

**Catherine ESPINASSE**  
*Psychosociologue*  
**Consultante en Etudes  
& Recherches**  
3 bis rue des Lyonnais  
75005 Paris  
tel : 01 47 07 29 73  
fax : 01 45 35 72 97

**Peggy BUHAGIAR**  
*Psychosociologue en  
Environnement*  
**Etudes & recherches**  
12 rue du Colonel Renard  
92190 Meudon  
tel : 01 41 14 96 99  
fax : 01 46 23 03 04

**Résultats de l'étude sur :**  
**LES BESOINS ET STRATEGIES**  
**DES FEMMES PRO VOITURE**  
**dans le cadre du PREDIT**  
**financée par l'ADEME, la RATP, et la DRE Ile-de-France**  
**avec le soutien du GART et de Femmes en Mouvement**

**Ce document comprend :**

- **La synthèse de résultats (support de présentation orale)**
- **Les résultats de la phase exploratoire à Rennes (2 réunions de groupe)**
  - **Les résultats de la phase finale à Rennes (25 entretiens)**
- **Les résultats de la phase exploratoire à Nanterre (2 réunions de groupe)**
  - **Les résultats de la phase finale à Nanterre (15 entretiens)**
- **Les questionnaires filtres, les guides d'animation et d'entretien**

## I/ Le contexte et les constats de départ

Les manques de données relatives aux femmes, à leur mobilité et à leur rapport à la voiture - cet objet du vingtième siècle qui fut longtemps associé, au moins symboliquement, à la seule gent masculine - nous ont amenées à nous interroger sur **la nature des motivations des femmes à choisir l'automobile, quand elles pourraient avoir recours aux transports en commun**. Il existe certes des informations chiffrées sur le parc automobile, le nombre croissant des immatriculations de véhicules, les clientèles des constructeurs automobiles et des différents acteurs des transports en commun. Soit autant de mesures qui permettent d'évaluer, au fil des années, le nombre des usagers des différents modes de transport, mais aussi les distances parcourues et la fréquence des déplacements quotidiens. Mais cette mobilité n'est abordée le plus souvent que globalement, en tant que mouvement de masse, ou bien localement, dans un souci d'estimation des flux. Bien que les usagers des transports en commun soient constitués aux deux tiers de femmes, l'intérêt que les acteurs du transport collectif leur porte est récent, dans la mesure où ils ont longtemps considéré que le comportement des femmes n'était pas différent de celui des hommes en matière de mobilité.

Cependant, il n'existe que peu d'approches qualitatives, ou tentatives d'explication, de ce qui sous-tend les comportements relatifs aux choix modaux, en termes de déplacements. Il en va dans l'univers des transports publics comme dans bien d'autres domaines : la vision macro-économique, la sacro-sainte mesure, associée à la technicité, l'emportent sur la compréhension des besoins ressentis par les individus, sur la détection des valeurs d'usage attribuées aux différents types de véhicules, le contenu des représentations des séquences temporelles et des espaces, sur la compréhension des processus de choix d'un type de mobilité plutôt que d'un autre... L'illusion d'objectivité que suscite la mesure des comportements en tant que faits sociaux occulte, là comme ailleurs, la prise en compte de ce qui ne s'inscrit pas dans la pure rationalité, de ce qui n'appartient pas aux nomenclatures statistiques en vigueur et relève du symbolique et de l'imaginaire...

**Quelle est la nature de cette "dépendance" à l'objet voiture, chez les femmes?** Telle a été la question que nous nous sommes posée, à une époque où tous les indicateurs démontrent l'irrésistible ascension de l'usage de l'automobile, voire un tout automobile qui commence seulement, au regard du développement durable, à être contesté, ou limité - au moins dans les agglomérations où se sont développées en centre ville des zones piétonnes, et où ont été construits des parkings à l'entrée de la ville.

A cette remise en cause de l'objet voiture, en tant que source de pollution, cause d'accidents corporels et de mortalité particulièrement élevée chez les jeunes, s'ajoute le constat de l'usage croissant de la voiture par les femmes. Celles-ci seront bientôt aussi nombreuses à conduire que les hommes et plus d'un ménage sur quatre possède au moins deux voitures. Cette parité prochaine entre hommes et femmes, en terme de conduite automobile, nous a également questionnées, en tant que femmes, et que chercheuses en sciences sociales. Ces constats ont constitué les points de départ de notre investigation.

**Le développement des transports collectifs** dans les grandes agglomérations, l'amélioration des services et de l'accessibilité des dessertes par un maillage de plus en plus dense, sont autant d'efforts des acteurs des transports publics qui se heurtent, semble-t-il, à une sorte d'attachement à l'automobile de la part des publics visés. Et c'est bien cette dépendance psychologique des femmes à l'automobile que nous avons décidé d'investir, et dont nous avons cherché à déceler la nature, au travers du rapport à l'objet, au temps et à l'espace.

**Ces femmes que nous avons qualifiées de "pro-voiture"** ont constitué la population que nous avons principalement étudiée. La possibilité d'un véritable choix modal a été le critère retenu pour la constitution de l'échantillon. Il sous-tend le concept même que nous avons utilisé de *femmes pro-voiture*. Ce sont en effet des femmes qui, bien que considérant leur quartier de résidence comme étant bien desservi par les transports en commun, prennent leur voiture tous les jours de la semaine - au moins pour se rendre au travail - que nous avons choisi d'interroger.

## II/ Les objectifs et finalités de la recherche

Nos objectifs prioritaires étaient de comprendre la nature des motivations de femmes pro-voiture à l'égard de l'automobile, ainsi que la nature de leurs freins à l'égard des transports en commun qu'elles ont à "portée de main", mais auxquels elles n'ont pas ou peu recours au quotidien. **Le pourquoi de cette préférence pour l'automobile de la part de femmes** a suscité une recherche documentaire et une réflexion méthodologique.

Les objectifs d'étude que nous nous étions assignés présupposaient de comprendre aussi, et plus largement, les modes de structuration du **temps** quotidien, les modes de rapports aux différentes séquences temporelles, le vécu des temps quotidiens par les femmes actives interrogées. **L'analyse du rapport au temps nous apparaît indissociable de celle du rapport à l'espace**, aux différents espaces de vie des femmes. Cet axe de recherche a permis que soient abordés spontanément l'évaluation et le vécu des temps de déplacement, en fonction des modes de transport choisis, et le rôle attribué à l'usage de l'automobile dans ces rapports des femmes à l'espace et au temps.

Notre recherche portait aussi sur les représentations de la voiture, des transports collectifs et des différentes formes d'écomobilité. Ont été également abordés les vécus des femmes par rapport aux différents espaces traversés ou occupés, leurs modes d'évaluation et d'interprétation des politiques urbaines en vigueur. La nature des bénéfices retirés du mode de transport privilégié a été comparée à celle des bénéfices issus des autres modes de déplacement - des transports en commun en particulier.

Cette recherche a pour finalité de nourrir les réflexions stratégiques des acteurs des transports publics et de détecter les conditions d'un changement modal de la part de ces "accros de la voiture" comme les a qualifiées la presse (*Libération* du 27/11/99). Les résultats de cette recherche ont été présentés lors des 17<sup>èmes</sup> Rencontres des Transports Publics organisées par le GART le 25/11/99 à Mulhouse.

Nous insistons d'emblée sur le fait qu'il s'agit ici d'une recherche qualitative qui porte sur un échantillon restreint de femmes et surtout sur une population spécifique de pro-voiture. L'échantillon est composé exclusivement de **femmes de 25 à 49 ans ayant une activité professionnelle et s'inscrivant dans les catégories sociales moyennes**.

Nous avons délibérément exclu de notre échantillon les classes sociales les plus favorisées et les plus défavorisées, en vue d'une relative homogénéité sociale de celui-ci. Toutes les femmes interrogées exerçaient une activité professionnelle à temps plein ou à temps partiel. Les principales professions étaient : employées, secrétaires, fonctionnaires, enseignantes, visiteuses médicales, esthéticiennes, cadres et commerçantes.

Les résultats de cette recherche ne sont pas représentatifs de l'ensemble de la population féminine et ne peuvent donc être généralisés à toutes les femmes, ni même à toutes les conductrices... L'éclairage que nous apportons sur cette seule catégorie de femmes pro-voiture permet de déceler la nature du rapport à cet objet, par des femmes qui, dans leur pratique quotidienne, ne peuvent s'en passer, le choisissent au détriment des transports en commun, pour leurs trajets quotidiens.

Pour déceler les spécificités des représentations de ces femmes pro-voiture, nous avons aussi étudié des femmes pro-transports en commun, afin d'avoir des éléments de comparaisons.

