dans notre hyperactivité. On ne peut lutter contre celle-ci, mais on peut par contre tenter d'y échapper et la Fiat 500 en est le véhicule par excellence. Elle **réintroduit de l'humour et de l'informel** dans des comportements formels et standardisés. D'où un *jeu conscient de personnification* : "Ma nouvelle 500 est comme une secrétaire en plus : efficace, fiable; je la maltraite un peu parce que je ne me préoccupe pas trop de son état". D'où aussi des *jeux de défi* qu'il s'adresse à lui-même, comme par dérision de son propre besoin d'auto-affirmation : "Quand je me déplace avec des amis qui se moquent de ma 500, je suis poussé à leur montrer tout ce que l'on peut faire avec : je parie avec eux que je passe entre deux voitures, que j'arrive à me garer dans les endroits les plus impossibles, que grâce à l'agilité de la voiture je suis plus rapide que les autres, ...". Et même s'il y a peut-être derrière ces jeux un enjeu plus existentiel (c'est un "*vitelloni*", quelqu'un qui est marqué, l'âge venant, par un certain besoin de s'auto-affirmer vis-à-vis de ses pairs - il faudrait dire ici "de ses impairs"), cet enjeu et ces jeux ne sont jamais inconscients et ne mènent jamais à la transgression du code.

De même le petit véhicule permet de réintroduire de la flexibilité dans la rigidité des rapports sociaux (non seulement il prête facilement sa Fiat à n'importe qui, le samedi ou le dimanche, parce qu'en semaine il s'en sert, mais il prête désormais la grosse voiture également et n'importe quel jour de la semaine). La 500 ici réintroduit du temps non programmé dans un temps programmé, de la multi-voiture **de l'omnifonctionnalité dans la spécialisation fonctionnelle des tâches et du quotidien**. "Moi, j'utilise la voiture pour le boulot; avant, je prenais le vélo pour acheter des cigarettes, pour aller à la poste, pour chercher de l'argent à la banque, ...; maintenant, j'ai une petite voiture, je l'utilise tout le temps, pour tout et pour n'importe quoi, car avec elle je peux tout faire !" D'où une insistance toute particulière à vanter le côté pratique du véhicule, beaucoup plus que son confort : "Moi je me sens bien dans une grosse voiture avec plein de gadgets, mais je me sens tout aussi bien dans ma 500. Elle n'a aucun accessoire et cela ne m'intéresse pas d'en avoir. La seule chose qui m'intéresse, c'est son énorme côté pratique !" Bref, c'est une voiture à tout faire.

Peut-être même pourrait-on dire qu'elle permet de réintroduire de l'imaginaire dans la standardisation des formes automobiles, des souvenirs inattendus ou des images surprenantes dans l'amnésie généralisée d'une circulation homogène, inconsciente et conforme. "Conduire mon *utilitaria* me rappelle mon enfance, lorsque je voyais passer le laitier...".

A cette conception de la spontanéité, de la légèreté et de l'agilité du petit véhicule va renvoyer une valorisation de la pulsation, de la vibration et des mouvements de la ville. Pour preuve, les seuls moments d'angoisse énoncés par l'interviewé sont les moments de silence et d'immobilisation dans la ville, lorsqu'il reste coincé derrière un gros camion ("Sa masse me fait peur et j'ai alors l'impression que la petite voiture m'isole du reste du monde") ou lorsque la réglementation l'impose : "Je suis arrêté à un stop; s'il y a silence, alors c'est l'angoisse; il me semble que je suis seul en un point dangereux du trafic". La Fiat 500 n'est donc sécurisée que dans une circulation très dense; sinon, elle est perdue. C'est un peu comme si elle avait besoin de la mobilité des autres pour survivre à sa propre mobilité. Ce n'est que dans le mouvement qu'elle peut se débrouiller et déployer ses qualités propres ("L'agilité me fait me sentir comme un poisson dans l'eau, je me sens moi-même vif et rapide"). Elle n'a d'existence que dans un rapport fusionnel avec les autres.

Ainsi, si la petite voiture permet de réintroduire de la spontanéité dans les comportements, elle contribue ou doit contribuer à réintroduire de la vie dans la ville. Ce n'est pas pour des raisons environnementales mais pour des raisons médiales, d'urbanité et de micro-socialité que la petite voiture est intéressante ("Plus qu'une conscience écologique, j'ai développé une conscience urbaine"). Il faut que la ville vive et la micro-mobilité à ce titre est éminemment souhaitable. Deux effets contribuent à alimenter cette croyance et ce plaidoyer pour un rapport fusionnel et vivant au milieu urbain : un effet de rapprochement social et un effet de dilatation environnementale.

D'une part l'interviewé met en avant le **sentiment de proximité avec l'autre** : "J'ai l'impression de pouvoir parler avec les piétons qui défilent à côté de moi et d'être plus près de leurs problèmes". Ce qui peut être rattaché au sentiment de déculpabilisation qu'il éprouve lorsqu'avec la liberté d'un piéton il se gare en dehors des places réservées : "J'ai l'impression de ne déranger personne, ni les piétons, ni les cyclistes, ni les handicapés en chaise roulante. Je me sens un petit peu comme eux. J'arrive même à sourire à un agent de police...". Et ces remarques vont même jusqu'au déni de son statut d'automobiliste : "Je ne me sens plus un automobiliste".

D'autre part l'interviewé souligne le **sentiment de dilatation de l'espace** que produisent la configuration et la transparence de l'habitacle. Dilatation de l'espace intérieur d'abord ("Le pare-brise me semble plus grand, même si l'on pourrait démontrer le contraire : ..."); mais aussi dilatation de l'espace extérieur (...c'est probablement dû au fait que la distance entre l'intérieur et l'extérieur est beaucoup plus réduite"). La transparence ici est valorisée à travers l'expression,

très littérale, d'une lisibilité de l'environnement urbain : "L'ampleur visuelle me donne une sensation d'immédiateté et me conduit à lire les actions dans les magasins"; plus loin, il dira expressément qu'en ayant tendance à circuler plus lentement, il parvient même à lire le titre des livres exposés dans la vitrine d'une librairie. Est-ce la petite voiture qui est dans la ville, ou bien celle-ci qui est dans celle-là ?

Chapitre 5

Une typologie de représentations latentes Imaginaire constituant II

L'ordre de présentation des entretiens précédents préfigurait la typologie transversale qu'il nous faut maintenant préciser.

A la relecture, les trois catégories principales que nous avons dégagées, conduites d'affrontement, conduites de convenance et conduites d'échappement, peuvent être mises en relation avec les connotations respectives du petit véhicule et de la ville. Plus précisément, nous nommerons et associerons à chacune d'entre elles des **représentations latentes** qui, à mi-chemin entre les images spontanées et les représentations stéréotypées que chaque récit fait émerger, spécifient le rapport que le conducteur entretient avec son véhicule et avec la ville.

Ainsi le petit véhicule est-il respectivement investi, conduit, puis implicitement ou explicitement décrit comme :

- un **objet a-normal**, au sens où il est considéré comme hors-norme, ou davantage en celui où il est perçu comme transgressant les normes - techniques, réglementaires, circulatoires, mais aussi et peut-être surtout psychologiques et sociales;
- un **medium naturel**, moins au sens, écologique, d'un outil qui pollue moins (encore que cette connotation soit souvent présente, notamment en Suisse allemande), qu'au sens, ordinaire, d'un medium technique qui tend à s'effacer et sait se faire oublier tant il s'intègre *naturellement* dans le contexte humain de la ville et de son usage;
- un **véhicule existentiel** enfin, au double sens où il constitue en soi un objet "exистentiel" (qui nous fait exister, qui confirme la personne dans son identité et qui est un instrument de reconnaissance), et où il véhicule en quelque sorte "de l'existence" (il anime la ville, aiguise les regards, amplifie les interactions, mobilise ou agrandit l'espace, ...).

De même, la ville est-elle respectivement considérée comme ce que nous avons rigoureusement nommé et défini dans des travaux antérieurs :

- un **environnement urbain**, duquel on reste détaché, en position d'extériorité, et avec lequel on n'entretient et ne doit entretenir que des *relations fonctionnelles*, objectivées et maîtrisées, strictement normées et codifiées;
- un **milieu urbain**, dans lequel on est plongé et avec lequel on entretient des *relations fusionnelles*, naturelles et vivantes à travers nos actes quotidiens et ordinaires, en l'occurrence à travers nos pratiques et habitudes de conduite automobile;
- un **paysage urbain**, qui nous est extérieur et intérieur à la fois, et avec lequel nous entretenons des *relations perceptives* à travers nos expériences sensibles et esthétiques, liés ici principalement au regard, au toucher et à la mobilité ⁴⁸.

D'où le schéma de synthèse suivant :

TYPE DE CONDUITE	REPRESENTATION LATENTE DE LA PETITE VOITURE	RELATION A LA VILLE
Affrontement	un objet a-normal	fonctionnelle (regard environnemental)
Convenance	un médium naturel	fusionnelle (pratique médiale)
Echappement	un véhicule existentiel	perceptive (traversée paysagère)

1. UN OBJET A-NORMAL DANS L'ENVIRONNEMENT URBAIN

- CONDUITES D'AFFRONTMENT

Malgré un sentiment général, très largement partagé, de confort, de maniabilité et de facilité de conduite, il existe quelques situations dans lesquelles le conducteur s'affronte, plus ou moins ouvertement et avec plus ou moins de violence, au véhicule emprunté et/ou au contexte urbain dans lequel il évolue. Ces situations d'affrontement sont donc relativement rares; mais si elles ne concernent en principe que trois entretiens sur quinze (VD10, BE12, BE14), elles n'en témoignent pas moins d'un type de comportement qui est fortement représenté, ou plus exactement, qui fait l'objet de représentations fortes.

On remarquera dès lors que, dans les trois cas de figure, c'est moins la conduite qui détermine les représentations que l'inverse. *C'est la représentation du petit*

⁴⁸ La distinction environnement, milieu, paysage, tient une place importante dans tous nos travaux sur les approches sensibles du territoire urbain. Pour plus de détails sur la définition des trois mots, et sur leurs enjeux théoriques, méthodologiques et opérationnels, voir par exemple : P. AMPHOUX *et al.*, *Aux écoutes de la ville*, rapport IREC, no 94, EPFL, Lausanne, 1991; P. AMPHOUX, CH. JACCOUD, *Parcs et promenades pour habiter*, rapport IREC, 3 tomes, EPFL, Lausanne, 1992-94.

véhicule qui est déterminante, même si elle est peu explicite ou maladroitement verbalisée : c'est donc un a priori, souvent latent plus que manifeste, et toute l'expérience de conduite, qu'elle soit nouvelle ou ancienne, va servir à renforcer cette représentation et à en préciser les contours (d'où pour nous la possibilité de lui donner un nom).

D'abord, dans les trois cas, la petite voiture est explicitement traitée comme un objet. Rien de plus normal, dira-t-on; et pourtant, on sent à la lecture de ces entretiens qu'il y a un *effort volontaire d'objectalisation* : il s'agit de réduire l'automobile, qui par défaut apparaît comme un être vivant, qui est de ce fait plus ou moins menaçant, à un **pur et simple objet** : c'est comme si chacun voulait se défendre d'une tendance naturelle à la personnalisation, voire à la personnification de la petite voiture (on retrouve ici certaines observations consignées dans les anecdotes R1 à R7), c'est comme si chacun voulait se convaincre de son détachement par rapport à un véhicule qui du coup apparaît les menacer d'attachement, de connivence ou de publicité excessive.

Ensuite, cet **objet est a-normal**, ce dont témoignent les représentations latentes suivantes : la petite voiture apparaît respectivement comme insolente, voyante ou banalisée.

