



**HAL**  
open science

# LES PRATIQUES DE COVOITURAGE EN MILIEU RURAL : FREINS ET CONDITIONS D'ACCEPTATION

Kodjo Olivier Adjoto, Mahmoud El Amri, Jean-Baptiste Welté

► **To cite this version:**

Kodjo Olivier Adjoto, Mahmoud El Amri, Jean-Baptiste Welté. LES PRATIQUES DE COVOITURAGE EN MILIEU RURAL : FREINS ET CONDITIONS D'ACCEPTATION. 10ème Journée de Recherche en Marketing du Grand Est (JRMGE 2024), EM Strasbourg, Mar 2024, Strasbourg, France. hal-04598258

**HAL Id: hal-04598258**

<https://u-bourgogne.hal.science/hal-04598258>

Submitted on 3 Jun 2024

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

## **LES PRATIQUES DE COVOITURAGE EN MILIEU RURAL : FREINS ET CONDITIONS D'ACCEPTATION**

Kodjo Olivier ADJOTO  
Doctorant – IAE Dijon - CERMAB  
[kodjoolivieradjoto@gmail.com](mailto:kodjoolivieradjoto@gmail.com)

Mahmoud EL AMRI  
Doctorant – IAE Dijon – CERMAB  
[mahmoude lamri01@gmail.com](mailto:mahmoude lamri01@gmail.com)

Jean-Baptiste WELTÉ  
Professeur des Universités - IAE Dijon – CERMAB  
[jb.welte@gmail.com](mailto:jb.welte@gmail.com)

**Résumé :** Aujourd'hui, la société prend conscience des impacts néfastes des émissions de gaz à effet de serre, illustrées par un changement des actions quotidiennes vers des actions plus écologiques. Le secteur du transport, particulièrement polluant, révèle cette sensibilisation par des changements dans les habitudes de déplacement vers des alternatives respectueuses de l'environnement. Toutefois, l'attachement à la voiture persiste, notamment en milieu rural. Une expérimentation menée dans la région de Moissac (82) teste les conditions d'acceptation de solutions de covoiturage. Fondés sur des observations et des entretiens semi-directifs, les résultats indiquent que les pratiques, associées à la fonctionnalité de la voiture et à sa place prépondérante dans la vie quotidienne, sont les principaux freins à l'acceptation du covoiturage, et ce malgré une prise de conscience et une évolution des significations.

**Mots clefs :** transport ; pratiques ; conscience écologique ; covoiturage ; milieu rural.

## **CAR-SHARING IN RURAL AREAS : OBSTACLES AND CONDITIONS OF ACCEPTANCESIGNIFICATION**

**Abstract :** Nowadays, the society is becoming increasingly aware of the harmful impacts of gas emissions, as illustrated by a shift in everyday actions towards more environmentally-friendly ones. The transport sector, a particularly polluting sector, is revealing this awareness through changes in travel habits towards eco-friendly alternatives. However, attachment to the car persists, particularly in rural areas. An experiment carried out in the Moissac region (82) is testing the conditions for acceptance of car-sharing solutions. The results show that practices associated with the functionality of the car (doings) and its predominant place in daily life are the main obstacles to this change. Despite growing awareness, the transition to more sustainable transport practices remains hampered in rural areas.

**Keywords :** transport ; practices ; ecological awareness ; car-sharing ; rural area.

# LES PRATIQUES DE COVOITURAGE EN MILIEU RURAL : FREINS ET CONDITIONS D'ACCEPTATION

## Introduction

La crise climatique actuelle a considérablement renforcé la sensibilisation aux problèmes environnementaux. Pour de nombreux individus, la modification des habitudes de consommation est devenue une priorité, offrant ainsi la possibilité de réduire leur empreinte carbone. Parmi les secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre, le domaine des transports est particulièrement ciblé par ce changement de comportement, représentant une part significative des émissions selon le Ministère de la Transition Énergétique (2021).