### III/ La méthodologie

Pour comprendre les logiques perceptives et affectives de ces femmes pro-voiture, en matière de temps, d'espace et de mobilité, mais aussi leur imaginaire et les dimensions symboliques attribuées à l'automobile, nous avons réalisé une recherche qualitative qui a comporté **deux phases d'étude, sur deux sites**. Ces lieux de résidence des populations étudiées - lieux de recueil de l'information - ont été définis par les organismes publics qui ont permis la réalisation de cette recherche. Ainsi ont été retenues en tant que populations étudiées : des habitantes de la ville de Nanterre (proche banlieue parisienne), et des habitantes du district de Rennes. Un questionnaire filtre a été conçu pour le recrutement des participantes aux groupes et des interviewées. Ce questionnaire filtre, a fait l'objet d'une passation téléphonique.

**Une phase exploratoire dans chaque site**, a d'abord eu lieu par réunions de groupe. Ce mode de recueil de l'information permet de déceler rapidement les représentations et fonctions attribuées aux différents modes de déplacement, types de transport. Ces réunions de groupe qui ont duré trois heures et demi, ont été animées à partir de techniques projectives et associatives. Chaque groupe était composé de huit ou dix participantes.

**Deux réunions de groupe ont été menées à Nanterre et Rennes**. Dans chaque ville, nous avons constitué, animé et analysé un groupe de femmes pro-transport en commun et un groupe de femmes pro-voiture, afin de pouvoir comparer ces deux types opposés de femmes en matière de choix modal. Dans les deux cas, il s'agissait bien d'individus qui avaient le choix entre l'automobile et les transports collectifs, et qui n'étaient donc pas dans la contrainte d'avoir recours à l'un ou à l'autre...

**Une phase d'approfondissement** a été menée dans les deux sites par entretiens ouverts auprès exclusivement de femmes pro-voiture. Nous avons réalisé au total **quarante entretiens ouverts** : quinze entretiens ont été menés en région parisienne, auprès d'habitantes de Nanterre, et vingt cinq ont été menés auprès d'habitantes du district de Rennes. Ces entretiens, qui ont été menés par des femmes psychosociologues rompues aux techniques de la non-directivité, ont duré au moins une heure et demie et ont eu lieu le plus souvent au domicile des personnes interrogées, et parfois sur leur lieu de travail. Ayant tous été enregistrés, ces entretiens en face-à-face, ont ensuite été retranscrits intégralement, en vue d'une analyse de contenu thématique exhaustive et détaillée.

**Notre consigne**, lors du recrutement des participantes aux groupes comme lors de la prise de rendez-vous, était la réalisation *d'une étude sur les modes de vie des femmes*. Cet élargissement de notre champ d'investigation déclaré - par rapport à notre effective focalisation sur les vécus de l'automobile, par des femmes pro-voiture en tant que population spécifique - avait pour avantage de nous permettre de recueillir des propos plus spontanés que dans le cas d'une préparation au sujet ou d'une pré-sensibilisation.

**Le thème introductif** que nous avons retenu tant pour les réunions de groupe que pour les entretiens a été le temps. Il a été demandé aux femmes interrogées en début d'entretien et de réunions comment elles structuraient leur temps quotidien, *une journée ordinaire* de la semaine. En raison des objectifs de notre recherche, nous avons volontairement limité le champ de notre investigation aux jours actifs. Cependant émergent parfois dans les propos recueillis, quelques éléments de comparaisons spontanés avec le temps des week-end et des vacances.

Par ailleurs, signalons que toutes les personnes que nous avons interrogées, que ce soit dans le

cadre d'une participation à une réunion de groupe, ou dans le cadre d'un entretien en face-à-face, ont été dédommagées du temps qu'elles ont bien voulu nous accorder (250 F pour la participation à un groupe et de 200F pour avoir accepté un entretien en face-à-face). Ce principe du dédommagement nous apparaît indispensable pour garantir une disponibilité d'au moins une heure de la part des personnes interrogées...

Enfin, les résultats ont été présentés aux commanditaires de cette étude à la fin de chaque phase de terrain réalisée. Le rapport final se compose donc :

- des résultats de la phase exploratoire à Rennes
- des résultats de la phase d'approfondissement à Rennes
- des résultats de la phase exploratoire à Nanterre
- des résultats de la phase d'approfondissement à Nanterre
- d'une synthèse des résultats en 3 pages et des supports de présentation visuels
- des outils de recueil de l'information

## IV/ La composition des échantillons

Nos échantillons étaient composés de la façon suivante concernant les tranches d'âges et le statut familial de ces femmes.

Phase exploratoire :

**4 réunions de groupes, dont 2 avec des femmes pro-voiture et 2 avec des femmes pro-transports en commun**

4 réunions de groupes	Rennes 2 groupes		Nanterre 2 groupes		Totaux
	Pro TC	Pro Voiture	Pro TC	Pro Voiture	
25 à 29 ans	2	1	1	1	5
30 à 39 ans	2	3	2	3	10
40 à 49 ans	4	6	7	4	21
En couple	6	7	8	6	27
Séparée ou Veuve	0	2	1	1	4
Célibataire	2	1	1	1	5
Avec enfant(s)	6	6	10	7	29
Nombre de participantes	<b>N=8</b>	<b>N=10</b>	<b>N=10</b>	<b>N=8</b>	<b>N=36</b>

Phase d'approfondissement :

**40 entretiens ouverts auprès de femmes exclusivement pro-voiture**

25 à 29 ans	2	6	8
30 à 39 ans	11	3	14
40 à 49 ans	12	6	18
En couple	17	9	26
Séparée ou Veuve	7	4	11
Célibataire	1	2	3
Avec enfant(s)	20	7	27
Nombre d'entretiens	<b>N=25 Rennes</b>	<b>N=15 Nanterre</b>	<b>N=40 Total</b>

Parmi les 40 femmes interviewées, 26 vivaient en couple, et dans ces foyers :

- 13 sur 17 possédaient 2 voitures, sur le district de Rennes
  - 5 sur 9 possédaient 2 voitures, en région parisienne
- Soit au total : 18 foyers multi-possesseurs (de deux voitures).

# **PHASE EXPLORATOIRE A RENNES ET SON DISTRICT**



# PLAN

## ECHANTILLONS

### **I. STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE**

*A. Les modes de structuration du temps de la journée, communs aux deux groupes*

*B. Les différents types de structuration et d'organisation du temps de la journée*

Typologie des femmes selon leur organisation de la journée

*C. Les moments agréables et désagréables de la journée*

*D. Gagner du temps et perdre du temps*

### **II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENTS**

*A. Les déplacements*

Les temps de déplacement

Les types de trajets

Le vécu des espaces traversés

*B. Les modes de déplacement*

Les représentations de la voiture par les femmes pro-voiture

Les représentations de la voiture par les femmes pro-transports en commun

Les TC selon les femmes pro-voiture

Les TC selon les femmes pro- transports en commun

Les autres modes de déplacement

*C. La multimodalité*

### **III. EVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS**

*A. Images du développement urbain en matière de transports individuels et collectifs*

*B. Les attentes exprimées par les participantes*

### **IV. PRINCIPAUX RESULTATS ET HYPOTHESES A L'ISSUE DE CETTE PREMIERE PHASE D'ETUDE**

## ECHANTILLONS

Le recrutement s'est effectué à partir du questionnaire filtre joint en annexe.

### ➤ **Le groupe de femmes pro voiture**

- Le groupe des femmes pro voiture était composé de 10 participantes dont :
  - 7 habitantes de Rennes
  - 3 habitantes de villes du district : St Jacques, Pacé, Cesson-Sévigné.
- En terme de **tranches d'âges**, l'échantillon se répartissait de la façon suivante :
  - 1 de moins de 30 ans
  - 3 de 30 à 39 ans
  - 6 de 40 à 49 ans
- Les **situations de famille** étaient variées :
  - 7 femmes vivaient en couple
  - 3 ne vivaient pas en couple : 2 veuves et 1 célibataire

Parmi ces 10 femmes :

- 6 avaient des enfants : 2 femmes avaient plus de 3 enfants (5 et 6)
  - 1 femme avait 3 enfants
  - 3 femmes avaient 2 enfants
- En **terme de professions exercées**, le groupe était composé de 5 professions "supérieures" :
  - 2 ingénieurs
  - 1 professeur d'université
  - 1 contrôleur des impôts
  - 1 gérante de magasin
- 5 professions intermédiaires :
  - 1 institutrice
  - 1 infirmière
  - 1 agent immobilier
  - 1 agent technique de laboratoire
  - 1 assistante sociale

### ➤ **Le groupe de femmes pro transports en commun**

- Le groupe des femmes pro transports en commun était composé de 8 participantes dont :
    - 5 habitantes de Rennes
    - 3 habitantes de villes du district : 2 de Vern-sur-Seiche, et 1 Cesson-Sévigné
  
  - En terme de **tranches d'âges**, l'échantillon se répartissait de la façon suivante :
    - 2 de moins de 30 ans
    - 2 de 30 à 39 ans
    - 4 de 40 à 49 ans
  
  - Les situations de famille :
    - 6 femmes vivaient en couple
    - 2 célibataires
- Parmi les 8 femmes :
- 6 avaient des enfants : 1 femme avait 3 enfants  
4 femmes avaient 2 enfants  
1 femme avait 1 enfant
- 
- En terme de **professions exercées**, le groupe était composé exclusivement de professions intermédiaires et cadres moyens :
  - 2 secrétaires fonctionnaires
  - 1 agent de comptoir
  - 1 employée de banque
  - 1 agent des impôts
  - 1 technicienne URSAFF
  - 1 assistante sociale
  - 1 commerçante

Il est à noter d'emblée que les participantes à ce second groupe étaient globalement de milieu socio-économique un peu moins élevé que les participantes du groupe des femmes pro voiture... Cette différence non voulue est elle-même révélatrice de la rareté extrême de femmes pro transports en commun de milieu social très favorisé.