L'insolente, c'est celle qui viole en quelque sorte les règles comportementales d'une circulation urbaine fluide et les références habituelles à la grosse voiture (cf. en particulier l'entretien VD10). La **conduite sèche**, brutale, voire hargneuse qu'une telle "insolence" engendre va se mettre au service d'une démonstration active de l'inconfort de la petite voiture, du sentiment d'insécurité qu'elle génère et de la menace qu'elle fait peser sur un usage distant, détaché et réglementaire de l'espace de circulation urbaine. D'un côté, les images de la "cabine téléphonique" ou du "sale petit camion" qui ne marchent jamais et contre lesquels il faut lutter sont une façon inconsciente de dénier la tendance du petit véhicule à investir les qualités de confort, de sécurité et de retrait jugés propres à la grosse voiture; de l'autre, la "voiture de distraction", expression qui synthétise tous les sentiments de contrainte et d'obligation que les caractéristiques formelles de la petite voiture semblent entraîner en matières de vigilance, de connivence et de visibilité, est une façon de faire valoir le modèle absolu d'une conduite réglée et l'idéal implicite d'une **ville objectivée**, réduite à un pur environnement fonctionnel, neutre et distant, dans lequel "on ne voit que ce qui doit être vu".

La voyante ⁴⁹, ensuite, c'est celle qui transgresse les règles de discrétion et de sociabilité ordinaire. Elle mène l'utilisateur à une **conduite** rapide, inquiète,

⁴⁹ Le qualificatif renvoie à la fois au fait que la petite voiture est représentée comme "voyante" (qui affiche sa différence et fait tache dans le paysage) et au fait qu'elle est peut-être

inégale, que l'on peut qualifier de **frustrée**, dans la mesure où elle implique un regret, un refus et comme le refoulement d'un désir inassouvi. La twingo de M.B (entretien BE14), qui "ne se sent pas un conducteur de twingo", est représentée par défaut comme un objet pulsionnel, à la demande duquel il refuse de satisfaire. L'idéal de la voiture sans qualité (qui ne fasse pas l'objet d'un design trop affiché et n'impose pas de conduite particulière) renvoie en ce cas comme on l'a vu, à un besoin de discrétion, de repli et d'enveloppement (notamment sonore) dans le rapport ordinaire et quotidien à une **ville connue** : celle-ci ne réservant plus de surprise, elle se réduit à un espace fixe, réglé, standardisé, sur lequel on ne peut dès lors plus que porter un regard froid, extérieur et objectivant - environnemental, au sens où nous l'entendons.

Quant à la **banalisée**, c'est celle qui, à l'inverse, mais le processus est le même, menace d'être trop voyante. La voiture n'est pas considérée comme simplement banale, mais comme intentionnellement banalisée. Il s'agit de passer inaperçu, ce qui sous-entend que l'on risque d'être mis en vue. Il s'agit, grâce au choix d'un véhicule informel telle la Subaru Justy de Mme E. (entretien BE12), de protéger son autonomie et son indépendance (de même que l'on conjure sa solitude lors de retours tardifs dans la ville désertée par la musique ou le soliloque). La **conduite** rapide, vive et volontiers téméraire alors se fait **stratégique**, soit par anticipation d'itinéraires programmés à l'avance, soit par adoption tactique d'itinéraires détournés en fonction des aléas de la circulation. Dans les deux cas, la fonction et la finalité des déplacements doivent être strictement déterminés. Et la hantise d'être bloquée sur les grands axes ou dans les petites rues de quartier rend implicitement la **ville inquiétante**; d'où le besoin de la réduire à un environnement neutre, sans qualité, dans lequel on ne fait pas tache et auquel on s'efforce de rester indifférent.

2. UN MEDIUM NATUREL EN MILIEU URBAIN

- CONDUITES DE CONVENANCE

La convenance, c'est à la fois ce qui convient et, déclinée au pluriel, ce qui est en accord avec les usages - la bienséance. Les situations que nous regroupons sous le signe des "conduites de convenance" relèvent de cette double signification : le petit véhicule convient à son propriétaire et en même temps, il entre dans l'ordre des choses et de la ville - il lui est en quelque sorte bienséant.

A l'inverse de ce que nous disions précédemment des conduites d'affrontement, *c'est cette fois la conduite qui détermine les représentations* du véhicule comme les modalités de perception (ou d'a-perception) du milieu urbain : c'est par la

implicitement représentée comme "une voyante" (qui lit dans les lignes de la voiture en pré-figurant la forme et l'usage automobiles du futur).

pratique et la description en actes des parcours que l'on peut reconstruire les représentations latentes du véhicule ou de la ville. Et le nombre des situations d'entretien concernées est cette fois plus grand.

D'abord la petite voiture est cette fois considérée comme **un medium**, c'est-à-dire comme un outil intermédiaire entre l'homme et le milieu dans lequel il vit. Rien de plus naturel, dira-t-on à nouveau, n'importe quel moyen de transport mérite une telle appellation. Et pourtant, on peut trouver à la relecture des entretiens concernés, une *forme active de médialisation* : il s'agit de montrer combien l'automobile, quel que soit son look, son confort ou son degré de sécurité, est commode, appropriée, d'un usage simple et prosaïque. Il s'agit là, par une conduite adéquate, de réduire l'automobile, non plus à un objet froid mais à **un véritable outil** : on ne se défend plus contre la tendance à personnaliser le véhicule (au contraire on aura tendance à y investir une forte charge affective, à en prendre soin ou à la servir), mais contre celle à l'esthétiser ou à lui attribuer des propriétés synesthésiques particulières. Et même si celles-ci ne sont pas forcément reniées, chacun semble vouloir faire la preuve, par la conduite, du prosaïsme du véhicule, de sa commodité, de son utilité - comme s'il fallait cette fois se défendre de lui attribuer une valeur esthétique.

Ensuite, ce **medium est naturel**, ce dont témoignent les trois formes principales de conduite convenues que l'on peut distinguer : la retenue, la conformité et le détachement.

Les **conduites de retenue** en premier lieu sont inscrites sous le signe paradoxal du *ralentissement* et de la *vivacité*. On conduit plus lentement en ville, mais paradoxalement de manière plus vive (TI10); on conduit plus lentement que lorsque l'on était jeune, mais avec plus de compétences (BE13); on conduit plus lentement que dans une grosse voiture, mais on est plus mobile; ... Innombrables sont en effet les réflexions sur l'agilité que requiert la conduite d'un petit véhicule : ce que les uns ressentent comme une nécessité sécuritaire, un accroissement de vigilance lié à la petite taille du medium et au sentiment d'être sous la menace quasi permanente d'un choc écrasant, est ressenti par les autres (et/ou les mêmes) comme une sorte de don divin, comme un surcroît d'éveil et d'attention, lié toujours à la petite taille du véhicule mais cette fois au sentiment d'en maîtriser totalement les mouvements grâce à la simplicité de son maniement et à l'immédiateté de ses commandes. La représentation latente de la petite voiture, par métonymie, est ici celle de **l'éveillée**.

Or un tel éveil attribué au véhicule interdit en retour la molesse de comportement, l'encombrement des rues ou le ralentissement des autres. Il revalorise certaines compétences - une habileté à manoeuvrer facilement, à remplir le coffre, à épuiser ses possibilités d'usages (multifonctionnalité) ou à se

faufiler entre les obstacles; sous-entend en outre une réelle curiosité vis-à-vis de l'extérieur - une attention implicite aux autres, aux vitrines ou au déplacement. La ville s'en trouve **mobilisée**, à la fois au sens où elle est animée par ces mouvements (réellement et imaginativement) et où c'est elle qui, d'un point de vue perceptif, paraît se déplacer - un peu comme si la vitesse lente du véhicule et l'immobilisation du corps en son intérieur induisaient une inversion du référentiel (TI10)⁵⁰.

Les **conduites de conformité**, en second lieu, désignent un mouvement fusionnel de mise en forme réciproque. Entre l'accord et la soumission, entre l'imitation et l'assujettissement à un modèle, la conduite de conformité est moins une conduite qui est conforme qu'une conduite qui rend conforme. S'il faut rouler "à vitesse convenable", c'est sans doute pour se conformer aux règles élémentaires de la circulation, mais c'est aussi pour se laisser le temps de voir, de saluer, voire de causer (BE10). S'il faut rouler de manière neutre et dépasser l'alternance de ralentissement puis de stress pour adopter une conduite souple, précise, technique, que le petit véhicule peut-être favorise, mais qui pour finir doit être indépendante du type de véhicule (TI15), c'est sans doute pour être en règle, mais c'est surtout pour s'auto-affirmer en con-formant littéralement l'image du véhicule, l'expression de son usage et la représentation de soi. Un tel "devenir-conforme" désigne donc avec précision le mouvement "de ce qui se forme ensemble", les mouvements de co-détermination entre la conduite et le véhicule, son conducteur et la ville. "A petite voiture, petite ville et conduite ralentie", semblent dire de nombreux conducteurs (cf. en particulier TI15).

La représentation latente du véhicule générée par ce type de conduites, conformes, est alors celle de l'**adéquate**, représentation qui ne peut que s'auto-légitimer dans les mouvements précédents de co-détermination. Une telle adéquation peut être entendue en un triple sens : celui d'une adaptation du véhicule à son milieu urbain ("La petite voiture est moins agressive vis-à-vis des usagers les plus faibles"), celui d'une appropriation facile de son intérieur et de sa manipulation (le véhicule intérieurement est un véritable chez-soi, un prolongement du logement, TI15), celui même d'une véritable incarnation (un sur-vêtement rajeunissant, un vêtement protecteur fait à sa taille, à sa mesure, à son image). L'adéquation est totale et la ville du coup est **humanisée**, soit que je reconstitue ma propre bulle et mon chez-soi douillet dans un milieu urbain qui disparaît de ma représentation, soit que de manière active je privilégie, par un usage adéquat de la petite voiture, l'échange avec le piéton, la parole

⁵⁰ A cette *mobilisation de la ville* par la petite voiture, peuvent être rattachés tous les effets perceptifs de dilatation (effet d'agrandissement, BE13), de rapprochement (effet lunettes, VD12) ou d'anamorphose de l'espace urbain.

téléphatique et le rapport médial : la tendance en Suisse allemande à opposer grands axes qui sous-entendent une soumission aux normes et petites rues qui sous-entendent au contraire une négociation permanente des droits et devoirs réciproques de l'automobiliste et du piéton est à ce titre significative ⁵¹.

Les **conduites de détachement**, enfin, signifient autant une forme d'insouciance par rapport au véhicule que de maîtrise de soi et d'indépendance par rapport au monde. Pour certains, la conduite d'une petite voiture est exactement semblable à celle d'un autre véhicule, de sorte que les conditions de conduite, inchangées, donnent un sentiment de contrôle qui libère des soucis de la circulation et met volontiers le conducteur dans une attitude de flânerie (BE11). Entre le contrôle de soi et la flânerie, la conduite se révèle alors habituelle et expressément banale. Pour d'autres, une telle facilité de conduite débouche sur la volonté de démystifier l'usage et la spécificité du petit véhicule : il n'y a pas lieu de faire des comparaisons ("On ne se détache jamais que de la comparaison" ⁵²) : une utilitaire est une voiture comme les autres, il faut savoir entretenir une relation prosaïque par rapport à son usage et préserver un esprit pratique, détaché de préoccupations esthétiques qui sont du reste jugées actuellement en perte de vitesse (TI12).