Cette conscience écologique s'exprime concrètement à travers l'adoption de moyens de transport plus respectueux de l'environnement, tels que l'utilisation de vélos, de transports en commun, ou encore la pratique du covoiturage. Ces choix reflètent une volonté croissante de favoriser des comportements éco-responsables, contribuant ainsi à atténuer l'impact environnemental du secteur des transports.

Cependant, malgré ce constat, de nombreux freins semblent empêcher le changement de modes de transport, et notamment les habitudes individuelles. Malgré de nombreuses incitations, il existe un écart entre les intentions et la réalité des changements. Un *green gap* existe entre ce que l'on souhaite faire pour l'environnement, et ce que l'on fait réellement (Ochs, 2020). Concernant la mobilité, la voiture individuelle semble toujours un réflexe pour se déplacer, *a fortiori* en milieu rural où les solutions alternatives n'existent guère. Cette recherche s'inscrit dans une articulation entre comportements de consommation et politiques publiques : comment inciter les habitants des territoires ruraux à changer leurs habitudes de mobilité centrées sur la voiture ? Elle cherche à comprendre les mécanismes d'adoption de transports plus éco-responsables, en mobilisant la théorie des pratiques (Schatzki, 1996 ; Reckwitz, 2002). Nous avons mené une expérimentation sur l'adoption de nouveaux modes de déplacement dans la commune française de Moissac (Tarn et Garonne, 13 738 habitants ; INSEE, 2020) pour comprendre un éventuel changement de pratique, fondé sur un artefact de médiation (Marcandella, 2021) entre la SNCF<sup>1</sup> et les habitants.

Dans cette communication, nous analysons comment l'automobile structure les pratiques de déplacement en milieu rural. À partir d'une observation des déplacements dans le centre culturel de Moissac et d'entretiens semi-directifs, nous analysons les freins et les conditions d'adoption d'une solution de covoiturage.

## Cadre théorique : la pratique individuelle de l'automobile, un frein à l'adoption de comportements éco-responsable

La théorie des pratiques, développée par Schatzki (1996) et Reckwitz (2002), cherche à combler les lacunes entre les approches centrées sur l'individu et celles axées sur les structures sociales. Cette théorie considère les comportements comme des « performances observables » résultant d'activités interconnectées, de représentations, et de motivations guidées par des normes. Les pratiques se structurent notamment autour des compétences (doings), les significations (meanings) et les produits (objects) (Warde, 2005 ; Magaudda, 2011) Les compétences font référence aux capacités et aux connaissances nécessaires pour effectuer une

---

<sup>1</sup> La SNCF est à l'origine de cette expérimentation d'une solution de covoiturage que nous avons menée avec eux dans le cadre d'un partenariat de recherche.

pratique donnée. Les significations font référence aux valeurs, aux croyances et aux normes sociales qui sont associées à une pratique et qui la rendent significative pour les personnes qui la pratiquent. Les produits font référence aux objets matériels qui sont utilisés dans la pratique et qui sont souvent nécessaires pour la réaliser.

La théorie des pratiques a été explorée pour comprendre les motivations pour une consommation responsable dans différentes situations et secteurs notamment l'alimentation (Dyen et al., 2017), la consommation d'énergie (Roques et Roux, 2018 ; Innocent, François-Lecompte et Le Gall-Ely, 2020) et plus généralement la consommation durable (Sirieix et Le Borgne, 2017).

Selon Shove et Pantzar (2005), les pratiques impliquent également l'utilisation de choses particulières d'une certaine manière, ce qui souligne l'importance des objets matériels dans la production et la reproduction des pratiques.