# I. STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE

## A. Les modes de structuration du temps de la journée, communs aux deux groupes

Toutes les femmes dans les deux groupes structurent le temps "d'une journée ordinaire de leur semaine" en **quatre ou cinq phases ponctuées par le lever et le départ de la maison, l'arrivée au travail, le déjeuner, le retour au foyer et la soirée.**

Il est étonnant de constater à quel point au travers des questionnaires auto-administrés (sur le thème : "Racontez comment se structure le temps de votre journée à une amie") **les femmes détaillent le début de leur matinée** : du moment du lever au moment du départ de la maison. Le petit déjeuner est certainement le repas qui fait l'objet du plus grand nombre de commentaires.

*7h, Amélie frappe à la porte, il est urgent de se lever, un œil fermé, l'autre sur le réveil, les bras autour de ma fille qui m'a rejoint au lit. Puis douche. 7h35, café dans la cuisine avec Amélie et Pierre. Puis quart d'heure de folie, se maquiller, ranger la cuisine... Et ainsi des descriptions sont données sur une page entière!*

Il est également étonnant de constater à quel point en revanche est **décrite de façon monolithique le plus souvent la journée de travail.** Celle-ci n'est évoquée que par la pause déjeuner ou par les pauses café et cigarette.

*J'attends avec impatience la coupure du midi pour avoir un peu plus de temps et surtout une pause cigarette.*

L'après-midi de travail est mentionné par :

*13h45, bureau.*

Quant aux **soirées**, qui commencent avec le retour à la maison, elles se caractérisent essentiellement par **un stress éprouvé** en particulier par les mères entre le retour au foyer et le repas. Il est tout de même très souvent signalé qu'une pause très courte mais appréciable en rentrant s'intercale entre le bureau et la reprise "du travail" lié au foyer.

*Pause thé, quelque soit l'heure parce que c'est la détente, le moment de lire le journal.*

La fin de soirée fait l'objet de peu de commentaires et **les conjoints ne sont que peu mentionnés** dans ces descriptions individuelles et écrites.

*Le repas fini, mon mari met le pyjama au petit. Puis le lit se profile, génial! Bouquin et dodo.*

## ***B. Les différents types de structuration et d'organisation du temps de la journée***

La façon dont s'organisent les différents moments de la journée dépend de la structure familiale, de la présence ou non d'enfants et enfin de l'âge des enfants. Les femmes qui ont des enfants de niveau scolaire primaire voire secondaire (collège) ressentent la nécessité d'organiser leur temps quotidien, plus que celles qui n'ont pas d'enfants ou des enfants plus âgés.

Ces différences de composition du foyer et de gestion de celui-ci ont une incidence sur l'existence et le vécu des moments agréables et désagréables, nous le verrons ultérieurement.

Par ailleurs, outre des différences psychologiques dans le vécu et l'organisation du temps, une sorte de "sagesse" semble s'acquérir avec l'âge. Plus on vieillit plus on prend son temps et plus l'organisation de celui-ci perd de son importance pour bien mener son quotidien. Cette attitude de déni d'organisation est qualifiée de "choix philosophique" par les mères grands enfants (souvent plus de 40 voire 45 ans) en matière de gestion du temps.

### **Typologie des femmes selon leur organisation de la journée**

Trois types de femmes peuvent être décrites aux vues de leurs vécus en matière de gestion du temps :

#### **Les supers- organisées**

**Elles recherchent une organisation aussi bien dans leur vie professionnelle que dans leur vie privée.**

**Ayant des enfants de moins de 15 ans voire moins de 11 ans**, souvent mères de trois enfants ou plus, elles ressentent l'absolue nécessité d'organiser leur journée pour assumer leurs tâches de mères et de femmes actives professionnellement.

Cette organisation a pour but de permettre des moments de rassemblement heureux de la famille au foyer qui sont vécus comme la récompense, le bénéfice affectif de l'effort organisationnel accompli.

*Quand tout le monde passe à table et que tout le monde est de bonne humeur, c'est comme si tout s'est bien organisé.*

*C'est pénible le grain de sable qui tombe dans l'organisation bien huilée.*

#### **Les semi-organisées**

Deux types ressortent :

- **elles ont une vie professionnelle très organisée et ne veulent pas avoir d'organisation dans leur vie privée, ou très peu et plutôt le week-end.**

*A la maison, c'est plutôt l'imprévu par rapport au travail. On s'adapte.*

*En dehors du travail, je n'ai pas de montre, j'ai beaucoup de mal à me projeter dans le temps, je refuse les horaires quand ce n'est pas obligatoire.*

- **elles ont des journées professionnelles remplies d'aléas et une vie privée dite plus organisée.**

*Au travail, il y a toujours des imprévus, alors qu'à la maison c'est plus organisé.*

**Ayant des enfants adolescents ou n'en ayant pas du tout**, elles sont prêtes à poser une certaine organisation minimale pour assurer le remplissage du réfrigérateur régulièrement et la propreté de la maison, mais n'iront pas plus loin dans leur planification. L'organisation du temps a pour finalité dans ce cas un gain de temps pour soi (ou avec le conjoint) ou encore avec les enfants.

*J'organise que les repas du soir, si je me plante pour le comptage de la nourriture, c'est le bordel!*

*Quand je suis à jour dans mon travail, j'apprécie de me dire que je suis prête et savoir que j'ai tout le temps pour faire ce que je veux.*

*Une bonne journée c'est quand j'ai eu le temps de prendre mes enfants un par un et de passer du temps avec.*

**Le conjoint a d'ailleurs un rôle souvent important**, puisqu'il prend en charge, au moins en partie, les tâches liées au foyer.

*Mon mari fait le ménage et les repas dans la semaine, je mets les pieds sous la table.*

## Les improvisatrices

**Elles déclarent ne pas avoir besoin d'organisation voire la refuse dans leur vie.** Elles sont jeunes et sans enfant ou bien ont plus de 40 ans et ont connu une vie plus organisée quand leurs enfants étaient plus petits. Leur point commun : elles prennent la vie comme elle vient et écoutent leurs envies, font en fonction de leur état. Leurs exigences par rapport au temps ne se posent plus en terme de "comment en gagner" mais plutôt "comment le vivre au mieux". "Perdre du temps" n'est pas dans leur vocabulaire, il est remplacé par "avoir des valeurs plus humaines" en prenant le temps par exemple d'être à l'écoute des autres et d'elles-mêmes. Il n'existe pas chez ces femmes le désir d'optimiser leur emploi du temps. **Elles ont décidé de lâcher prise sur le temps.**

*Je n'ai pas d'enfant mais je ne sais pas comment je ferais si j'en avais, ça ne me motive pas pour en avoir.*

*Je suis plus cool qu'avant, j'ai vraiment relâché depuis que les enfants sont grands, c'est un changement de vie volontaire.*

*Ca s'apprend de ne pas se forcer.*

### ***C. Les moments agréables et désagréables de la journée***

Comme nous l'avons dit, la nature et le vécu de moments agréables et désagréables sont en partie conditionnés par la structure familiale, et par le type de gestion du temps qui en découle.

#### **Les moments agréables**

Les "super organisées" vivent les moments de rassemblement familial, principalement les dîners, comme la récompense du devoir familial accompli et tirent de ces moments une grande satisfaction.

Les moments les plus agréables pour les semi-organisées et les improvisatrices sont plutôt marqués par :

- les débuts de matinée, les instants volés sous la couette, les petits déjeuners et les préparations corporelles et vestimentaires,
- les ruptures avec le travail, même courtes (pauses cigarette) ou symboliques. Ainsi par exemple, l'arrivée au foyer s'accompagne de comportements qui marquent une non activité : se défaire de sa tenue de travail, enlever ses chaussures, mettre un vieux pull, lire un journal dans le canapé...