La représentation émergente de la petite voiture est ici celle de l'**authentique**. La petite voiture littéralement fait foi, elle est un fait indubitable, avéré, certain, réel de la ville contemporaine; on ne peut plus aujourd'hui la remettre en question ou la considérer comme un épiphénomène (le stéréotype de la fiction n'a plus lieu d'être); d'un côté elle est devenue une voiture *ordinaire*, de l'autre, elle remplit des fonctions *utilitaires*. Comme véhicule qui rend service, qui peut constituer une véritable prothèse pour personnes âgées et dont l'usage s'est d'ores et déjà banalisé et répandu dans toutes les classes d'âge, c'est donc un véhicule qui authentifie la ville et la vie urbaine autant que la ville elle-même en authentifie la présence. **Ville** en quelque sorte **naturalisée** dans et par la diffusion de la petite voiture. D'un côté, c'est comme si la petite voiture s'y trouvait plus à l'aise, parce qu'elle est faite pour être vue du dehors (cf. par exemple les remarques sur le fait que l'image de la petite voiture est une image de l'extérieur par opposition à celle

⁵¹ Sur un mode mineur et sans aller jusqu'à la représentation d'une *ville humanisée* par l'usage de la petite voiture, la ville est du moins représentée comme *épargnée*, soit que je ne m'en préoccupe pas et que je me donne simplement bonne conscience en ayant le sentiment de contribuer à un mouvement général de miniaturisation de la circulation urbaine, d'amélioration implicite de ses conditions de vie et/ou d'évolution inéluctable vers la ville de demain, soit que je m'auto-culpabilise de circuler en voiture en ville (conscience écologique) et que je légitime cet usage par le fait que le type de véhicule favorise l'échange, la parole et une certaine convivialité de quartier.

⁵² MICHEL SERRES, *Détachement*, Flammarion, Paris, 1986, p. 123.

de la grosse voiture qui appartient avant tout à un imaginaire de l'intérieur, BE11), de l'autre c'est comme si la ville retrouvait à travers sa mobilité de nouvelles raisons d'être parce qu'elle est perçue différemment et en quelque sorte redécouverte (cf. par exemple l'effet patrimoine décrit en TI12).

3. UN VEHICULE EXISTENTIEL DANS LE PAYSAGE URBAIN - CONDUITES D'ÉCHAPPEMENT

Conduites d'affrontement, conduites de convenance, ... Entre ces deux grandes catégories de comportements qui schématiquement peuvent être opposées l'une à l'autre, il est possible d'échapper. Nombreuses en effet sont les situations dans lesquelles le conducteur, loin de s'énervier contre un véhicule et une ville qu'il se représenterait a priori comme hostiles ou à l'inverse de se les représenter a posteriori comme les deux pôles d'une relation fusionnelle, conviviale et ordinaire, échappe aussi bien aux contraintes de la circulation qu'à celles de l'espace réglé, du temps programmé ou de son propre mode de vie.

Mais l'échappement, comme on sait, n'est pas seulement une façon de se tirer d'embarras, il désigne aussi un mécanisme régulateur (celui par exemple qui, en horlogerie, transforme le mouvement de translation du balancier en un mouvement de rotation, tout en donnant le temps). Et la métaphore, comme on va voir, peut faire jouer à la petite voiture des rôles semblables de régulation et de synchronisation du fonctionnement réel et imaginaire de la ville.

On peut alors faire remarquer que les représentations latentes que nous dégageons rétrospectivement des entretiens ne sont cette fois pas plus déterminées par les conduites qu'elles ne les déterminent. Il s'y mêle tout un jeu d'images vives et spontanées, qui alimentent, détournent ou échappent au sens des déterminations : entre images spontanées, pratiques réelles et représentations latentes, il y a cette fois co-détermination et circulation du sens.

De fait, la petite voiture est cette fois traitée comme **un véhicule**. Quoi d'étonnant, dira-t-on, une fois encore. Cet objet intermédiaire ou ce medium sert bien à transporter des gens ou des marchandises d'un point à un autre. Et pourtant, on sent à la lecture de ces entretiens que le transport ne se réduit pas à cette dimension fonctionnelle, mais touche le rapport sensible au monde et ce qu'il convient alors d'appeler le *paysage urbain* : on ne se défend plus du côté vivant de la petite voiture (ou de la tendance à la personnaliser), ni de son côté esthétique (ou de la tendance à lui attribuer des qualités sensibles), on les valorise au contraire. Mêlant l'utilitaire au symbolique et au sensible, la petite voiture véhicule ici **du sens plus que de la matière**.

Davantage, avons-nous dit, ce **véhicule est existentiel**, il fait exister le conducteur, mais aussi et surtout la ville, ce dont témoigneront cette fois les trois formes de réinvestissement de la ville qu'à demi-mots l'usage de la petite voiture semble produire ou du moins contribuer à générer : le réenchantement par sa mise en vues, la narrativité par sa mise en récits et la revitalisation par sa mise en mouvements.

La **ville réenchantée** tout d'abord, apparaît comme une sorte de représentation par défaut d'une ville idéale à venir - ce qui présuppose donc, vision nostalgique plus ou moins consciente, que l'on considère qu'elle a d'abord été victime d'un certain désenchantement; face à la fonctionnalisation outrancière de l'espace de circulation, à la programmation systématique des temps de déplacement et à l'individualisation pathologique des modes de transport ou des conduites sociales, le petit véhicule, parfois imagé comme "voiture utopique", apparaît alors pour la ville sinistrée comme un véritable potentiel d'urbanité, comme un moyen d'y réintroduire une certaine poésie - un rapport sensible à l'espace traversé, au temps perçu et aux habitudes de sociabilité automobile.

C'est ce que révèle la **conduite interactive** qu'adoptent et que revendiquent de nombreuses personnes par opposition à la conduite refermée sur elle-même qu'évoque la grosse voiture. Encore cette interactivité entre le conducteur et le paysage urbain se décline-t-elle sur des modes variés : comme la mise en oeuvre de *compétences propres* et d'habileté tactique; comme une *pratique intermodale* (la petite voiture autoriserait une superposition plus facile des pratiques automobiles et des pratiques pédestres (VD11), ce dont témoignent les images vives plusieurs fois apparues de "piéton à roulettes" ou de "piéton motorisé"), comme une *perception intersensorielle* (la petite voiture augmente la présence de la ville et donne le sentiment d'une implication urbaine qui donne à sentir les événements de la rue, les changements d'ambiance ou les rythmes de déambulation, VD11) ou plus ponctuellement comme une *réciprocité des regards* entre conducteurs et autres acteurs de la rue (la petite voiture, on l'a vu, accroît la vigilance, induit un respect de l'autre, éveille le regard, ce dont témoignent les images récurrentes de la "bulle", de la "vitrine" ou des "lunettes").

A ces images et conduites d'interactivité doit alors être associée une représentation latente particulièrement répandue : la petite voiture est transparente : elle est peut-être **la transparente** par essence ! Et cette transparence égaye la ville, la révèle à elle-même, la donne à voir et à percevoir en produisant d'innombrables effets contradictoires de rapprochement et de mise à distance, de regard focalisé et de vision panoptique, d'ouverture et de fermeture ou de caméralité (VD12). Il y a derrière ces effets, très diversement relatés, une forme de mise à distance paradoxale de la ville dans laquelle on est

plongé et extrait à la fois (et qui prend de la sorte une valeur paysagère), une certaine déréalisation (la voiture n'est plus simplement un médium oublié, elle devient presque un *véhicule virtuel*, réel et irréel à la fois), qui contribuent à son réenchancement.

La **ville récitée** ensuite, apparaît par défaut, comme le résultat spécifique de certains entretiens, au cours desquels la parole semble passer de la personne interviewée à la rue, celle-ci s'exprimant en quelque sorte directement à travers la parole de celle-là. Par le ralentissement de la vitesse, par l'éveil de la curiosité, par la transparence de l'habitat et la disponibilité du conducteur, la ville a des choses à raconter au passager clandestin qui la traverse. Elle n'est plus l'environnement froid et hostile qui nous oblige à adopter des stratégies réfléchies pour s'en abstraire, ni le milieu chaud et invisible dans lequel nous sommes plongés et conduits à adopter des tactiques de cheminements inédites pour l'habiter, elle est *un paysage qui nous parle* et qui nous raconte ses histoires en les déroulant le long du trajet. La petite voiture alors joue le rôle du récitant; elle opère un passage direct entre conduite de récit et conduite du véhicule (VD13). C'est elle qui révèle la narrativité de la ville, elle qui précisément la met en récits, déclinant ses bâtiments, ses jardins, ses habitants, ses événements. La mise à distance paysagère incite à la description de ce qui défile, à une énumération des images fuyantes. Elle entraîne souvent une perception discontinue d'éléments successifs qui sont repérés dans un espace dès lors fragmenté, faits d'une suite d'observations ponctuelles, de flashes ou d'images repérées au vol, spontanément (TI11). Dans tous les cas de récit spontané, c'est comme si la ville traversée *touchait* plus *directement* son conducteur - sans la médiation du code, l'opacité de la vitre, ou le stress de la conduite ordinaire.

C'est ce que révèle cette fois la **conduite immédiate** adoptée, ressentie et explicitée dans de nombreux entretiens par opposition avec le sentiment de médiation procuré ordinairement par la voiture. Encore cette immédiateté prend-elle des formes variées. La plupart des gens qui essayent un petit véhicule pour la première fois sont saisis et presque déconcertés par l'immédiateté de ses réactions aux commandes (il obéit littéralement au doigt et à l'oeil), par l'effet de plongée sur la route que produit la disparition visuelle du capot, ou encore par les effets d'immersion et de proximité qui sont liés à la transparence du véhicule. Et ce sentiment de conduite à vue persiste. Davantage, s'il est parfois perçu comme un désagrément, il est finalement valorisé avec le temps comme un atout et un agrément du véhicule. C'est que cette immédiateté de la conduite, surprenante au début puis progressivement intégrée, voire incarnée, engage cette fois le corps plus que l'oeil. A la transparente, motif précédent d'une conduite interactive, se substitue...

... **la tangible**, motif des conduites d'immédiateté. Là encore innombrables sont les remarques sur la prégnance kinesthésique du petit véhicule urbain : la suspension parfois un peu dure, le maniement et la disposition des commandes, le toucher des matériaux intérieurs, la perception sensible des vibrations de la route ou d'un revêtement pavé, le sentiment de conduire "à ras le bitume", tout ceci fait partie du véhicule. Son confort, comme on l'a vu, peut engendrer son confort, sa simplicité son caractère direct et spontané. Et l'usager doit faire corps avec la machine. Bien plus, le corps à corps, en certains cas, est tel que la machine semble prête à "faire vêtement". Il n'y a plus seulement appropriation, ni même identification, il y a quasi incarnation du véhicule, qui constitue alors un instrument de parade, de présentation ou d'occultation de soi, actuel (TI15) ou potentiel (TI11).

La **ville revitalisée** enfin, apparaît comme une sorte de leitmotiv diffus dans de très nombreux entretiens. Là encore, la représentation a priori de la ville est quelque peu négative et réductrice, fonctionnalisée et plus ou moins mortifère. La petite voiture, ne serait-ce que par son look, sa fraîcheur ou son caractère enfantin, revivifie la ville fonctionnelle. Les images sont parlantes : c'est une "voiture du printemps", "une savonnette", "un cabriolet", "une boule d'énergie". Elle échappe aux standards habituels, dépasse les exigences strictement rationnelles de l'automobile et libère certains usagers non seulement de contraintes urbaines mais parfois même de contraintes personnelles : ainsi de M. Pierre, dont la Fiat 500 permet de compenser et de transgresser les conventions et représentations sociales de l'entrepreneur standard (TI14), ainsi de Mme X qui, entre la porsche de son mari et la monovolume dédiée à ses enfants, rêve d'un tel véhicule pour pouvoir échapper à son mode de vie péri-urbain et partir à sa guise é la reconquête de la ville qu'elle a perdue (TI13).

L'échappement se manifeste alors moins dans une conduite interactive ou immédiate, que dans une **conduite émancipée**. Mais ce n'est pas seulement le petit véhicule qui affranchit son conducteur (des relations obligées de son travail ou de sa vie familiale), c'est le conducteur lui-même qui affranchit son véhicule d'un usage strictement fonctionnel et utilitaire. La conduite est non seulement aisée, grâce aux caractéristiques techniques et ergonomiques de l'équipement, mais elle est souvent décrite comme libérée : on a le sentiment d'être plus léger, d'être mieux toléré et même franchement accepté, d'avoir droit à l'erreur et même de faire un certain apprentissage et d'acquérir certaines compétences. La conduite n'est plus seulement formelle ou conventionnelle, mais elle apparaît volontiers comme ludique (elle réintroduit de l'humour et de l'informel dans la vie urbaine, jeux de défis, de personnification, etc., mais aussi jeux dans l'espace

et dans le temps), voire critique (elle est pour certains un moyen conscient de casser les représentations sociales de la voiture).