La pratique de l'automobile s'avère typique de pratiques de déplacement dans les zones rurales et combine *meanings*, *doings*, et *objects*. La voiture est tout d'abord liée à des significations liées à la liberté et l'épanouissement. Selon Bourdieu (1984), elle s'impose comme un symbole de distinction de classe, une manifestation tangible du statut social. Dans cette optique, posséder un véhicule devient bien plus qu'une nécessité fonctionnelle, mais plutôt une déclaration visible de positionnement dans la hiérarchie sociale. Pour Barthes (1957), les modèles de voiture s'apparentent à des mythologies de la société de consommation. Cependant, Bourdieu (1984) souligne également que derrière cette image de liberté se dissimulent souvent des inégalités de classe, la voiture servant parfois à masquer les disparités sociales existantes. Gartman (2004) enrichit cette perspective en considérant l'automobile comme un moyen de compensation face à l'aliénation ressentie dans le contexte professionnel, offrant ainsi un exutoire à l'individu en quête de sens. Hebdige (1989) prolonge cette idée en considérant les voitures comme des objets de consommation, porteurs de significations multiples attribuées par différents groupes sociaux.

Au-delà de l'objet, la voiture agrège également un ensemble de pratiques de mobilité et de déplacement. L'utilité initiale de la voiture est tout d'abord le déplacement (professionnels et personnels). Se déplacer en voiture a ainsi évolué à travers les âges vers une pratique individuelle et un réflexe ancré dans la vie quotidienne de l'humain, notamment en milieu péri-urbain ou rural (Dupuy, 1999).

À travers le temps, la voiture comme objet est une extension des frontières de l'intime et du foyer, et une extension de soi (Belk, 1988). Elle devient une frontière qui étend l'espace contrôlé par l'individu (Hall, 1966).

La pratique automobile apparaît ainsi comme un réflexe de mobilité. Or, les politiques publiques encouragent une réduction de la consommation automobile, ce qui implique un changement de pratique. Dans cette recherche, nous nous inscrivons dans l'analyse de ces transformations. Quels sont les freins au basculement d'une pratique pointée du doigt comme néfaste à l'environnement vers une pratique plus éco-responsable ? Sous quelles conditions peut-elle s'effectuer ?

### **Méthodologie : Expérimentation préalable à une solution de covoiturage**

Pour étudier les pratiques et les changements de pratique, nous avons testé avec l'entreprise SNCF l'acceptabilité d'une solution de covoiturage dans un centre associatif d'une communauté de commune (la région de Moissac). Après avoir présenté une solution élaborée par une agence de design travaillant avec la SNCF (carte présentant des « lignes » de covoiturage entre des villages conduisant à Moissac) nous avons recueilli l'intention de covoiturer auprès d'usagers de ce centre associatif (qui regroupe une centaine d'associations

sportives et culturelles de tous âges) au cours d'une semaine de terrain en Mars 2023. La carte qui listait les usagers de l'association sur les lignes était censée faire prendre conscience aux habitants qu'ils pouvaient covoiturer au lieu d'utiliser leur véhicule personnel. Un texte explicatif présentant le concept d'un covoiturage organisé était présenté aux usagers de la maison des associations qui entrait pour leurs cours. Ils pouvaient également consulter la carte présente sur place en format A2 (annexe 1). À partir d'un guide d'entretien, nous avons ensuite échangé avec des habitants de cette commune sur leur perception de cette solution et leur intention de covoiturer. 108 individus ont été interrogés. L'ensemble des données ont ensuite été codées et analysées afin d'identifier les perceptions de cette carte et sa capacité éventuelle à envisager d'autres pratiques de mobilité que la voiture individuelle.

## **Résultats : Conditions d'acceptation et freins pour la pratique de covoiturage en milieu rural**

Nos résultats illustrent les freins à la pratique du covoiturage. La majorité des usagers du centre ont affirmé vouloir continuer à utiliser leur véhicule individuel malgré la compréhension de la carte. Les freins exprimés au covoiturage s'expriment sur les trois caractéristiques des pratiques (annexe 2). Tout d'abord, les représentations positives du covoiturage entrent en « concurrence » avec la signification d'épanouissement et de liberté de la voiture. Cette signification pourrait participer à faire évoluer les pratiques. Mais l'objet voiture comme frontière intime empêche certains usagers d'accepter d'entrer/faire entrer dans le véhicule. Enfin, malgré une signification positive du covoiturage et une « ouverture » de sa voiture à d'autres pour certains usagers, un dernier frein demeure : celui des manières de faire (*doings*), la voiture étant intégrée dans des contingences personnelles.