*Je me mets dans le canapé après le travail, c'est la pause, et après ça repart quand les enfants rentrent.*

*On retrouve ses marques le soir, on redevient soi.*

Point commun entre toutes les participantes, la convivialité et les relations amicales sont des moments recherchés et appréciés : discuter avec les copines, conversations téléphoniques le soir, pauses cigarette entre collègues...

*Les coups de fil des amies le soir, c'est sympa la solidarité féminine.*

**Il existe trois temps du plaisir : le début de la journée, le midi, et l'après dîner.** Le matin, les moments consacrés aux soins corporels, à l'habillement, le petit déjeuner, l'écoute de la radio sont autant de sources de petits plaisirs à peine formulés ou formulés du bout des lèvres.

On trouve les couples d'activités suivants pour les moments qualifiés d'agréables par les femmes interrogées, qu'elles soient pro voiture ou pro transports en commun : douche- radio, bain- radio, petit déjeuner- radio, voiture- radio, bus-bouquin.

Le soir, en particulier après le dîner et quand les enfants sont dans leur chambre ou couchés, quand les adultes sont désinvestis du rôle de parents, quand enfin se retrouve le couple, quelques éléments sont évoqués : le canapé, le lit ou la couette selon les générations, et la télévision.

*Quand je me mets sous la couette avec un bouquin et que la maison est silencieuse, c'est le top.*



*Je lis au moins 1/2h 1h le soir, c'est le moment de tranquillité de la journée, parfois je n'éteins que vers 1h du matin.*

Il est à noter qu'il existe trois types de soirées qui correspondent à trois types de femmes et vécus différents : les soirées chez soi, les soirées avec sortie de temps en temps (restaurant, cinéma, soirée entre amis...), les fins de journées et soirées passées à faire une autre activité, en particulier une activité artistique (sculpture, danse, chant...)

*Ma passion c'est la sculpture, quand j'en fais le soir, je suis hors du temps.  
Mes soirées : la télé ou le ciné ou le théâtre avec les copines.*

### **Les moments désagréables**

Le réveil est un moment souvent jugé pénible dans la mesure où "les soirées ne sont jamais assez longues". Ainsi pour celles qui ont tendance à se coucher tard, le réveil est-il forcément difficile !

*J'ai beaucoup de mal à me coucher, c'est le seul moment à soi. Alors le matin c'est dur de se lever.*

Notons que ce sont les femmes qui n'ont pas de jeunes enfants ou dont les professions sont moins valorisantes qui semblent éprouver le plus de difficulté à se lever. Une des participantes a trouvé comment y remédier en travaillant en horaires décalés. Elle n'a pas de contrainte de lever, mais reste consciente de devoir sacrifier des soirées entre amis pour aller au travail.

**Le "rush" de fin de journée, est vécu comme un écartèlement entre tous les membres de la famille quand celle-ci est composée d'enfants ou préadolescents.** Les principales tâches inhérentes à la maisonnée doivent s'effectuer en un minimum de temps, dans le fameux 18-20h : sollicitations des enfants, discussion avec le conjoint, préparation du dîner... C'est certainement à cette tranche horaire que pensent les femmes actives quand elles imaginent "Madame Gagne du temps" capable de faire plusieurs choses à la fois sans se fatiguer!

*Quand tout le monde arrive en même temps, il faut répondre à tout le monde à la fois.*

*Je gère les devoirs pas finis, les chamailleries pour la télé, les repas...C'est un moment de folie.*

Les aspects routiniers sont rebutants et laissent une impression de ne jamais en avoir fini.

*Je n'arrête pas de remplir le réfrigérateur. Ce sont les tâches répétitives qui sont pénibles.*

En plus de la fatigue due au travail fourni dans la journée, **cette angoisse implicite du retour peut peser sur l'évaluation du trajet de retour en lui-même**, quelque soit le mode de déplacement utilisé. Les participantes évoquent un retour toujours plus pénible que l'aller, les unes se plaignant des embouteillages, les autres de la promiscuité dans les bus.

*Quand je n'ai pas de place assise dans le bus, il faut se tenir, on est collé. C'est parce qu'il y a moins de bus le soir. En plus, on attend plus longtemps quand on le rate.*

## ***D. Gagner du temps et perdre du temps***

L'écart socio-économique entre les deux groupes de femmes s'est particulièrement fait sentir quand ces thèmes ont été abordés.

Quand il est demandé aux femmes de faire le portrait robot de la femme qui gagne du temps et de celle qui perd du temps, on obtient des divergences entre les deux groupes.

### **Perdre du temps**

**Perdre du temps relève en général de l'inexpérience, de la jeunesse, et, de toute façon, d'une vie sans enfant.** Pour les pro voiture, la femme qui perd son temps prend les transports en commun.

*C'est une jeune sans enfant, pas organisée, parce que l'organisation vient avec l'âge.*

Les femmes pro transport en commun ne voient aucun point positif chez une femme qui perd son temps. Même les relations humaines peuvent parfois être sources de perte de temps.

*Se faire bouffer par les autres qui vous tiennent la jambe.*

En revanche, certaines femmes pro voiture relativisent l'intérêt de gagner du temps, et font référence à d'autres valeurs que l'optimisation du temps impartit. Des valeurs plus humaines, parce que plus centrées sur la rencontre et l'écoute de l'autre, contrebalancent les aspects négatifs de la femme qui perd son temps : si elle est perçue comme moins "performante" sur le plan organisationnel, elle peut aussi accorder plus d'importance aux liens affectifs et à son bien-être.

*Madame perd du temps ne calcule pas son temps, mais ça dépend si on veut optimiser ou pas. Elle peut avoir des valeurs plus humaines.*

### **Gagner du temps**

A première vue, cela peut sembler contradictoire que ce soit certaines pro voiture qui évoquent ces valeurs dans la mesure où la voiture est, sur le plan déclaratif, l'outil "gagne du temps". Mais, si l'on considère l'écart socio-économique qui sépare les deux groupes, les pro transports en commun tendent à obtenir toujours plus, et donc faire toujours plus, tandis que les pro voiture peuvent chercher à comprendre comment utiliser au mieux le temps gagné.

**Pour les pro transports en commun, gagner du temps s'inscrit dans le sacrifice d'elles-mêmes.**

*Si elle a de l'argent, elle flâne plus, elle délègue. Si elle n'a pas d'argent, elle court toujours, elle est obligée de faire plus de choses.*

**Pour les pro transports en commun, les pratiques liées au gain de temps dépendent de la situation financière.** Elles distinguent les pratiques de gain de temps chez la femme aisée des pratiques de la femme moins aisée : la première véhicule une image négative, peu débrouillarde, elle délègue les tâches principales quotidiennes et se désintéresse du sort de ses enfants ; la deuxième, la moins aisée, "essaie" de tout faire en même temps et aménage toute sa vie en fonction des besoins du foyer. L'une se déplace en voiture et se fait même conduire, l'autre joue la carte de la multimodalité, utilisant les modes de déplacements les plus adaptés selon le contexte (à pied ou en bus).

*Elle habite en centre-ville, et elle se place à pied ou en bus, ça dépend de ce qu'elle a à faire.*

Pour les pro voiture, gagner du temps est le fait de femmes indépendantes et fortes, sachant gérer toutes les situations.

*Elle a un caractère organisé, battante, indépendante et assez autoritaire.*

**Gagner du temps pour les pro voiture revêt aussi un caractère pratique et fonctionnel.**

*Elle a beaucoup d'électroménager. Elle a une petite voiture pour se garer n'importe où.*

Contrairement aux femmes pro transports en commun, **gagner du temps pour les pro voiture véhicule une recherche d'épanouissement personnel et en particulier affectif : avec les enfants, le conjoint, les amies...**

*Elle gagne du temps sur les choses matérielles pour en gagner affectivement. Elle gagne du temps pour en donner aux autres.*

*La femme gagne du temps peut perdre beaucoup de temps avec les autres.*

Ces différences entre les deux groupes peuvent être liées certes, aux pratiques en terme de transports, mais être issues, en amont, des différences sociales et donc culturelles constatées...

## II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENTS

### A. Les déplacements

#### Les temps de déplacement

Quelque soit le mode de déplacement, les participantes estiment consacrer en moyenne 3/4 d'heure par jour pour leurs déplacements : les temps mentionnés vont de 10 mn à 1h30. Les micro- trajets ne font pas ou très peu l'objet de commentaires. Ils ne sont évoqués qu'au travers de la dépose des enfants et de l'arrêt pour les courses. Parfois, ils sont implicitement mentionnés pour les trajets du mercredi : journée consacrée aux enfants.