De même, la petite voiture n'est plus seulement la transparente ou la tangible, elle devient la mouvante ou mieux l'**émouvante**. Il ne s'agit plus seulement de vanter ou de mythifier sa mobilité légendaire, mais d'émouvoir. La petite voiture ne bouge pas seulement, elle fait bouger. Vive, impulsive et facile à piloter, elle est un rêve d'émancipation et un instrument de reconquête urbaine (TI13), une voiture à montrer et à sortir le soir, une voiture à tout faire (thème récurrent de l'omnifonctionnalité), une secrétaire en plus que l'on aime et que l'on maltraite un peu, un instrument de critique sociale ou de jeu urbain (TI14), ... Mouvements d'émotion et émotion du mouvement. Plaisir cinétique maintes fois mentionné. Le petit véhicule n'existe que par le mouvement de l'autre. Il y a homologie entre la spontanéité, la légèreté ou l'agilité du véhicule et la pulsation, la vibration ou les mouvements de la ville.

* *
*

Le corpus d'anecdotes nous a permis d'établir un répertoire d'images manifestes, première approche d'un imaginaire constituant. Les parcours rétro-commentés nous acheminent finalement vers la désignation de représentations latentes de la petite voiture et de la ville - seconde approche de ce même imaginaire constituant -, dont on peut, pour récapituler, dessiner la typologie de la manière suivante.

Type de conduite	Représentation latente de la petite voiture	Représentation latente de la ville	Entretien représentatif
AFFRONTEMENT sèche frustrée stratégique	OBJET A-NORMAL L'Insolente La Voyante La Banalisée	APP. ENVIRONNEMENTALE objectivée connue inquiétante	VD10 BE14 BE12
CONVENANCE retenue conforme détachée	MEDIUM NATUREL L'Eveillée L'Adéquante L'Authentique	APP. MEDIALE mobilisée humanisée naturalisée	TI10, BE13 BE10, TI15 BE11, TI12
ECHAPPEMENT interactive immédiate émancipée	VEHICULE EXISTENTIEL La Transparente La Tangible L'Emouvante	APP. PAYSAGERE réenchantee récitée revitalisée	VD11, VD12 TI11, VD13 TI13, TI14

De ces "représentations latentes" on pourra encore dire qu'elles sont "*prototypiques*", pour signifier le fait qu'elles sont émergentes et ne sont pas encore arrêtées, qu'elles sont extrapolées à partir d'observations sur les conduites actuelles, et qu'elles préfigurent peut-être à ce titre les *stéréotypes* de demain.

On conçoit du même coup qu'une telle "proto-typologie" puisse avoir une valeur prospective ou du moins suggérer des orientations et des problématiques de recherche ou d'expérimentation.

Conclusion

Vie et mort des images de la petite voiture

Au terme de ce travail, nous proposerons deux types de réflexions.

La première, rétrospective, est une remarque de synthèse qui, en rapprochant les principaux résultats obtenus dans chaque partie, fait le constat d'une évolution sensible des imaginaires de la petite voiture, et met une telle évolution en relation avec la diffusion et la banalisation récente de ce type de véhicule. On y verra mourir le stéréotype de la fiction : la petite voiture est aujourd'hui une réalité.

La seconde, prospective, est une ouverture et énonce une suite d'orientations de recherches ou d'expérimentations possibles, qui pourraient contribuer à faire évoluer les modèles de la petite voiture et/ou de la ville. Chacune de ces propositions pourra alors apparaître comme la renaissance, fictionnelle, d'images vives de la petite voiture de demain.

Banalisation de l'usage et mutations de l'imaginaire - la mort d'un stéréotype -

La petite voiture, disions-nous, entre dans les mœurs. Elle fait désormais partie des meubles - de la ville. Et la typologie des conduites que nous avons établie dans la troisième partie montre à un premier niveau, que celles-ci ne diffèrent sans doute plus guère de celles que l'on peut observer chez les conducteurs de n'importe quel type de véhicule : conduites d'affrontement, conduites convenues et conduites d'échappement après tout sont le lot de tous les automobilistes. Rappelons que ces conduites ne sont pas considérées comme des attitudes psychologiques relevant uniquement du caractère propre à chaque conducteur, mais sont bien supposées être co-déterminées par le contexte technique,

environnemental et pragmatique de la voiture, de la ville et de l'action en cours (cf. l'hypothèse de la voiture comme interface et non comme objet séparé du sujet). A la diffusion massive de petits véhicules de toutes marques sur le marché automobile, correspondrait donc une réelle **banalisation de l'usage** et de la pratique du petit véhicule, usage et pratique qui rejoindraient peu à peu ceux de la voiture en général. Premier mouvement.

Mais si cette tendance lourde peut être attestée par notre enquête et pourrait être vérifiée chiffres en mains, l'approche imaginaire que nous avons proposée oblige à en nuancer le mouvement. Derrière la banalisation de l'usage se cache une **spécification des pratiques et des représentations**.

D'une part, on fera remarquer que les images restent vives, ce que révèlent les anecdotes de la deuxième partie qui, pour futiles qu'elles puissent paraître au cas par cas, montrent dans leur ensemble, d'abord que les observations sur le petit véhicule contemporain sont nombreuses, mais surtout que ces observations ou récits partagés n'occultent pas les images anciennes et même tendent à réactiver les souvenirs des petites voitures archétypiques d'antan (d'où la pertinence d'un travail sur la nostalgie, un certain rétro, la reprise et réinterprétation de formes anciennes). La banalisation de l'usage passe ici par une *réactivation des images* de la petite voiture qui, enfouies dans les pratiques et représentations collectives ordinaires, ne cessent d'en renouveler et d'en déplacer secrètement les standards de représentation. Comment ?

C'est ici que nous avons ressenti le besoin de nommer, à partir de l'analyse des conduites véhiculaires, ce que nous avons appelé des "représentations latentes", c'est-à-dire des représentations non formalisées, souvent inexprimées, ou du moins non encore actualisées, qui peuvent être considérées comme émergentes et constituer ainsi en puissance des stéréotypes à venir. Elles sont, disions-nous, prototypiques. La représentation latente, en ce sens, est intermédiaire entre les images vives et manifestes qui circulent au quotidien et les représentations stéréotypées que vont arrêter des groupes sociaux, professionnels ou institutionnels. Elle est *l'hystérésis du système de production imaginaire* de la petite voiture, le délai de retour des images vives sur les stéréotypes établis et réciproquement.

En rapprochant les résultats de la première et de la troisième partie, on peut alors mettre en relation les trois grands types de représentations latentes qui structurent la typologie finale avec les trois classes de stéréotypes catalogués initialement : l'objet anormal, insolent ou trop voyant, auquel s'affronte le conducteur hostile dans une ville qu'il voudrait lisse et programmée, alimente le stéréotype de la fiction (du leurre, de la perte des valeurs ou du jouet d'enfant); le médium naturel, éveillé, adéquat ou authentique, qu'assimile l'usager

ordinaire, renouvelle le stéréotype de la petite voiture comme témoin d'une évolution présente (signe d'urbanité, choix raisonnable, ...); quant à la représentation latente du "véhicule existentiel", transparent, tangible, émouvant que le passager apprécie dans ses traversées du paysage urbain, elle doit être rapprochée du stéréotype de l'enjeu (qui n'est plus seulement écologique ou urbain mais devient existentiel).

Ainsi progresse l'imaginaire entre le répertoire d'images vives, la typologie de représentations latentes et le catalogue des représentations stéréotypées.

REPERTOIRE D'IMAGES-MANIFESTES	TYPLOGIE DES REPR. LATENTES	CATALOGUE DES REPR. STEREOTYPEES
<i>Repr. symboliques</i>	<i>Objet anormal (C. d'affrontement)</i>	<i>Fiction</i>
<i>Conduites indicielles</i>	<i>Médium naturel (C. de convenance)</i>	<i>Témoin</i>
<i>Images iconiques</i>	<i>Véhicule existentiel (C. d'échappement)</i>	<i>Enjeu</i>

Encore les mouvements dynamiques entre représentations latentes et représentations stéréotypées peuvent-ils être précisés.

L'analyse des conduites urbaines nous permet en effet rétrospectivement de constater que le premier type de représentation semble en perte de vitesse. Si notre "échantillon expressif" n'a pas de valeur statistique, on peut tout de même souligner le fait qu'une seule personne (VD10), sur quinze, manifeste une véritable opposition et que les conduites d'affrontement qui apparaissent au cours des autres entretiens se font rares, sont toujours relativisées par d'autres comportements, et relèvent plutôt de l'ordre de la frustration ou de la stratégie face à une ville qui se refuse, qui fait peur ou que l'on méconnaît. L'idée latente que la petite voiture est un objet a-normal (atypique et hors normes à la fois) est d'ores et déjà presque résiduelle. On ne peut plus soutenir qu'elle est un leurre, autrement que pour dire qu'elle est désormais une voiture comme les autres - ce qui est évidemment cohérent avec sa diffusion actuelle. *Le stéréotype de la fiction, du coup, est en voie de disparition.*

Second mouvement. Les conduites de convenance, celles qui se font retenues, conformes ou détachées et qui tendent à naturaliser les déplacements dans une ville, qui doit redevenir un milieu vivant, animé et humain, *confirment la tenue et la permanence du stéréotype du témoin*. Si la petite voiture est banale, ce n'est plus par le nombre, mais par la conduite et par l'oubli du médium (par la facilité de maniement, le confort ordinaire, la visibilité, ...). On l'oublie donc (de l'intérieur) et c'est ce qui en fait un "médium naturel", mais par sa visibilité elle témoigne (de l'extérieur). De l'intérieur, elle paraît s'immobiliser (c'est un prolongement du logement qui donne le sentiment du chez-soi); de l'extérieur, elle paraît au contraire plus mobile - elle est le témoin (et même en un sens le relais) du mouvement de la ville. Et l'attitude conforme, qui consiste à ne pas

faire de vagues, à ralentir, et à s'adapter au contexte, témoignerait de son côté d'une réconciliation possible de l'automobile et du piéton, tendance que révèle peut-être, après les politiques de zones piétonnes, le développement européen des zones 30km/h, la remise en cause de la logique des sites propres dans l'aménagement urbain, les plaidoyers pour le mélange des fonctions dans l'espace public, ou encore la promotion du concept d'intermodalité dans les logiques de transport.

Troisième mouvement enfin. Les conduites d'échappement et l'ampleur des réflexions sur le rapport sensible ou intersensoriel au véhicule, au déplacement et au paysage urbain, viennent ébranler les fondements-mêmes du *stéréotype de l'enjeu écologique et/ou urbain en lui donnant une connotation existentielle*, jusqu'alors inexistante ou occultée. Davantage, on pourrait dire que c'est l'enjeu même du stéréotype qui se déplace : il ne réside plus seulement dans la recherche d'un fonctionnement écologique idéal de l'environnement urbain, ni dans celle d'une sociabilité parfaite du milieu (de l'espace public, de la rue ou du quartier), il concerne l'existence du conducteur, c'est-à-dire sa capacité à être reconnu et à se reconnaître aussi bien dans le regard de l'autre que dans une mobilité agile, une compétence propre et la vision réenchantée d'un paysage urbain dans lequel on est libre d'évoluer.

Disparition du stéréotype de la fiction, confirmation de celui du témoignage, mutation de celui de l'enjeu. Ce sont ces deux derniers mouvements qui peuvent suggérer, pour faire renaître une fiction nouvelle, deux grandes orientations de recherche ou de réflexion prospective : la préoccupation de *l'usage ordinaire* et la promotion d'une *perception sensible* - de la ville comme du véhicule.