*Signification « écologique » versus signification de « liberté ».* Les significations évoluent et prennent en compte le changement climatique dans sa pratique automobile. La majorité des individus sont d'accord pour un changement de pratiques automobiles «...*On utilisera moins de voitures et écologiquement parlant ça va être très intéressant.* » (Mireille 50 ans) ; « *Si l'idée est de protéger aussi la nature oui...* ». (Gabriel, 56 ans) ; « *C'est une bonne idée cette carte, il faut le reconnaître, chacun est seul dans sa voiture, il faut qu'on modifie nos comportements à ce point* ». (Cyril 35 ans). La signification du covoiturage est aussi associée à une réduction d'un coût écologique important. Le covoiturage est perçu comme une économie bienvenue.

Malgré ces significations positives, la voiture reste une signification associée à la liberté comme le souligne Pauline (17 ans) : « *c'est pénible de toujours dépendre des autres pour se déplacer. Demander aux parents pour se rendre chez des amis, c'est bien quand on est ado, mais maintenant ce n'est plus possible* ».

*Le covoiturage, une intrusion dans l'intime.* Même si le covoiturage est associé à une signification positive, l'objet voiture reste une frontière intime pour beaucoup d'utilisateurs. Ils ne sont pas favorables à faire rentrer les gens dans cet espace par peur des autres comme le souligne Geneviève : « *pour faire ces genres de trajet, nous sommes avec nos enfants. Par exemple moi, je suis avec ma fille de 6 ans, donc je ne vais pas prendre une personne que je ne connais pas sur la route. Parce que notre sécurité en dépend.* » (35 ans). Céline l'exprime à l'inverse comme une contrainte qu'elle ne souhaite pas imposer aux passagers : « *si la personne peut supporter mes enfants qui s'engueulent derrière pas de problème. C'est une vie de maman quoi. J'ai envie de faire pipi, etc... Et on s'arrête, ils ont 4 et 6 ans donc il faudrait jouer avec ça. C'est possible avec une personne âgée, ou une maman qui peut me faire aussi confiance parce que moi aussi, j'ai des gamins.* » (Céline, 37 ans). La peur des inconnus, en dehors de la sphère intime et personne est une frontière qui reste également prégnante. Chantal évoque « ce

qu'on entend à la télévision » « *Avec tout ce qui se passe actuellement, il faut être prudent, on ne peut pas faire rentrer des inconnus dans la voiture* » (52 ans). Bernardette exprime clairement ses réticences : « *Évidemment, je ferai plus confiance à une femme qui est au centre culturel que je connais pour amener ma fille. C'est très mal de dire ça, mais c'est la réalité.* » (52 ans)

*La voiture comme connecteur familial et social.* Certains utilisateurs ont dépassé les freins liés au sentiment de liberté et de sécurité et seraient prêts à prendre des individus dans leur voiture. Cependant, lorsqu'ils se projettent dans des situations de covoiturage, c'est toujours en tant que conducteur, ...jamais de passager. Effectivement, ils souhaitent garder le contrôle de leur emploi du temps, la voiture étant liée à des contraintes personnelles et familiales. Ils ne viennent rarement qu'au centre culturel et en profitent pour faire d'autres courses, ou visites comme Elizabeth : « *si les horaires du passager correspondent à mes horaires, je peux aider. Mais nous n'avons pas les mêmes trajets tout le temps. Si moi, je veux aider une personne la marge de retard que je peux tolérer, c'est 5 min. En venant au centre, je peux prendre plus de personnes, moi, je suis partante. Mais au retour, il se peut que j'aie d'autres choses à faire.* » (52 ans). Elise souligne la dépendance que représentent ses enfants : « *moi, je veux bien, ça ne me dérange pas, mais j'ai deux enfants à deux cours différents donc je ne peux être que conductrice.* » (29 ans). Nazim rappelle combien la voiture lui permet de se connecter entre ses différentes activités : *je n'ai pas le temps et j'ai, pas presque le temps d'amener ma fille, après je dois travailler aussi* » (42 ans). Dans tous ces cas, ce n'est pas la voiture individuelle qui pose problème, mais tous les liens et connexions qu'elle permet de tisser. De manière symptomatique, les pratiques de covoiturage manqueraient alors de passagers (les covoitureurs acceptant d'ouvrir leur voiture sans l'abandonner).