*Le mercredi c'est 4 à 5 heures dans la voiture pour les activités des enfants.*

**Les femmes pro voiture s'expriment le plus souvent sur leurs trajets en terme d'aller-retour domicile- travail.** Les micro- trajets ne sont pas souvent vécus comme tels, car ils paraissent inclus dans l'aller-retour domicile- travail.

*Je fais les courses en rentrant, c'est sur mon chemin.  
Je prends les enfants au passage en sortant du travail.*

Les pro voiture expriment clairement les variations des temps de déplacement dues au trafic plus ou moins dense selon des heures de la journée. Elles mettent en place des stratégies pour pallier cet inconvénient, en partant plus tôt ou plus tard, en ayant à leur disposition plusieurs itinéraires pour la même destination.

*Heureusement, je dispose de plusieurs axes de circulation pour me rendre au travail, en fonction de l'heure du départ.*

Le retour en voiture le soir est toujours vécu comme plus long et plus pesant que l'aller. Les femmes ont le sentiment le matin de pouvoir éviter les embouteillages, tandis que le soir il semble qu'elles aient le sentiment de ne pouvoir s'y soustraire. Une participante pro voiture justifie même son choix de travail en horaires décalés par le fait, qu'au moins, elle n'est pas confrontée aux problèmes de circulation pour se rendre au travail.

Les femmes pro transport en commun qui les vivent le mieux sont celles qui d'emblée connaissent précisément les temps d'attente de "leur bus", et affirment par exemple qu'il passe toutes les 10 ou 15 mn. Ce laps de temps représente "une certitude" qui rend l'attente tout à fait acceptable. La plupart des pro transports en commun disent avoir des temps de trajet assez courts. Elles ne se plaignent en général pas, et valorisent parfois même ce privilège.

*J'ai 10mn de bus, et en plus quand je suis assise, c'est royal!*

## Les types de trajets

Aucune des participantes pro transport en commun n'effectuait de changement de ligne à l'exception d'une femme qui, de part son métier, était amenée à rendre visite à plusieurs personnes dans une même journée et devait donc emprunter plusieurs lignes de bus par jour. Elle a d'ailleurs exprimé une frustration d'avoir un réseau de bus très centralisé, qui l'obligeait à passer par Rennes pour aller d'une commune à l'autre dans le district. Cependant, ses fréquents voyages en bus ne sont pas décrits comme particulièrement pénibles.

*J'ai l'impression de tourner en rond, il faut repasser par le centre Rennes à chaque fois.*

**Le changement de lignes est implicitement et explicitement refusé.** D'une part, celles qui étaient d'anciennes utilisatrices de la voiture, ne sont devenues utilisatrices des transports en commun que le jour où elles ont bénéficié d'une ligne directe. D'autre part, elles justifient que certaines de leurs collègues prennent leur voiture du fait qu'elles seraient obligées de changer de bus. Ce changement est implicitement vécu comme une perte de temps.

*J'ai des collègues, les transports en commun ça les rebute, c'est celles qui auraient un changement. Alors elle prennent leur voiture. Celles qui parlent négativement des transports en commun, c'est celles qui auraient un changement*

**Les pro transports en commun** n'ont pour la plupart qu'une seule destination quotidienne : le travail. Elles raisonnent en aller-retour simple et quotidien.

Les pro voiture, elles, se divisent en deux sous-groupes :

- Les femmes pro voiture qui ont de jeunes enfants, sont dans un système de déplacements à multi- destinations, et pourtant elles ont tendance à raisonner aussi en un simple aller-retour dans lequel elles incluent les autres destinations intermédiaires (courses, écoles). Ces arrêts se "*trouvent sur la route*", et ne sont pas vécus comme nécessitant un détour ni comme une contrainte dans le temps.
- Les femmes pro voiture qui ne sont pas en charge de déplacement d'enfants, n'ont pas d'autres destinations intermédiaires quotidiennes que leur travail. Leurs déplacements sont plutôt occasionnels (sorties le soir) ou bien sont hebdomadaires (courses).

**Les utilisatrices de la voiture ayant des enfants** (encore considérés comme dépendants des parents pour leurs déplacements) ont **des trajets plus variés** que les pro transports en commun. Dans ce cas, l'utilisation de la voiture peut se justifier par une raison fonctionnelle, pratique. Par contre, les pro voiture n'ayant pas ou plus d'enfants à déplacer, s'organisent pour faire les courses une fois par semaine, et ne se consacrent pas à d'autres activités extérieures extra-professionnelles. Elles ne cumulent donc pas de micro- trajets. Il est donc clair que le choix de la voiture procure autre chose que la simple réponse à un besoin de mobilité à multi- destinations (dans la mesure où ces mêmes femmes se déclarent

bien desservies par les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail).

Alors, si toutes les pro voiture se plaignent des embouteillages et développent des stratégies afin de les éviter, et qu'en même temps elles font valoir le gain de temps ou leur rôle de mère pour justifier leur choix modal, on peut penser que la voiture suscite une certaine culpabilité, et que cette culpabilité générerait des justifications. Le plaisir de conduire et le confort psychologique de l'espace intérieur sont révélés après coup.

### **Le vécu des espaces traversés**

Le vécu des espaces traversés diffère selon qu'il s'agisse d'habitantes de Rennes ou d'habitantes des communes du district.

La pénétration de la ville en transports en commun est vécue comme problématique par les pro voiture : les trajets de bus ne sont pas perçus comme assez directs, et sont décrits comme faisant des boucles autour de la commune avant de se diriger vers Rennes. Ce qui est vécu comme une perte de temps.

*Si je prends le bus, je fais tout le tour de ma ville avant d'entrer dans Rennes alors que je suis à quelques centaines de mètres de Rennes. Là, j'aurais vraiment l'impression de perdre mon temps!*

**L'attractivité du centre-ville est indéniable pour toutes mais ce centre est perçu d'emblée comme "interdit" à la circulation en voiture par l'ensemble des femmes** mais en particulier par les femmes pro voiture, tant est prégnant le problème du stationnement pour elles.

*Les choses sont faites pour dégoûter les habitants de la voiture.*

Le centre de Rennes a une image très positive, il est parfois investi affectivement par les Rennaises en tant que cœur historique de la ville. Vivre bien sans voiture nécessite pour toutes les femmes interrogées, quelques soient leurs pratiques et leurs activités, de vivre en centre-ville. Outre la dimension fonctionnelle (d'avoir tout à porter de main) intervient une attractivité sociale, commerçante, esthétique et affective du centre-ville.

Comme moments agréables, les balades que s'accordent les femmes en centre-ville au moment de la pause du midi ont souvent été mentionnées. Il semble qu'il y ait un vrai plaisir à marcher, faire du lèche-vitrines dans ce cœur de la ville, qui suscite une certaine fierté.

**Dans la ville, les travaux liés à la construction du Val sont mal vécus. Ils entravent la fluidité de circulation, mais pour certaines ils mettent en danger**

**l'identité de Rennes.** Le projet du Val introduit une modernité vécue comme violente, plus connotée "grande ville" qu'adaptée à Rennes. La grande ville (en opposition avec les petites et moyennes villes) est perçue comme en perpétuel changement. Sa construction permanente et frénétique fait partie de son identité. Les femmes interrogées craignent que le Val n'entame l'identité de Rennes en tant que ville moyenne. Le Val signifie l'évolution possible de Rennes en "mégapole", ce qui séduit et inquiète à la fois la plupart des femmes interrogées.

*Il y a des vieux quartiers qui vont être endommagés, des habitants sont relogés.*

*Il y a des bouts aériens, c'est dommage pour ceux qui habitent devant.*

*Je ne suis pas Rennaise depuis longtemps, je quitte Paris pour une ville de province et je trouve ça dommage de mettre le métro.*

**Ce qui est à l'extérieur de la commune même de Rennes est passé sous silence.** Comme s'il n'y avait pas d'attraction ou de paysage digne de commentaires ou de contemplation à l'extérieur de la ville. Une seule femme utilisatrice des transports en commun dit regarder le paysage en bus quand il fait jour! Les communes où habitaient quelques participantes ne sont pas décrites. Ne sont évoqués que l'arrêt du bus, la maison et parfois quelques commerces.

L'accès aux différents points de la ville de Rennes nécessite, comme nous l'avons dit, de passer par le centre, même entre deux points périphériques de la ville. Ceci est vécu comme une contrainte et une perte de temps qui permet de justifier l'utilisation de la voiture, ou le non abandon de celle-ci au profit des transports publics.

**Le vécu des espaces traversés dépend très souvent du vécu du temps.** Ainsi, les quais sont décrits comme embouteillés voire impraticables en fin d'après-midi, ils sont assombris par le sentiment lourd d'immobilisation de son véhicule et même de ceux des transports en commun. Alors qu'en fin de matinée, ils sont appréciés.