Le retour de la fiction **- Les voies de l'ordinaire et du sensible -**

Les propositions qui suivent⁵³ touchent en premier lieu les questions d'aménagement urbain, "Mobilisation urbaine" et "Révolution immobilière", en second lieu les questions d'équipement automobile, "Variations sur le thème du confort", "Véhicule interface". Les deux orientations ne sont évidemment pas

⁵³ Ces arguments prospectifs sont établis à partir des résultats de la recherche et tirent en outre parti de réflexions qui ont été émises au cours d'une réunion de groupe que nous avons organisée à l'IREC le 4 octobre 1996 et qui a réuni autour du thème, six experts appartenant à des domaines différents : Claudia Liebermann, architecte, Eliane Perrin, sociologue, Pieric Freiburghaus, urbaniste, Christophe Gallaz, écrivain et chroniqueur, Franco Panese, sociologue et Marcus Schellenberg, ingénieur.

opposées, elles sont les deux pôles d'intervention possible sur la relation entre le petit véhicule et la ville. Dans le premier cas, on s'interroge sur la façon dont les usages et représentations du petit véhicule peuvent questionner la conception de l'espace urbain et de ses aménagements, dans le second, sur la façon dont l'évolution des pratiques urbaines et des représentations de la ville peuvent suggérer de nouvelles formes d'équipement du véhicule.

	Aménagement de l'espace urbain	Conception de l'équi- pement automobile
Usage ordinaire	<i>"Mobilisation urbaine"</i>	<i>"Véhicules- interfaces"</i>
Perception sensible	<i>"Révolution immobilière"</i>	<i>"Variations sur le thème du confort"</i>

Précisons encore que le parti pris ici est de réfléchir aux interactions potentielles entre la petite voiture et l'espace public de la ville de demain, non de s'interroger sur la pertinence de son développement actuel ou de prendre position sur les menaces d'engorgement, d'élimination du vélo, de pollution, ... que peut générer la petite voiture. Autrement dit, on part d'hypothèses simples selon lesquelles, à terme, ce type de véhicule devrait être proposé sous des formes de motorisation non polluantes, et évoluer vers des modalités inédites d'usage public (et non seulement privé) dans l'enceinte de la ville, ... La visée est celle d'une orientation souhaitable de recherches prospectives sur le potentiel d'urbanité de la petite voiture, non celle d'une analyse critique de l'évolution actuelle de ce marché.

Ceci étant posé, on s'efforce pour chacune des quatre orientations précédentes, d'énoncer de manière cursive mais précise une problématique générale, puis de suggérer quelques orientations de recherche ou d'expérimentation concrètes.

1. MOBILISATION URBAINE

Problématique : Passage du déplacement en site propre aux mouvements dans l'espace public. Schématiquement, on peut considérer que l'urbanisme, aujourd'hui, passe des idéologies fonctionnalistes qui privilégient les techniques de gestion de flux et de déplacement en site propre, chaque moyen de transport devant idéalement avoir son propre canal, à une redécouverte de l'espace public, comme lieu de mixité, de mélange et de confrontation entre des vitesses et des modes de déplacement différents. Question : Quel rôle la petite voiture est-elle susceptible de jouer dans ce mouvement ? Ou plus précisément, quelles réflexions peut-elle susciter pour faire évoluer la conception actuelle de l'espace public, et en particulier pour inventer des configurations spatiales autorisant un mélange des modes et des pratiques de déplacement ?

1.1. LE JEU DES INTERACTIONS ENTRE LE CONDUCTEUR ET LES AUTRES ACTEURS DE LA RUE.

On a vu le potentiel d'interactions sociales (visuelles, gestuelles, verbales ou non verbales) qu'offre la petite voiture et qui est volontiers revendiqué par les propriétaires actuels : on prétend mieux communiquer avec les piétons, ou du moins on se sent plus proche des autres acteurs de la rue ou du trottoir, on se considère soi-même comme "un piéton avec des roues", on évite plus facilement les vélos, on s'accroche au regard de l'autre, etc. Mais on mesure mal quelle est la part effective et quelle est la part fantasmée de ces interactions, ni le rôle respectif de la configuration spatiale et de la forme du véhicule sur leur probabilité d'émergence. D'où l'intérêt d'étudier spécifiquement *in situ* de telles interactions, de comprendre dans le détail leurs conditions d'émergence (hauteur des regards, effet de domination, de proximité, de distanciation, de focalisation, ..., hauteur des trottoirs, revêtements de sol, ...), et de promouvoir des études qualitatives sur les problèmes de fréquentation mêlée (auto, vélo, piéton, roller, ...), les effets de saturation des interactions en fonction des densités de population en présence, ...

1.2. L'INVENTION D'AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

Tout le système de réglementation et d'aménagement de l'espace de circulation, dans la mesure où il prend la norme "large", empêche toute différenciation de comportements et d'occupation de l'espace public entre petites et grandes voitures. La question du dimensionnement des places payantes est en particulier soulignée par de nombreuses personnes (on pourrait loger deux petite voitures là où une seule place payante est matérialisée au sol), ce qui suggère de promouvoir des études systématiques ou spéculatives sur les possibilités d'adaptation des modalités classiques de garage (parkings incitatifs aux dimensions réduites, places en épis, superposition d'usage autos-motos, ...), ou une recherche spécifique de solutions nouvelles ou inédites (stationnement "informel" ou en "semi-liberté", stationnement vertical, stationnement emboîté, ...). Mais d'autres équipements routiers qui apparaissent alors sur-dimensionnés pourraient être remis en cause (cf. le sentiment fréquemment évoqué de sur-dimensionnement des ronds-points ou giratoires, la réhabilitation du carrefour ordinaire comme économie spatiale, la ré-invention de l'espace banalisé comme économie fonctionnelle et symbolique, ...). L'enjeu de telles recherches portant sur l'invention d'aménagements spécifiques ou de configurations spatiales adaptés à la petite voiture et/ou aux véhicules de plus petite taille résiderait dans le *passage d'un urbanisme fonctionnel à un "urbanisme dimensionnel"* - dans celui d'une logique de l'interdit réglementaire à une logique de coercition "métrique".

1.3. LE REINVESTISSEMENT DES "NON-LIEUX"

Les non-lieux (Augé), espaces de circulation par excellence, sont réputés asociaux (et pourtant...) ou du moins ne fonctionnant que sous la caution d'un anonymat absolu. La petite voiture, comme véhicule intermédiaire, n'est-elle pas susceptible de générer des idées nouvelles pour une réappropriation de ces espaces ? Des études prospectives, spéculatives et/ou projectuelles pourraient être développées pour renouveler la conception des abords de supermarchés, aéroports, grands hôtels, dont la fonction se réduit habituellement à un transfert technique des gens et marchandises entre le bâtiment et le véhicule. Quelles sont les potentialités de la petite voiture dans une conception renouvelée de ces espaces extensifs de rupture de charge (possibilités de réduction des surfaces, "motelisation" des supermarchés, retour de la "grande surface" en ville) ? En quoi le développement de concepts futurs de petites voitures peut-il contribuer au passage d'un urbanisme extensif à un urbanisme intensif, c'est-à-dire au passage d'une utilisation extensive des espaces de stationnement qui produisent, littéralement, des "ruptures de charge", à un usage public intensif, ou du moins intensifié de lieux d'échange social (et non seulement d'espaces de concentration momentanée).

2. REVOLUTION IMMOBILIERE

Problématique : Passage de l'"automobilier" à l'immobilier. On peut faire l'hypothèse, comme nous l'avons proposé en introduction, que la voiture est désormais un prolongement du logement. La problématique retourne ici le sens de la détermination : si cette hypothèse est vraie, la détermination inverse doit permettre d'infléchir et de réfléchir le logement et l'espace immobilier comme une suspension du temps de déplacement de l'automobile. Question : au-delà des simples transferts de technologie automobile dans la sphère du logement, de quels concepts "immobiliers" nouveaux la petite voiture est-elle porteuse ? Quels changements potentiels peut-elle induire sur la conception de certains équipements urbains, mais aussi sur la conception du logement ?

2.1. GARAGE ET TYPOLOGIE ARCHITECTURALE

Quelles que soient les nouvelles politiques de transport, de modération du trafic ou de limitation de la pollution, force est de constater que la ville de nos jours est construite *pour* la voiture, et il ne serait pas exagéré de dire *"par* la voiture". Les automatismes acquis nous le font oublier : c'est elle qui détermine en grande partie la forme et le gabarit des rues, elle qui détermine le dimensionnement de nombreuses normes architecturales : en particulier, la place de parking standard exigée en sous-sol, 2.50m x 5.00m, détermine la trame de la superstructure et de

la plupart des logements construits depuis au moins une génération. La banalisation du petit véhicule devrait à terme produire de nouvelles normes dont on comprend que l'enjeu n'est pas seulement fonctionnel et circulatorio, mais à proprement parler architectural. D'où la nécessité de croiser une réflexion sur la conception architecturale du logement avec les potentialités techniques des véhicules à venir, pour déterminer ou préciser des normes de dimensionnement, de dégagement et de rayon de braccage intéressantes du point de vue immobilier et architectural.

2.2. SERVICES MICROMOBILES ET EQUIPEMENTS MULTIMODAUX

La tendance en ville ou en périphérie est à la création de parkings de très grande capacité, qui posent souvent des problèmes d'usage (distance et durée de la rupture de charge), de coût (seuils de rentabilité), et de perception (insécurité ou sentiment d'insécurité). La miniaturisation du véhicule devrait reposer la question de la pertinence de parkings d'échelle inférieure et surtout de l'invention de nouveaux services associés. La réflexion devrait porter sur des équipements spécifiques, propres à la petite voiture, sur des équipements multimodaux (haltes Petite Voiture/Bus, Station PV/métro, abris PV/Vélo, et services associées de commerces, ravitaillement énergétique, ...), et plus généralement sur toutes les questions d'articulation entre des configurations spatiales fixes et des petits véhicules (formes de regroupements, disposition signifiante des véhicules, configurations utiles, cadrage et orientation de l'espace en fonction du nombre de véhicules stockés, ...). Par sa mobilité comme par son urbanité, la petite voiture devient légitimement l'objet technique qui mérite le mieux l'appellation de *mobilier urbain*... Il serait temps que les deux camps de concepteurs (ceux du "mobilier urbain" au sens classique et ceux de la micromobilité) se rejoignent et que des programmes de conception concertée soient initiés entre concepteurs de la partie fixe et concepteurs de la partie mobile. La petite voiture, si elle peut se garer n'importe où, pourrait aussi bénéficier de manière privilégiée de possibilités de charge ou de décharge inédites, liés à des équipements spécifiques de l'environnement urbain ou commercial (cf. infra., "entre la boîte et l'écran").

2.3. MODELES ET ESTHETIQUE ARCHITECTURALE DU NOUVEAU GARAGE URBAIN

L'automobile a soutenu et accompagné, dans l'entre-deux guerres, la mythologie des architectes modernes. Nombreux sont les garages conçus à l'époque qui servent aujourd'hui de référence ou qui font l'objet de classement. La voiture, symbole de liberté, de puissance et de modernité, avait trouvé dans les années 30 son expression architecturale. Quelle expression architecturale nouvelle trouver pour la petite voiture, symbole naissant de l'échappement, de l'agilité et de l'urbanité de demain ? La perspective est la même que la précédente et peut

concerner tous les équipements que l'on y attache, mais elle porte l'accent sur la question du style et de la signature d'un nouveau mode de transport. Pour que la petite voiture prenne, sans doute est-il intéressant qu'elle trouve son inscription symbolique dans la ville (redécouverte de silos verticaux, effets de signal, ...).