### **Contribution : le covoiturage en milieu rural, une solution collective en plus pour une pratique automobile déjà sociale**

En adaptant la théorie des pratiques sociales (Schatzki, 1996 ; Reckwitz, 2002), nous avons identifié les freins à l'adoption de la pratique du covoiturage en milieu rural. Nos résultats révèlent des conditions d'adoption qui pourraient s'avérer favorables pour une partie des usagers (*meanings* et *objects* acceptables pour le covoiturage). Mais le principal frein s'avère les pratiques. Cela est dû à l'utilisation qui est faite de la voiture (*doings*) et à la place qu'elle occupe dans le quotidien de ces individus.

Même si la carte permet de « fixer une réalité » et faire progresser la prise de conscience du covoiturage, elle ne modifie pas fondamentalement *les doings*. Nos recherches soulignent le maintien d'un green gap (Ochs, 2020) malgré des dispositifs de communication et des incitations de pratique. Le vrai enjeu de la voiture dans le changement de pratique n'est donc pas son rôle statutaire, un objet de désir, de symbole et de statut social, etc. (Bourdieu (1984) ; Gartman (2004) ; Hebdige (1989)), mais plutôt sa place dans les pratiques. La voiture n'est pas une pratique « seule », mais un réseau de pratiques multiples et connectées entre elles. Démarche administrative ou de santé, déplacement professionnel, les courses/achats, loisirs (sport, cinéma...), visite à la famille ou aux amis, la voiture relie et associe ces différents déplacements. En zone rurale, sans concurrence, l'automobile est la seule pratique à permettre ces connexions.

Ainsi, le covoiturage s'avère une solution pertinente en milieu urbain, quand d'autres solutions sont possibles. Il s'avère une alternative à la voiture individuelle, alternative que le bus ou le train peut remplir. En zone rurale, seule face à la voiture, il révèle ses limites. Effectivement, il n'est pas une alternative collective à une pratique individuelle, mais une contrainte supplémentaire à une pratique qui est déjà collective et sociale par nature. En zone rurale, il apparaît contradictoire de considérer les conducteurs comme des individus circulant

seuls d'un point A à un point B. Ils connectent et se connectent souvent à d'autres individus et activités.

Faute d'autres solutions, la pratique de la voiture devient un connecteur social en zone rurale. La pratique automobile remplit déjà un rôle de covoiturage familial, amical, de voisinage. Imposer une solution de covoiturage revient à rajouter des contraintes qui ajoutent une surcharge supplémentaire pour le conducteur. La pratique automobile sociale existante serait alors assimilée à un transport en commun impossible à caser dans un emploi du temps déjà contraint par les multiples activités. Ainsi, ces solutions de covoiturage « imposées » apparaissent en décalage avec les modes de vie ruraux, et pourraient même passer pour une stigmatisation de ce mode de vie qui rejetterait des solutions passant pour « vertueuses » (le covoiturage). D'un point de vue sociétal, les réticences par rapport à la solution de covoiturage présenté questionne aussi le rôle des pouvoirs publics, qui pourraient assumer des solutions publiques de mobilité alternatives à la mobilité individuelle, ou proposer des services et activités à proximité.