## ***B. Les modes de déplacement***

### **Les représentations de la voiture par les femmes pro-voiture**

La représentation de la voiture par les femmes pro voiture est déterminée par le vécu d'un **espace à soi**. C'est un lieu de transition, pour soi, un sas de décompression entre les différents rôles des femmes. Les expériences au volant sont spontanément décrites comme des **moments solitaires**, même quand les femmes ont des enfants à véhiculer.

*Ma voiture c'est un huis clos, ça fait partie de mon temps à moi, ça me détend.*

*Je change de casquette dans ma voiture, entre la mère, la travailleuse et la bénévole. Le temps de voiture me permet de fermer un livre pour en ouvrir un autre.*

*C'est un équilibre, une transition.*

La voiture est décrite par les femmes comme un espace intime. Les femmes y ont des activités variées. C'est un espace où l'on s'accorde des moments pour soi. Ainsi l'écoute de cassettes, de la radio, **autant de choix individuels d'univers sonores**.

*C'est un côté un peu égoïste, je suis seule dans ma voiture, j'écoute de la musique.*

C'est un espace décrit très souvent comme regorgeant d'objets divers, et "en vrac". La voiture ne fait pas l'objet d'attentions particulières. Les femmes n'ont pas le sentiment d'avoir le devoir de ranger, ni de nettoyer leur voiture. C'est le lieu d'expression de ses désirs et non de contraintes, y compris ménagères. La voiture véhicule, pour certaines au moins, une certaine revendication de sa liberté. La voiture pour la femme n'est pas réduite à un objet fonctionnel mais est aussi un objet de plaisir au moins symboliquement.

**Les hommes dans l'entourage de la femme (conjoint, frères, fils, pères) jouent un rôle très important dans l'acquisition, l'entretien technique**, y compris mettre de l'essence, et même l'entretien "ménager" de la voiture, en opposition avec ce qui se passe, le plus souvent semble-t-il, dans la maison. Il ressort des "histoires de vie au travers des rapports à la voiture", que les hommes y sont omniprésents : qu'au travers de leur histoire à la voiture se joue leur histoire aux hommes de leur vie : le père, initiateur, prescripteur voire acheteur de la première voiture, le mari vivant ou non dont on a la voiture, le fils qui joue avec le moteur de la voiture de la mère, met de l'essence...

*C'est mon père qui m'a payé ma voiture, c'est surtout mon fils qui l'entretient. J'ai toujours récupéré la voiture de mon mari, je n'ai jamais eu une voiture neuve.*

*Pour l'entretien c'est mon mari qui s'en charge.*

*Pour l'entretien de ma voiture, j'ai des amis qui adorent bricoler et qui me préviennent pour la vidange, etc. ...*

## Les pro absolues

**Une majorité des pro voiture exprime le plaisir de conduire.** Qu'elles soient calmes ou sportives dans leur conduite, la manipulation même de la voiture, slalomer ou simplement passer les vitesses, est source de plaisir. Ce plaisir est ressenti et décrit par les plus pro parmi les pro voiture, il est un véritable indice d'attachement à cet objet de plaisir.

*J'aime beaucoup conduire, c'est un plaisir...*

Il existe chez ces femmes pro voiture absolues un **fort sentiment d'appropriation de l'objet voiture de la part des femmes** surtout quand la voiture a été choisie et achetée par elle. Elle est alors très investie : cette appropriation extrême de l'objet correspond semble-t-il à des phases de célibat.

*Ma voiture c'est ma vie, sans elle, je ne peux pas vivre...  
J'aime beaucoup les belles voitures...*

**Malgré les problèmes de stationnement maintes fois évoqués, les pro voiture absolues disent utiliser leur voiture systématiquement et "à tout prix".** Le stationnement "sauvage" ne fait pas peur à certaines, d'autres ont entrepris d'aller négocier à la Mairie de Rennes un forfait de stationnement mensuel, et d'autres encore collectionnent les contraventions qu'elles calculent dans leur budget comme charge fixe! Ce budget peut être équivalent parfois, à un loyer...

*Moi, je prends la voiture aussi pour le soir, et je me gare n'importe comment...Je vais sur des parkings d'immeubles privés... C'est du parking sauvage.*

*Ici, le stationnement c'est l'enfer, j'ai des P.V tout le temps, j'ai été à la mairie pour proposer de payer un forfait mensuel, et ils m'ont envoyée bouler... Ca n'a pas changé mon rapport à la voiture.*

## Les pro relatives

**Celles que l'on pourraient qualifier de pro voiture relatives**, bien qu'elles aient déclaré préférer de toutes façons la voiture au moment du recrutement, affirment lors de la réunion de groupe qu'elles feraient un autre choix modal si elles n'étaient pas en charge des déplacements de leurs enfants, ou si le problème vestimentaire ne se posait pas, ou encore si les transports en commun étaient plus rapides. Les pratiques du week-end le montrent : ces femmes n'utilisent plus leur voiture quand elle ne travaillent pas. Certaines s'en remettent tant à leur père ou à leur mari que la voiture est plus l'objet de ceux-ci que le leur... Remarquons que ces pro voiture relatives sont souvent des femmes qui ne se sont jamais payées elles-mêmes leur voiture.

*Le week-end, j'utilise le moins possible la voiture, je fais tout à pied, je n'aime pas m'aventurer en voiture dans le centre, je ne trouve pas où me garer.*

*Par choix, je me passerais de la voiture. J'irai à pied ou en transports en commun dans le futur, si c'est très rapide.*

*C'est toujours mon père qui m'incite à changer de voiture, moi j'aime pas ça les voitures.*

*Les belles voitures c'est trop cher pour ce que c'est, pour moi une voiture ça a un côté utilitaire.*

Cet abandon envisagé de la voiture se ferait surtout au profit du vélo, ce qui tend à prouver, d'une part une culpabilisation écologique, et d'autre part **une volonté de conserver sa liberté de mouvement et surtout son individualité**.

D'autres pro voiture relatives, nous l'avons mentionné, utilisent les transports en commun le week-end.

*Quand les beaux jours arrivent, je préfère prendre le vélo...*

*Le samedi je prends le bus pour faire du shopping.*

## La voiture selon les femmes pro TC

**Les femmes pro transports en commun qui ne conduisent qu'occasionnellement ont moins de plaisir à conduire que les femmes pro voiture.** Spontanément, de la part du groupe pro transports en commun émergent des peurs liées à des accidents réels ou auxquels les femmes disent avoir échappés. Peurs et traumatismes qui ont entamé le plaisir qu'elles ont pu éprouver au volant auparavant. Notons que les femmes pro voiture, même mères, ne font pas quant à elles, mention d'angoisse au volant.

*Quand j'ai passé mon permis, les freins ont lâchés!  
J'ai passé mon permis assez tard.*

Les peurs des pro transports en commun se traduisent par une non confiance en soi et dans les autres au volant. Ces craintes sont renforcées et expliquées à la fois par le manque d'habitude de conduire.

*J'ai eu un petit accident pas grave mais ça m'a fait prendre conscience de l'insécurité en voiture.  
J'ai eu un petit accident qui m'a refroidie, maintenant j'ai perdu l'habitude de conduire.  
Je suis moins à l'aise qu'avant.*

**La voiture pour les pro transports en commun est très liée aux week-ends** et associée à la vie de couple ou de famille. Elle est souvent utilisée pour partir à la mer en fin de semaine, associée au plaisir d'échapper à la ville avec les siens, aux loisirs, est dissociée des aller-retour domicile/travail.

**La voiture reste cependant un symbole de liberté de mouvement, mais est associée à des emplois du temps flexibles.** L'utilisation de la voiture, pour les pro transports en commun, se justifie par cette flexibilité et des trajets diversifiés, ce qui n'est pas ou plus leur cas.

*La femme qui utilise la voiture, elle aime son cocon, son autonomie.  
Elle bouge pour son travail... Elle n'est pas tributaire des horaires.  
Elle a des activités le soir...*

Au quotidien, la voiture recouvre pour les pro transports en commun, des inconvénients majeurs liés à la ville, et **est associée à la notion de perte de temps et à des coûts financiers....**

*La voiture, c'est stressant en centre-ville, on ne peut pas se garer, on perd son temps.  
Je suis à 10 mn de mon travail, ce serait ridicule d'acheter une autre voiture pour ça. C'est trop cher pour ce que c'est!*

**Pour les pro transports en commun, l'utilisation de la voiture au quotidien est aussi, au moins implicitement, un signe d'appartenance à une classe sociale supérieure**, symbole de richesse. La preuve en est, l'évocation du coût d'une voiture dans ce groupe, et non dans le groupe pro voiture. Ces pro transports en commun considèrent les dépenses liées à la voiture comme non justifiées pour le type de trajets qu'elles effectuent.