2.4. ECOLOGIE DE LA PERCEPTION ET TYPOLOGIES URBAINES

On a vu l'importance de la perception visuelle et de la transparence, de l'appréhension sensible du petit véhicule, de la dualité plusieurs fois évoquée entre une vision globale et une vision focale, du sentiment d'éveil et de vigilance accrue qui y est souvent associé. Les travaux sur l'écologie de la perception qui intègrent le mouvement et étudient en particulier la façon dont la perception se construit dans et par le déplacement, pourraient sans doute fournir des réflexions inédites et donner des interprétations intéressantes de certains effets de perception sensible que nous avons pu repérer grâce à la technique des parcours rétro-commentés. De telles interprétations pourraient alors être utiles pour commencer à formaliser des *techniques de conception dynamique de la forme architecturale*, voire urbaine; être en mesure, pour déterminer une forme architecturale ou dessiner une configuration spatiale particulière (cf. par ex. et notamment les circulations contraintes comme les parkings souterrains, les rampes de sorties, les bretelles d'accès, ...), d'utiliser les connaissances ou simulations possibles sur les changements de perception prévisibles en fonction des vitesses de déplacement, d'ouverture et de fermeture des champs visuels (pertinence par rapport aux problèmes de sécurité, sécurité rétroactive).

3. VEHICULE INTERFACE

Problématique : Passage de la boîte hermétique à l'objet interface. Comme objet de désir et d'urbanité, la petite voiture remet en cause l'hermétisme d'un habitacle isolé de son environnement et l'individualisme exclusif du mode de déplacement qu'elle représente. Comme on l'a vu, elle n'est plus traitée comme un objet technique mais comme un médium naturel qui fait interface entre un milieu intérieur (l'habitacle) et un milieu extérieur (le trottoir, la rue, la ville). Dans ce mouvement d'ouverture et de reconquête urbaine, quel rôle et de quelles observations spécifiques la petite voiture peut-elle faire l'objet, qui intéresse directement la conception des véhicules du futur ?

3.1. TYPOLOGIE DES RAPPORTS D'IMAGE ENTRE L'INTERIEUR ET L'EXTERIEUR DU VEHICULE

On a l'habitude de s'intéresser à l'équipement intérieur *ou* à l'image extérieure du véhicule de manière séparée, mais l'analyse des pratiques et représentations de la petite voiture suggère de tenter de typifier la relation entre l'intérieur *et*

l'extérieur, c'est-à-dire aussi bien la relation entre les représentations du dedans et du dehors, que celle des usages entre le public et le privé. Nombreux sont en effet les cas où apparaissent des représentations conflictuelles, décalées ou différentielles (elle est merveilleuse à l'intérieur mais elle fait gadget à l'extérieur, elle égaye la ville mais elle est camelotte à l'intérieur, elle est à mon image mais je ne me reconnais pas dans la forme extérieure, ...). Typifier de manière systématique cette relation d'interface, ce serait alors se donner un outil conceptuel pour développer des *relations explicites et intentionnelles d'adéquation, d'opposition ou de transition* entre les deux faces : d'un point de vue sensible (écarts ou contrastes de couleurs, de vocabulaire formel, ou de matières et de rapport tactile), mais aussi du point de vue de l'appropriation potentielle du véhicule (écarts ou contrastes entre le degré de personnalisation de l'habitable et le degré d'impersonnalisation de l'aspect extérieur ou inversement).

3.2. DU PRET DE L'AUTO A L'AUTO-PARTAGE

Entre le "modèle caisse", ancien, et le "modèle goutte", nouveau, il y a un nécessaire basculement des modalités d'appropriation qui n'est pas encore consommé, mais qui peut constituer un enjeu majeur d'urbanisme si l'on se situe dans une vision prospective de la mise en service dans l'espace public de véhicules publics à usage privé ou inversement. "La caisse", qui achetée neuve était déjà une vieille voiture, rendait naturelle et quasi automatique une appropriation forte du véhicule par l'usager, qui ne pouvait qu'y déposer sa trace ou son empreinte pour marquer sa propriété et/ou sa différence, de sorte qu'il pouvait prêter son véhicule; inversement "la goutte" ou "la bulle" actuelle, même vieille et usagée, est encore neuve (elle est jetable mais non bricolable, et restera nette jusqu'à la fin de sa vie), de sorte qu'elle n'est guère appropriable (on a d'ailleurs vu qu'il y avait plutôt incorporation) et qu'on ne la prête plus volontiers (on se sent écologiquement moins coupable d'en posséder une, mais c'est une sorte de bijou que l'on choie et que l'on protège); on a vu par contre que l'on fantasme largement, surtout chez les gens qui sont sensibles aux idéologies écologistes, sur la naissance d'un parc collectif de petites voitures et de solutions d'auto-partage. *Là où le prêt d'hier et d'aujourd'hui sous-entend une appropriation forte du véhicule, le partage de demain sous-entend donc une absence d'appropriation*; or l'usage, dans ses conditions actuelles, demande un minimum d'appropriation... Il y a donc dans ce passage du "prêt-auto" à l'auto-partage un enjeu de taille, que la petite voiture révèle et dont elle devrait assumer le paradoxe : pour ouvrir la voie à des diffusions de véhicules privés à usage public, il s'agit de faire des hypothèses sur des potentialités d'appropriation intermédiaire nouvelles - sur des modes d'"appropriation faible" qui échappent à l'opposition entre le prêt et le partage -, en produisant des idées neuves sur des

possibilités inédites de traitement technique et esthétiques particuliers de l'interface.

3.3. ANALYSE DES RITUELS D'ENTREE ET DE SORTIE DU PETIT VEHICULE DANS L'ESPACE PUBLIC

On sait que les rituels d'entrée ou de sortie jouent un rôle majeur dans la vie d'un espace public. On n'entre pas dans un lieu fort de la même façon que l'on en sort (Sansot), on n'entre pas dans un lieu fort de la même façon que dans un autre lieu. Il en est de même de la voiture. On *entre* dans une camionnette, mais on *monte* dans un camion; on *saute* dans une décapotable mais on *se glisse* dans une formule 1⁵⁴. On introduit la clé, on ouvre la portière à droite, on fait asseoir Madame, ... avant de refermer délicatement la portière et de contourner le véhicule pour démarrer. Ce type de distinctions ou de pratiques tend peut-être à disparaître, et l'on pourrait estimer un peu vite que ces rituels ont perdu leur valeur d'usage; mais diverses anecdotes ou observations sur la petite voiture montrent qu'ils pourraient en retrouver une, ne serait-ce que par jeu ou par citation, que ce type de véhicule semble induire en certains cas des rituels de salutation oubliés, et que d'autres gestes se ritualisent, qui sont d'ailleurs associés au mode et au degré d'ouverture du véhicule. Quant aux pratiques d'accès proprement dites, on a vu qu'elles pouvaient être problématiques pour des personnes âgées ou pour des enfants, on a vu surtout qu'elles étaient éminemment variables suivant le contexte urbain et les modèles de voiture. Un travail sur l'évolution des significations de ces rituels, des observations systématiques sur ces moments certes fugitifs et pourtant symboliquement et civilement si chargés, permettraient de travailler à des concepts de "*voitures à ouvertures différenciées*" (en fonction des usages spécifiques); il faudrait pour cela reposer, de manière naïve mais systématique, la question des systèmes techniques d'ouverture existants ou à inventer, moins en termes de design ou de curiosité (signatures sonores, ...) qu'en fonction des usages et des rituels potentiels que le véhicule est susceptible de générer ou de régénérer dans l'espace public (formalisation des potentialités d'usages de la porte en étudiant les combinaisons de l'ouverture pivotante ou coulissante, vers l'avant ou vers l'arrière, vers le haut ou vers le bas).

⁵⁴ On remarquera qu'à chacun de ces modes de pénétration dans l'habitacle correspond un type de portière habituellement bien défini : la porte vers l'avant, puis la porte coulissante pour la camionnette, la porte haute et le marchepied pour le camion, la porte fermée pour la décapotable et la porte arrière ou pivotant vers le haut pour la voiture de course. Le choix d'une portière n'est donc pas sans signification et cumule des ensembles d'usages ou de gestes qu'il serait intéressant de typifier.

3.4. ENTRE LA BOÎTE ET L'ÉCRIN - DISPOSITIFS D'AMÉLIORATION DE L'INTERFACE TECHNIQUE

Les questions d'ouverture du véhicule ne se limitent pas au problème de l'accessibilité des personnes, mais reposent celui de l'accessibilité des marchandises. Entre le véhicule utilitaire classique type fourgonnette et la bulle transparente aux courbes arrondies, il devrait y avoir place pour des modèles intermédiaires. Le premier est *"une boîte"* dans laquelle on peut disposer librement des bagages ou des marchandises, il était l'apanage des livreurs, la seconde est *"un écrin"* dans lequel la forme de la marchandise doit épouser celle de l'habitacle, elle était comme on a vu l'apanage des dames qui vont faire une course. Dans le premier cas, on met ce qu'on veut mais la marchandise flotte ou ballotte; dans le second, on est limité mais le bagage est calé et protégé. Entre la boîte et l'écrin, quel produit hybride imaginer, qui cumule les avantages de l'un et de l'autre et en annule les inconvénients ?

Si la conduite du petit véhicule tend à redonner au conducteur un rapport plus direct à l'environnement, au milieu et au paysage urbains (bien qu'intérieure, la conduite a tendance à s'extérioriser), il n'y pas de raison de ne pas penser un mouvement inverse pour le transport des bagages et marchandises (le rapport à la marchandise transportée peut redevenir "indirect") : ainsi pourrait-on imaginer un jeu de *"containers domestiques"* ou de compartiments amovibles, opaques et fermés (invisibilité et vandalisme), aux fonctions éventuellement diversifiées (compartiments isolés thermiquement, compartiment frigorifique pour les surgelés, male...), qui ne seraient accessibles que depuis l'extérieur du véhicule et qui pourraient prendre place directement dans les cadres nouveaux de *"cuisines intégrées"*.

Ainsi pourrait-on, en poussant plus avant l'hypothèse d'une contribution de la petite voiture à une reconquête vivante de l'espace urbain, étudier des dispositifs d'association-dissociation entre petite voiture et d'autres véhicules de taille inférieure : en complément des dispositifs d'aménagement au sol envisageables (cf. supra, *"Services micro-mobiles et équipements multimodaux"*), il s'agirait par exemple de mettre au point des systèmes aussi simples que possible d'amarrage au véhicule de vélos, caddies ou autres diables, associés ou non au jeu précédent des containers domestiques; le caddy de supermarché par exemple pourrait venir livrer à la voiture, au niveau exact, le ou les conteneurs domestiques contenant l'ensemble des achats - le principe serait bien celui du conteneur, qui passe indifféremment et selon des standards établis du camion au chemin de fer, à l'avion ou au bateau, et qui, transposé à l'échelle d'une chaîne de distribution domestique et individuelle, passerait au format de l'étal du commerce au caddy, puis de la voiture à la cuisine du logement.

4. VARIATIONS SUR LE THEME DU CONFORT

Problématique : **Passage des exigences de confort à la production d'ambiances "véhiculaires"**. L'histoire du confort automobile est marquée par une performance de plus en plus grande des caractéristiques techniques du véhicule. Dans cette évolution, la petite voiture marque une étape et crée peut-être une rupture en révélant, comme on l'a vu, une certaine saturation vis-à-vis de cette surenchère technologique en même temps que des revendications latentes ou émergentes de nouvelles formes de confort : plus simples et plus complexes à la fois, celles-ci reposent moins sur la reconnaissance de seuils d'acceptabilité ou de performances accrues que sur la production d'un rapport vivant et sensible à la ville et au paysage urbain. De la notion de confort, entendue en un sens de maîtrise technique, on passe à la notion d'ambiance, dont l'enjeu est de recroiser de manière opératoire ces données techniques avec des données microsociologiques et esthétiques⁵⁵. Comme témoin et enjeu d'une telle mutation, quelles orientations la petite voiture suggère-t-elle ?