### **Limites et futures recherches**

Cette étude nous a permis d'identifier les facteurs expliquant le non-changement de la pratique du covoiturage dans une commune rurale. La principale limite de cette recherche concerne le dispositif d'expérimentation qui en est resté au stade de la carte sans tester une réelle solution de covoiturage (mise en pratique). Nous avons donc testé le discours sur les pratiques plus que les pratiques elles-mêmes.

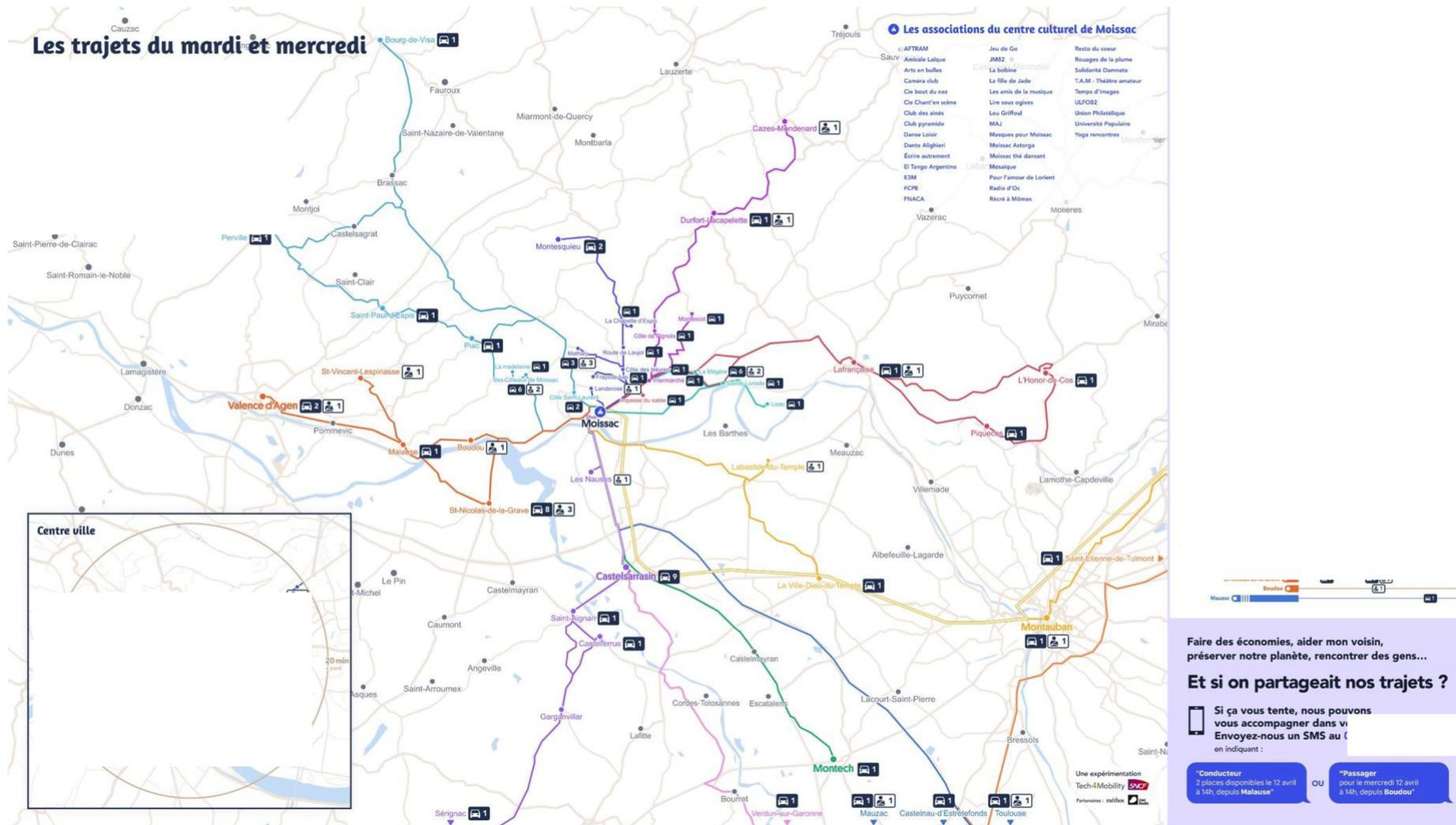
Les futures recherches pourraient s'appuyer sur la compréhension des pratiques de déplacement collectifs dans les zones rurales pour identifier les motivations et les freins en situation des déplacements collectifs. L'observation de l'ensemble des déplacements en voiture pourrait permettre de distinguer plus finement les pratiques automobiles individuelles (aller au travail, faire ses courses, partir à la salle de sport, etc.) des pratiques sociales (chercher ses enfants à l'école, voyager en famille, visiter ses parents, emmener un voisin faire les courses...). La distinction entre pratiques automobiles sociales et individuelles pourraient permettre de comprendre les conditions éventuelles d'une réduction des pratiques automobiles qui reste acceptable pour les utilisateurs.