## Les représentations TC selon les femmes pro Voiture

**Ils représentent d'abord des inconvénients** tout de suite cités et associés aux bus rennais. Ces transports en commun sont vécus comme trop lents, trop chers, trop surchargés, non adaptés aux mères de famille avec poussette, à horaires non adaptés à leur emploi du temps ou leur type de mobilité (nocturne notamment). De toute évidence, ces transports publics sont dévalorisés et encore jugés inadaptés aux besoins des ces femmes accrochées au quotidien au volant de leur voiture. Même les trajets des bus sont contestés.

*J'ai pas l'impression d'avoir du temps pour moi en bus, ce n'est pas assez rapide.  
Les horaires ne sont pas pratiques.*

*Le trajet du bus me contraint à des détours pas possible dans mon quartier.*

L'utilisation des transports publics serait vécu en partie comme un renoncement au "temps pour soi" qu'elles déclarent pouvoir obtenir grâce à la voiture, voire un renoncement à son individualité et individualisme.

**La promiscuité, implicitement au moins, est un frein majeur par rapport aux transports publics chez les pro voiture.** Ce qui est explicitement confirmé par les pro transports en commun dans leur représentation des utilisateurs de la voiture en général. Les pro transport en commun pensent que les utilisatrices de la voiture refusent **cette promiscuité qui recouvre une sorte de racisme de classe**. Ce clivage social projeté prouve le déficit d'image des transports publics.

*Ils n'ont pas envie de se mélanger à la populasse. Alors qu'ils sont aussi coincés que nous dans les embouteillages! Mais ils se sentent maître de faire ce qu'ils veulent.*

Certaines pro voiture utilisent cependant le bus le week-end pour se rendre en centre-ville, en vue d'éviter de se confronter au problème de stationnement. Ce sont plutôt les pro voiture relatives, et/ou celles qui ne sont pas ou plus en charge de jeunes enfants.

Les mères de familles nombreuses justifient leur choix exclusif de la voiture par des tarifs jugés trop élevés et inadaptés aux familles nombreuses dans les transports en commun. Il semble à ce niveau qu'existe **une réelle attente d'un effort tarifaire et donc d'une reconnaissance à l'égard des mères de familles** de la part des transporteurs publics sur le district.

## Les TC selon les femmes pro TC

Les transports en commun sont associés à une vie très régulière voire routinière par les deux groupes, mais cette routine est plus ressentie par les transports en commun.

Tout d'abord, parlons de **celles qui vivent le mieux les transports publics** :

- Ce sont celles qui connaissent les temps de passage des bus et en particulier qui savent que l'attente n'excède pas 10 mn. Le temps est ainsi maîtrisé, l'attente ne génère pas de frustration, d'impatience...

*Si je le rate, je sais qu'il passe 10 mn après alors ça va.*

- Ce sont celles qui ont pu développer des stratégies pour rendre leur trajet plus agréable et pallier les problèmes rencontrés :

...Stratégie de la place assise : repérage de l'endroit exact d'arrêt et d'ouverture de la porte du bus afin d'y monter la première, choix du lieu de prise du bus : au début de la ligne quitte à marcher un peu plus pour le prendre.

*Quand je trouve une place, je souffle, ça m'endors.*

*J'ai toujours une place assise parce que je monte au terminus.*

*Je me place exactement où la porte du bus s'arrête pour monter la première.*

...Stratégie d'isolement : lire, fermer les yeux, regarder le paysage, dans le but de faire abstraction des autres.

*Je m'isole, quitte à fermer les yeux, il faut faire abstraction de ceux qui sont autour, ça s'apprend.*

...Stratégie dans l'horaire de départ.

*Je pars plus tôt et là c'est bien, c'est plus court.*

- Celles qui vivent les transports en commun comme du "temps pour soi" : lire, rêver ou bien discuter avec des copines. Le temps de trajet n'est plus vécu comme une perte de temps même s'il est plus long qu'en voiture.

*Avant j'avais l'impression de perdre du temps, plus maintenant. Je suis plus cool, je rencontre une copine, on parle...*

*Je trouve ça bien le bus, je lis ou je parle avec quelqu'un. Je ne trouve pas que ce soit plus long, en plus en voiture je ne pourrais pas me garer.*

**La conduite des chauffeurs de bus est un critère d'évaluation très important des trajets effectués.** Ainsi, nombreuses sont celles qui déplorent les conduites brutales, avec de brusques freinages et accélérations. Ils empêchent de pouvoir s'évader, de lire, et provoquent même des nausées. Nombreuses sont les femmes qui comparent les différentes conduites des chauffeurs ainsi que les temps pris par

ceux-ci pour effectuer un même trajet (temps identique!). Une observation et une analyse des utilisatrices des transports collectifs qui révèlent que la conduite du chauffeur avec son véhicule est interprétée uniquement comme une conduite à l'égard des passagers et passagères. Le type de conduite est révélateur de la courtoisie ou non du chauffeur, en tant que représentant du service public.

*Quand on est debout, c'est physiquement désagréable, ça dépend des chauffeurs, on dirait qu'ils sont énervés!  
J'ai envie d'écrire pour qu'ils aient des stages de perfectionnement!*

Si le désir premier dans le bus est de faire abstraction des autres, c'est sûrement parce que les relations sociales n'y sont que peu ressenties, à l'exception de celles qui déclarent être bien accueillies par le chauffeur. D'où l'importance non seulement de la conduite du véhicule mais aussi, plus globalement, de la conduite sociale des chauffeurs...

Quant à celles qui portent des critiques sur les transports utilisés, elles se plaignent essentiellement **du temps perdu, du manque de place, de la promiscuité aux heures d'affluence (17h30-19h).**

*Je perds mon temps, je pourrais faire autre chose si le trajet était plus court.*

**Sont vécues comme désagréables les heures de sorties d'écoles** avec la "bousculade des cartables et sacs", la rareté des bus à certains moments de la journée et du soir.

*Il fut un temps où je haïssais le bus parce que j'étais dans la tranche horaire des collégiens.*

Les utilisatrices de transports publics déplorent que les voitures ne respectent pas les couloirs de bus. Cet irrespect, voire ce manque de civisme génère un allongement du temps de déplacement. Allongement vécu comme d'autant plus désagréable qu'il est dû au comportement de ceux qui sont en voiture, perçus comme les plus favorisés...

*En dehors des temps forts, dans la journée, c'est agréable, on roule mieux.*

**Celles qui ont connu les transports publics parisiens évaluent très positivement les transports rennais**, sur les points qui sont justement soulevés par les autres : moindre promiscuité, temps plus courts, moins de mauvaises odeurs, plus de places assises qu'en région parisienne.

*Si je compare à Paris, ici les bus passent régulièrement, les lignes ne sont pas compliquées, et même si les bus sont bondés, on n'a pas la même promiscuité qu'à Paris.*



## Les autres modes de déplacement

### La marche

**La marche urbaine semble être plus pratiquée et plus valorisée par les pro transports en commun que par les pro voiture.** Les pro transports en commun disent combiner ou alterner bus et marche à pied pour un même trajet selon leur humeur et selon les conditions climatiques.

*Parfois je culpabilise, alors je vais à pied, mais j'ai horreur du vélo, j'ai appris très tard!*

Tandis que les pro voiture ne marchent qu'une fois la voiture garée en centre-ville, dans les quartiers piétonniers, ou bien le week-end, en forêt, dans un cadre naturel.

*Je gare ma voiture et ensuite je fais tout à pied...*

*Je marche à pied s'il fait beau!*

*La marche à pied c'est quand on a son temps, pour les loisirs...*

**Pour toutes, la pause déjeuner peut être une occasion de pratique de la marche** en centre-ville, ou du moins dans le quartier de travail s'il offre un attrait (commerces, parcs...).

### Le vélo

Les pro voiture semblent plus axées sur le vélo perçu comme une alternative potentielle à la voiture. Mais la pratique du vélo de façon générale est freinée par les conditions climatiques, la contrainte vestimentaire et la dangerosité de circulation par rapport aux voitures mais surtout par rapport aux bus dont les couloirs ne se sont souvent pas séparés de ceux des vélos.

*Je ne prendrai jamais le vélo en ville, c'est trop dangereux. C'est n'importe quoi d'avoir mis les pistes cyclables entre les voitures et les bus!*

Remarquons qu'aucun des deux groupes n'évoque la présence des vélos mis à disposition en ville.

### Les rollers

Une seule femme, pro transports en commun, utilise des rollers pour se rendre à son travail. Elle emprunte les transports publics pour effectuer ses déplacements professionnels dans la journée.