4.1. LES REPRESENTATIONS LATENTES COMME THEMES

On fera d'abord remarquer que les représentations latentes que nous avons dégagées de l'analyse des parcours rétro-commentés offrent en soi une terminologie qui peut servir de moteur de réflexion. Chaque représentation, qu'il s'agirait de redéployer et sciemment de remythifier dans une logique propre, peut alors devenir le générateur d'un concept inédit, qui développe de manière panique une caractéristique particulière de la petite voiture ou un type de caractère particulier. Que serait-ce par exemple que "la banalisée" ou "l'éveillée" ? Que serait-ce que "la transparente", "la tangible" ou "l'émouvante" ? Derrière le prosaïsme de chacun de ces mots se cache une forêt d'images et de connotations, qu'expriment en partie les entretiens d'origine, mais qu'il est surtout possible d'explorer, de dévoyer et de détourner dans une perspective pragmatique et prospective, à des fins heuristiques de renouvellement de la conception de véhicules à venir. A ce stade de réflexion, qui se situe évidemment en amont de la chaîne de production, il s'agirait en quelque sorte de travailler à la formalisation conceptuelle de "*voitures à thème*", un peu comme on a pu parler de "*restaurants à thème*". Un véhicule ne saurait sans doute se réduire à cela, mais il paraît aujourd'hui légitime de penser qu'à l'histoire technique de la spécialisation fonctionnelle et utilitaire de l'automobile, pourrait se substituer ou

⁵⁵ Sur ce thème, voir notre travail en cours, P. AMPHOUX *et al.*, *Ambiances et outils conceptuels pour l'architecture*, Mission exploratoire pour le Plan Construction, IREC, EPFL, Lausanne, à paraître début 98.

du moins se mêler une spécification sensible de l'usage ordinaire de la petite voiture.

4.2. LA VARIABILITE DES CARACTERISTIQUES DE CONFORT EN FONCTION DE LA VITESSE DE DEPLACEMENT

L'un des avantages de la petite voiture actuelle soulignés de manière récurrente dans nos entretiens est sa polyvalence et son omnifonctionnalité ("c'est une voiture à tout faire"), qui s'exprime notamment à travers l'opposition entre les circulations urbaine et routière (elle est faite pour la ville, mais c'est aussi une bonne routière)⁵⁶. Parallèlement, est souvent paradoxalement apprécié le relatif inconfort de certains petits véhicules, dont il est dit de manière récurrente qu'ils donnent à sentir la route et le sol, qu'ils autorisent une certaine immédiateté des rapports avec l'autre, ou encore qu'ils obligent à une vigilance accrue du fait de leur excessive visibilité⁵⁷. D'aucuns soulignent en tout cas leur différence de comportement lorsqu'ils se déplacent en ville ou lorsqu'ils abordent une séquence routière - et ceci sur au moins trois plans différents : celui de la position du corps, celui de l'usage de la radio, celui de l'ouverture ou de la fermeture du véhicule. Ce qui s'exprime alors de manière latente, c'est le fait que les critères de confort ne sont pas les mêmes selon le contexte. D'où la possibilité d'étudier des modalités de variation (automatique ou non) des indices techniques de confort en fonction de la vitesse de déplacement et de réfléchir à des dispositifs techniques qui tirent parti de telles différences. On s'acheminerait ainsi vers des concepts de "*véhicules à géométrie variable*", qui fassent varier en fonction de la vitesse les niveaux sonores ou les propriétés acoustiques de l'habitacle, la position du corps dans son siège, le placement de l'oeil par rapport au pare-brise, etc. La modification de la position du siège, du volant, du pare-brise, ..., ne se mettrait plus seulement au service de l'adaptation d'un corps statique à un objet mobile (indépendamment des mouvements de cet objet), mais aussi à celui de l'appropriation dynamique et différentielle de l'habitacle par un corps mobile (en fonction des mouvements de l'habitacle). D'une ergonomie fonctionnelle d'un corps assisté, on passerait à une ergonomie intersensorielle des perceptions en mouvement d'un corps assistant.

⁵⁶ En même temps, on peut faire remarquer le fait que la différence entre la route et la ville subsiste et que c'est elle qui fonde la complémentarité du véhicule - et c'est même comme si son prestige provenait de cette possibilité de faire tout ce pour quoi elle n'est pas conçue, ou plus précisément tout ce pour quoi elle n'est pas censée avoir été conçue.

⁵⁷ Mais de telles remarques ne sont valorisées qu'en situation de conduite urbaine et deviennent pénalisantes dès que la personne évoque une situation routière.

Pour conclure, il faut rappeler que les propositions précédentes font abstraction des critiques désormais convenues que l'on peut adresser aux formes actuelles de petites voitures, concernant notamment la pollution, l'encombrement (2ème voiture), la concurrence éventuelle avec le vélo, le piéton. La perspective est celle d'une recherche prospective sur le potentiel d'urbanité de ce type de véhicule et présuppose que celui-ci, ne pouvant évoluer vers des formes de moins en moins polluantes qu'au même titre que d'autres, est en quelque sorte condamné à trouver sa spécificité dans des formes inédites d'adaptation fonctionnelle aux équipements urbains, d'appropriation fusionnelle au quartier et/ou d'incorporation symbolique de la ville - spécificité que ne sauraient développer d'autres modèles de véhicule. La petite voiture, si elle doit survivre, doit miser sur l'urbanité. Elle est en train, pourrait-on dire, de sortir du champ strict de l'automobile, peut-être même est-elle en train de quitter le monde de l'automobile pour entrer pleinement dans celui de l'"urbamobile", de quitter sa technologie de base, sa vocation strictement généraliste et le poids des archaïsmes qui pèsent sur sa définition (Dupuy) pour faire éclater ses standards - ce qui veut dire qu'elle devrait obliger à terme les constructeurs à s'associer aux préoccupations des urbanistes. Or, de son côté, l'urbanisme est en train de sortir lentement de l'idéologie du fonctionnalisme, ce qui veut dire que les professionnels avancés ne peuvent plus penser la ville en termes d'opposition tranchée entre l'automobile et le piéton et devraient être ainsi prêts à se rapprocher des préoccupations des constructeurs. Encore faut-il se donner les moyens de penser un tel rapprochement et d'en préfigurer les orientations possibles, afin d'une part d'autoriser une circulation vivante entre images manifestes, représentations latentes et représentations stéréotypées, et de s'assurer d'autre part d'un possible retour de ces fictions d'aujourd'hui à la réalité de demain.

Car quoi ? La voiture, petite ou grande, est toujours... une grande ou une petite voiture ! Quelle que soit la puissance des images qu'elle trimbale ou des représentations que l'on s'en fait, elle n'a que les vertus qu'on lui prête. Son propre sort ne lui appartient pas, pas plus que celui de la ville qu'elle investit ou du conducteur qu'elle séduit. De sorte qu'il faut moins croire aux représentations stéréotypées qui en font ou en feront la mort que véhiculer les images qui peuvent la faire exister.

Annexe

Lettre et fiche d'accompagnement pour le recueil d'anecdotes

Chers collègues,

Dans le cadre de nos travaux sur le rapport sensible et imaginaire à la ville, nous sommes chargés, par un accord passé entre l'EPFL, le PIR-Villes (CNRS) et la Régie Renault, d'une étude sur "le petit véhicule et la ville". L'objectif de cette étude est de dégager une typologie précise des pratiques, des usages et du rapport imaginaire à la petite voiture en milieu urbain.

Un travail d'enquêtes approfondies auprès de nombreux acteurs (politiques, techniques, associatifs, commerciaux, ...) nous donne des informations précises sur les représentations établies et sur les lobbys partisans, écologiques ou autres qui ont un discours bien formalisé sur la petite voiture.

Mais nous cherchons également à saisir des discours plus informels et à comprendre ce qui se passe au niveau de l'usage ordinaire et quotidien de la petite voiture, aujourd'hui de plus en plus répandue. Pour cela, nous cherchons à recueillir des récits brefs et suggestifs (issus du vécu personnel ou du récit d'un tiers, tirés de la pratique professionnelle ou de toute autre source, relatant une histoire ancienne ou une interaction récente, ...) en faisant un "**appel d'anecdotes**", auprès de personnes qui sont susceptibles d'y répondre. Nous serions reconnaissants si vous acceptiez de remplir et/ou de faire remplir quelques-unes des fiches que nous vous joignons.

Comme vous pouvez le constater, le récit ou l'histoire relatée doit être bref (il est en principe limité à une demi-page A4 et il suffit parfois de quelques lignes). **Toute situation remarquable impliquant une petite voiture dans le milieu urbain** nous intéresse. Les rubriques "contexte", "modalités de l'expression" et "schéma de fonctionnement de l'interaction" ne doivent pas nécessairement être remplies sauf si cela apparaît nécessaire à la compréhension de la situation relatée.

Vous remerciant par avance de votre collaboration, nous vous envoyons nos meilleurs sentiments.

Pascal Amphoux
Christophe Jaccoud

LE PETIT VÉHICULE A L'ÉPREUVE DE LA VILLE		RECUEIL D'ANECDOTES	
RÉCIT OU HISTOIRE DE PETITE VOITURE		PREMIERS ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION	
		REMARQUES DU RÉDACTEUR	
		CONTEXTE	
		MODALITÉS DE L'EXPRESSION	
		SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT	

Table

Avertissement

Introduction

Le petit véhicule à l'épreuve de la ville	2
1. L'immobilisation domestique - Hypothèse	2
2. L'Autonomie-hétéronomie des déplacements urbains	
- Problématique générale	3
3. Le petit véhicule urbain comme préfiguration des usages de demain - Problématique particulière	4
4. L'imaginaire de la petite voiture dans trois villes suisses	
- Enjeux et objectifs	5
5. L'enquête, le recueil et le parcours - Méthodes et techniques	6
5.1. <i>Une approche monographique et comparative</i>	6
5.2. <i>Une approche strictement qualitative</i>	7
5.3. <i>Trois approches, trois corpus, trois techniques</i>	7

PREMIERE PARTIE

REPRESENTATIONS ET STEREOTYPES ANALYSE DE DISCOURS INSTITUES

Chapitre 1

Entretiens semi-directifs	11
1. Discours technique, discours partisan, discours associatif	
- Le choix des interviewés	11
2. Cinq thèmes de relance - Guide d'entretien	12
3. Echantillon	13
<i>Suisse romande</i>	13
<i>Suisse allemande</i>	13
<i>Suisse italienne</i>	13
4. Modalités de présentation des entretiens	14
5. Esquisse typologique des représentations de la petite voiture	14

Chapitre 2

Les raisons du petit	16
Un choix raisonnable - Le "Technicien"	
(Entretien VD1)	16
Une voiture à partager - Le "Militant"	
(Entretien VD2)	20

Une perte des valeurs - L'"Individualiste nostalgique" (Entretien VD3)	24
Un signe d'urbanité - Le "Gestionnaire urbain" (Entretien VD4)	27
Un leurre ou une fiction - L'"Opposant" (Entretien VD5)	31
Chapitre 3	
Une écologie du minuscule	35
Une éthique de la mobilité - Le "Nouveau philosophe" (Entretien BE1)	35
Une trouvaille à faire - Le "Rationaliste du futur" (Entretien BE2)	39
Un maillon de la chaîne - Le "Prestataire de service" (Entretien BE3)	45
Un véhicule de réserve - Le "Promoteur" (Entretien ZH4)	49
Chapitre 4	
Miniature sans qualité	54
Une question résolue - Le "Politicien" (Entretien TI1)	54
Une forme nouvelle - L'"Expérimentateur" (Entretien TI2)	58
Un véhicule intermédiaire - Le "Rationaliste de l'intermodalité" (Entretien TI3)	61
La voiture du pauvre - Le "Positiviste" (Entretien TI4)	64
Des jouets d'enfant - L'"Esthète" (Entretien TI5)	67
Chapitre 5	
Un catalogue de représentations stéréotypées - Imagerie constituée	71
1. Rationnelle, écologique, ou immature	
- Synthèse par région	71
1.1. <i>La Suisse romande - Un témoin rationnel</i>	72
<i>Une deuxième voiture</i>	72
<i>Une économie du petit</i>	73
1.2. <i>La Suisse allemande - Un enjeu écologique</i>	73
<i>Une voiture authentique</i>	73
<i>Une étape vers la ville écologique</i>	74
1.3. <i>Le Tessin - Une fiction immature</i>	75
<i>Un certain droit à la fantaisie</i>	75
<i>Une miniaturisation disqualifiante</i>	76
2. Individualiste, complémentaire ou superflue	
- Synthèse par type de discours	77
2.1. <i>Le témoignage d'une individualisation des modes de transport - Discours technico-institutionnel</i>	77
2.2. <i>Une tendance illusoire - Discours politique ou partisan</i>	78
2.3. <i>Un enjeu de complémentarité - Discours associatif</i>	78
3. L'enjeu, le témoin et la fiction	
- Catalogue des figures et représentations	80