## Bibliographie

- Barthes R. (1957/2014), *Mythologies*, Seuil, Paris
- Belk, R. W. (1988). Possessions and the extended self. *Journal of consumer research*, 15(2), 139-168.
- Bourdieu, P. (1984). A social critique of the judgement of taste. *Traducido del francés por R. Nice. Londres, Routledge.*
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Anthropos. Hall E.T (1966/2014), *La dimension cachée*, Seuil, Points Essais, Paris.
- Dyen, M., Sirieix, L., Costa-Migeon, S., Depezay, L. et Castagna, E. (2017) Comprendre les routines et pratiques au gaspillage alimentaire et au bien manger: approche de la consommation alimentaire par les théories des pratiques. *33ème Congrès international de l'Association Française de Marketing, Tours, 17-19 Mai.*
- Gartman, D. (2004). Three ages of the automobile: The cultural logics of the car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 169-195.
- Hall Edward Twitchell, Petita Amélie, Choay Françoise, Hall, E. T., Choay Françoise and Choay Françoise (2014). *La dimension cachée*. Paris: Éditions Points.
- Hebdige, D. (1989). *After the masses*.
- Innocent, M., et François-Lecompte, A. (2020). The value derived from a practice: An application to the case of energy savings. *Recherche et Applications En Marketing (English Edition)*, 35(2), 74-96.
- Magaudda, P. (2011). When materiality 'bites back': Digital music consumption practices in the age of dematerialization. *Journal of Consumer Culture*, 11(1), 15-36.
- Marcandella, E. (2021). Mise à l'épreuve du concept d'artefact de médiation pour appréhender la notion de parcours d'insertion. *Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels*, XXVI, 127-156. signification
- Ochs, A. (2020). Chapitre 5. Des utopies aux comportements de consommation : le *green gap*. Dans : Olivier Badot éd., *Utopies et consommation* (pp. 77-92). Caen: EMS Editions. signification
- Reckwitz, A. (2002). Toward a theory of social practices: A development in culturalist theorizing. *European journal of social theory*, 5(2), 243-263.
- Roques, P., & Roux, D. (2018). Consommation d'énergie et théorie des pratiques: vers des pistes d'action pour la transition énergétique. *Décision Marketing*, (2), 35-54.
- Schatzki, T. R. (1996). *Social practices: A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge University Press.
- Shove, E., & Pantzar, M. (2005). Consumers, producers and practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking. *Journal of consumer culture*, 5(1), 43-64.
- Sirieix, L., & Le Borgne, G. (2016). *Vers de nouveaux modèles de consommation?* (No. hal-01595649).
- Warde, A. (2005). Consumption and theories of practice. *Journal of consumer culture*, 5(2), 131-153.



## Annexe 1 : test d'un réseau de covoiturage vers le centre culturel de Moissac présenté aux usagers du centre



## Annexe 2 : Freins et conditions d'acceptation du covoiturage dans un milieu rural