DEUXIEME PARTIE
IMAGES ET ANECDOTES
ANALYSE DE DISCOURS RESTITUES

Chapitre 1	
Le recueil d'anecdotes	84
1. Fondements méthodologiques	84
1.1. <i>Une forme expressive et intersubjective</i>	85
1.2. <i>Un rapport paradoxal entre fiction et réalité</i>	85
1.3. <i>Un regard intérieur et extérieur à la fois</i>	86
1.4. <i>Une logique interprétative</i>	87
2. Technique de recueil	87
3. Méthode de dépouillement et organisation typologique	88
Chapitre 2	
L'audience du petit véhicule	91
Représentation de la petite voiture	91
<i>La mort dans l'âme (R1)</i>	92
<i>Un amour de petite bagnole (R2)</i>	92
<i>Un excès de précaution (R3)</i>	92
<i>Boîte de vitesses (R4)</i>	92
<i>Enfin petite et néanmoins routière (R5)</i>	93
<i>Petites, rapides et sûres (ou l'envers du stéréotype) (R6)</i>	93
<i>La force du stéréotype (R7)</i>	93
Représentations de soi	94
<i>Effet de miroir (R8)</i>	94
<i>Bonjour la honte (R9)</i>	94
<i>De pères en fils (R10)</i>	95
<i>Une fidélité de marque (R11)</i>	95
<i>Appartenance collective (R12)</i>	95
Représentation de l'autre	95
<i>Jeune et individualisée (R13)</i>	96
<i>Voiture de jeune, voiture à voir (R14)</i>	96
<i>Une image repoussoir (R15)</i>	96
<i>Une voiture d'alcolo (R16)</i>	96
<i>Sympas mais parfois encombrantes (R17)</i>	97
<i>Des petites casseroles (R18)</i>	97
<i>Cela part avec du polish (R19)</i>	97
Représentation du futur urbain	97
<i>Pour un monde meilleur (R20)</i>	97
<i>Faute de transports en commun (R21)</i>	98
<i>Le rêve d'un deuxième véhicule pour la ville (R22)</i>	98
<i>Un rêve technologique (R23)</i>	98
Chapitre 3	
La pratique du petit véhicule	99
Conduite Jeune	99
<i>C'était le bon temps (C1)</i>	99
<i>Toit ouvert (C2)</i>	100
<i>Une Panda à tout faire (C3)</i>	100
<i>Une Panda de course (C4)</i>	100
<i>Morale télévisuelle : séduction, trahison (C5)</i>	101
<i>Un symbole d'irresponsabilité juvénile (C6)</i>	101
Conduite interactive	101

<i>Petite voiture, grande indulgence (C7)</i>	102
<i>Des regards amusés (C8)</i>	102
<i>Le regard tolérant des autres (C9)</i>	102
<i>"Tiens je ne suis jamais monté dans une..." (C10)</i>	103
<i>Compteur numérique (C11)</i>	103
<i>Un manque de respect (C12)</i>	103
<i>Contact au feu rouge (C13)</i>	104
<i>Quatre contre un (C14)</i>	104
Conduite libre	104
<i>Entre autocar et manège (C15)</i>	105
<i>Apprécier la ville (C16)</i>	105
<i>Conduite légère (C17)</i>	105
<i>Liberté de comportement (C18)</i>	105
<i>Envies et rémanences (C19)</i>	106
<i>Séparation (C20)</i>	106
Conduites d'échappement	106
<i>Dans les failles de la signalisation (C21)</i>	107
<i>Toujours plus pressées (C22)</i>	107
<i>Jours de neige (C23)</i>	107
<i>Un instrument de conquête (C24)</i>	107
<i>David et Goliath (C25)</i>	107
Chapitre 4	
L'imaginaire collectif de la petite voiture	108
Histoires et analogies	108
<i>Quatre éléphants dans une quatre chevaux (I1)</i>	108
<i>A la mesure du cinéma comique (I2)</i>	108
<i>Un chausse-pied pour Orson Welles (I3)</i>	109
<i>La tondeuse (I4)</i>	109
<i>Le sac à dos (I5)</i>	109
<i>Du scarabée au spermatozoïde (I6)</i>	110
Débordements du corps	110
<i>On aurait dû ouvrir le toit (I7)</i>	110
<i>Du siège arrière (I8)</i>	110
<i>Klaxon sous le genou (I9)</i>	111
<i>Une tache au plafond (I10)</i>	111
<i>Un coup de vieux (I11)</i>	111
Dilatations incongrues	111
<i>Amusantes à voir (I12)</i>	112
<i>Des femmes géantes (I13)</i>	112
<i>Cinq enfants dans une 2CV (I14)</i>	112
<i>Sur les routes de Kathmandou (I15)</i>	112
Transformations du regard sur la ville	112
<i>La peau de l'homme (I16)</i>	113
<i>Couleurs (I17)</i>	113
<i>Belle comme un chapeau (I18)</i>	113
<i>Parc latéral (I19)</i>	114
<i>Echelle et dramatisation (I20)</i>	114
<i>Wallons et Flamands (I21)</i>	114
Chapitre 5	
Un répertoire d'"images manifestes"	
Imaginaire constituant I	115

TROISIEME PARTIE
CONDUITES ET PARCOURS
ANALYSE DE DISCOURS CONSTITUES

Chapitre 1	
Le Parcours rétro-commenté	119
1. Une différence immédiate	119
2. Antécédants et adaptations	120
3. Le choix des itinéraires	122
4. Echantillon	123
5. Protocole d'entretien en trois étapes	123
6. Structure et présentation des textes	125
7. Préfiguration typologique et ordre de présentation	126
Chapitre 2	
Conduites d'affrontement	127
Les menaces de la connivence	
Entretien VD 10	127
<i>Un avocat de grande marque</i>	127
<i>Ville objective et conduite réglée</i>	128
<i>Panoramique, connivente et insécure</i>	129
Un objet étranger	
Entretien BE 14	131
<i>Un jeune médecin partagé</i>	131
<i>Les frustrations de l'altérité ou bien</i>	
<i>L'idéal de la voiture sans qualité</i>	132
<i>Indices et usages de la transparence</i>	133
Une voiture banalisée	
Entretien BE 1	135
<i>Une secrétaire à qui il reste une voiture pour sortir</i>	135
<i>Un véhicule à fonctions déterminées</i>	135
<i>Banalisation du véhicule, autonomie de conduite et</i>	
<i>indifférence à l'environnement</i>	136
Chapitre 3	
Conduites de convenance	139
Un medium vite oublié	
Entretien TI 10	139
<i>Un enseignant prosaïque et utilitariste</i>	139
<i>Immobilisation corporelle et conduite ralentie</i>	139
<i>La maîtrise, l'immédiateté et la transparence</i>	140
Un objet transitionnel	
Entretien BE 1	143
<i>Un Monsieur très "glatt"</i>	143
<i>Voiture de service et instrument de retraite</i>	144
<i>Découvertes paysagères et changements d'échelle</i>	145
Adéquation écologique et négociations urbaines	
Entretien BE 1	146
<i>Une pédagogue "écolo"</i>	146
<i>Une voiture convenable</i>	147
<i>Observation discrète, interaction et négociation</i>	148
Un véhicule conforme	
Entretien TI 15	151
<i>Une femme qui fait la pluie et le beau temps</i>	151
<i>Conformisme et "auto-affirmation"</i>	152
<i>Conformité et assimilation réciproque</i>	153

Une conduite ordinaire	
Entretien BE 11	154
<i>Ambivalente et honnête</i>	154
<i>Conduite intérieure et image extérieure</i>	155
<i>Entre le contrôle et la flânerie</i>	156
Une voiture pratique pour un corps vieillissant	
Entretien TI 12	158
<i>Forte, grande et belle</i>	158
<i>Un rapport d'authenticité à la voiture</i>	158
<i>Un rapport nostalgique à l'urbain</i>	160
Chapitre 4	
Conduites d'échappement	162
Le réenchantement des conduites urbaines	
Entretien VD 11	162
<i>Cadre et "petite conductrice"</i>	162
<i>Sensibilité à l'environnement urbain</i>	163
<i>Implication urbaine et conduite réenchantee</i>	163
Une voiture camérale	
Entretien VD 12	166
<i>Enseignante, mère de famille et conductrice émérite</i>	166
<i>Entre le réel et la représentation</i>	166
<i>Caméralité et habileté retrouvée</i>	167
Un véhicule de représentations	
Entretien TI 11	169
<i>Etudiante en ascension sociale</i>	169
<i>Une voiture de rêve</i>	170
<i>La virtualité de l'une fait la réalité de l'autre</i>	171
Un potentiel spécifiquement urbain	
Entretien VD 13	173
<i>Un journaliste qui hérite</i>	173
<i>La redécouverte des compétences</i>	174
<i>Nouvelles temporalités : Changements d'ambiance, conduites d'échappement et narrativité</i>	175
Emancipation familiale et reconquête urbaine	
Entretien TI 13	176
<i>Une femme modèle</i>	176
<i>Un rêve d'émancipation</i>	177
<i>Un instrument de ré-urbanisation</i>	178
Vive, impulsive, informelle et critique	
Entretien TI 14	179
<i>Entrepreneur et "vitelloni"</i>	179
<i>Le mouvement plus fort que la vitesse</i>	180
<i>Un ordre fusionnel</i>	182
Chapitre 5	
Une typologie de représentations latentes	
Imaginaire constituant II	184
1. Un objet a-normal dans l'environnement urbain	
- Conduites d'affrontement	185
2. Un médium naturel en milieu urbain	
- Conduites de convenance	187
3. Un véhicule existentiel dans le paysage urbain	
- Conduites d'échappement	191

Conclusion**Vie et mort des images de la petite voiture 197**

Banalisation de l'usage et mutations de l'imaginaire

- La mort d'un stéréotype 197

Le retour de la fiction - Les voies de l'ordinaire et du sensible 200

1. Mobilisation urbaine 201

1.1. Le jeu des interactions entre le conducteur et la rue 202

1.2. L'invention d'aménagements spécifiques 202

1.3. Le réinvestissement des "non-lieux" 203

2. Révolution immobilière 203

2.1. Garage et typologie architecturale 203

2.2. Services micromobiles et équipements multimodaux 204

2.3. Modèles et esthétique architecturale du nouveau garage urbain 204

2.4. Ecologie de la perception et typologies urbaines 205

3. Véhicule interface 205

3.1. Typologie des rapports d'image entre intérieur et extérieur 205

3.2. Du prêt de l'auto à l'auto-partage 206

3.3. Analyse des rituels d'entrée et de sortie dans l'espace public 207

3.4. Entre la boîte et l'écran 208

4. Variations sur le thème du confort 209

4.1. Les représentations latentes comme thèmes 209

4.2. Variabilité des caractéristiques de confort et vitesse de déplacement 210

Annexe 212**Table 214**