*Je vais en rollers au travail, et après je me déplace en bus toute la journée, puis je repars en rollers chez moi. En rollers, je ne mets pas plus de temps qu'en bus ou à pied. Je préfère le roller, c'est pas le même circuit, je peux regarder les boutiques...*

## *C. La multimodalité*

**La multimodalité n'est qu'implicitement évoquée** au travers de leurs pratiques, les femmes pro voiture et les femmes pro transports en commun décrivent leurs déplacements en ville de cette façon : voiture ou bus pour aller au centre, puis marche dans le centre. Elles ne perçoivent pas dans cette double pratique la notion de multimodalité. Cette notion est rattachée à l'utilisation combinée de moyens de déplacement roulants. Marginalement, la multimodalité a été expérimentée au travers de la combinaison bus/métro à Paris, et bus/train/bus en province.

La multimodalité n'est jamais pour ainsi dire envisagée selon une alternance ou une combinaison entre des moyens de transport individuels et des moyens de transports collectifs (voiture+bus). A l'exception d'une femme qui a le sentiment de tricher en combinant parfois bus et voiture du mari qui passe la prendre....

*Parfois je triche, je prends un autre bus et mon mari me prend à l'arrêt et on rentre en voiture... J'arrive à gagner dix minutes le soir.*

Au sein même des transports collectifs, cette multimodalité est mal perçue dès qu'il s'agit de changer de mode (bus/train). Le changement en soi est associé à une perte de temps et à une fatigue supplémentaire.

*A une période je prenais bus plus train, j'arrivais à dix heures et demie le soir, ça m'a suffit.  
Ca fatigue de changer...Les femmes doivent être fatiguées au bout d'1h de transports. On pense toujours à ce qu'on pourrait faire à la place!*

Seule une personne dans le groupe pro voiture fait référence à une multimodalité vélo/bus ou vélo/train, en déplorant ne pas pouvoir la pratiquer, et fait référence aux pratiques des citoyens d'autres pays européens (la Hollande).

Malgré tout, des "abandons" de la voiture à la périphérie de la ville sont dits envisagés par les pro voiture **à condition que les parkings soient à la fois gratuits et surveillés.**

Le thème des deux roues motorisés a été peu abordé et ce mode de déplacement est peu investi par les femmes. Il n'est évoqué que pour les conjoints. Seules quelques rares femmes ont eu un scooter ou une mobyette. Les freins à l'égard des deux roues motorisés semblent être de même nature qu'à l'égard du vélo : dangerosité, contrainte vestimentaire, conditions météorologiques.

### III. EVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

#### *A. Images du développement urbain en matière de transports individuels et collectifs*

##### La politique relative à la voiture

D'emblée, Rennes est définie par les deux groupes comme une ville où la voiture tend à être interdite. Les mesures prises en matière de circulation (sens uniques, diminution du nombre de voies destinées aux voitures) sont mal vécues par les pro voiture. Elles ne cherchent pas pour autant à changer de mode de déplacement.

*La ville de Rennes fait en sorte de dégoûter les habitants de la voiture.  
L'accès du centre est difficile, il y a beaucoup de sens uniques...*

Les pro transport en commun, quant à elles, se sentent aussi lésées puisqu'elles déplorent que les voitures finissent par emprunter les voies réservées aux bus et ralentissent de ce fait leur circulation.

*Rennes c'est une horreur en voiture, les voitures viennent sur les couloirs des bus...*

La politique dure de stationnement est vécue comme un réel problème par les pro voiture. Celles-ci développent bien des stratégies pour y faire face, nous l'avons vu.

Si les pro transport en commun perçoivent en général une cohérence dans cette politique, en revanche les pro voiture dénoncent des incohérences dans les décisions prises en matière de réaménagement, de tarification et de construction de parking :

- Les prix des stationnements en ville ne sont pas vécus comme dissuasifs, ils sont considérés plus comme une source de tracas par rapport à la surveillance du temps de stationnement à ne pas dépasser sous peine de contravention. Mais même le prix des contraventions n'est pas assez dissuasif pour abandonner la voiture. L'exemple des politiques de stationnement dans les villes américaines a été évoqué pour montrer qu'avec une contravention très élevée, la réglementation est respectée.

*Ils ne veulent plus de voitures mais qu'est-ce qu'ils nous proposent en échange?  
Peut-être le Val, mais pour l'instant on n'a rien...  
Aux Etats-Unis, c'est 7 dollars de l'heure et l'amende est très élevée.*

- Le désir "d'éliminer la voiture" du centre-ville est clairement ressenti pourtant par les pro voiture mais elles constatent par ailleurs que des parking souterrains

sont construits dans le centre, ce qui contredit fortement la perception de cette politique du "tout-transports-en-commun".

*Ils ont des décisions contradictoires, ils construisent des parkings donc finalement, ils incitent à la voiture!*

*Il ne faut pas faire de mélange voiture et bus, il faut un truc radical.*

- Ce sont les résidentes rennaises qui semblent se plaindre le plus de la politique de stationnement, puisqu'elles l'éprouvent constamment. Mais loin de se sentir condamnées à renoncer à leur voiture faute de parking gratuit, elles se résignent à prévoir un budget "contravention" très élevé, et certaines sont allées proposer à la Mairie de Rennes un paiement forfaitaire mensuel pour le stationnement.

*Quand on rentre à Rennes, on se demande si le Maire sait qu'il y a des gens qui bossent et vivent à Rennes.*

De toute évidence, toutes ces contraintes ne semblent pas aptes à modifier l'attrait de la voiture, la dépendance à sa voiture, même s'il y a déni de celle-ci.

*Aussi bien que soient les transports en commun, ils ne font pas le poids, parce que, quand on a des enfants, la voiture reste ce qu'il a de mieux.*

### **La politique relative aux transports en commun dont le Val**

Rennes est aussi perçue comme une ville en pleine expansion. Si cet aspect n'est pas rejeté en soi, les femmes interrogées expriment clairement leur désir de protéger "le cœur historique" de leur ville.

Le Val, métro en construction dans la ville de Rennes, suscite des réactions différentes dans les deux groupes.

Les femmes pro voiture ne s'étendent pas sur le sujet, affichent une certaine distance bienveillante à l'égard de ce projet et paraissent plutôt favorables à la présence du Val, à condition qu'il soit sécuritaire et propre. Elles déclarent qu'avec l'installation de parkings gratuits et surveillés à l'entrée du métro et de plusieurs lignes couvrant la ville, elles utiliseraient éventuellement le Val. Ces conditions exprimées tendent à prouver qu'il n'est pas évident que le Val soit utilisé par ces femmes pro voiture. Cette attitude bienveillante à l'égard du Val peut recouvrir une attente de voir disparaître certains bus de leur chemin, et certains automobilistes convertis à cette nouvelle offre de transports. Le Val est perçu comme susceptible de drainer vers le centre de Rennes des populations des communes du district, ce qui est perçu comme apte à redonner de la vie au centre de la ville, vécu comme menacé d'extinction en raison de la politique dure vis-à-vis des voitures.

*Il y a une désaffection de la ville. La ville va mourir. Il y a un maximum de gens qui ne vont plus venir dans Rennes.*

*La plupart des commerçants en centre-ville vivent avec des gens extérieurs à Rennes.*

**Les femmes pro transports en commun en revanche contestent ce projet. Celui-ci est perçu comme mettant en danger le cœur historique de la ville en raison des travaux qu'il implique.**

*Il y a des quartiers entiers qui ont été détruits pour faire de nouvelles habitations près d'une station du Val.*

Par ailleurs, le trajet du Val n'est pas jugé pertinent puisque perçu comme doublant certaines lignes de bus existantes.

*C'est tellement bien desservi, Rennes, que l'on n'a pas besoin de ces deux lignes du Val. C'est un axe déjà hyper bien desservi par les bus, celui du Val. C'est aberrant..*

Le Val est souvent interprété comme n'étant qu'une "opération politique" destinée à apporter du prestige à la ville. Il est alors vécu comme imposé au nom d'une image, et est très souvent comparé au métro parisien. Il est aussi décodé comme un signe d'expansion de la ville, tournée vers l'avenir, en tant que "capitale de la Bretagne".

*Je trouve ça carrément nul, on n'en a pas besoin ici, c'est une grosse histoire de pognon!  
On n'a pas eu le choix  
Le Val, c'est bien, Rennes n'est pas si petite, il faut aller vers l'avenir.*

Le tramway est plusieurs fois évoqué et semblerait plus apte à susciter une adhésion que le Val qui connote parfois presque trop de modernité.

*Le tramway aurait été une idée beaucoup plus séduisante. On garde le contact avec la civilisation, qu'on perd dans le métro.*

Les plus impliquées à l'égard des transports en commun sont les plus critiques à l'égard du Val, tandis que les moins impliquées, les pro voiture, ont une attitude que des quantitativistes qualifieraient de plutôt positive...

## ***B. Les attentes exprimées par les participantes***

**Dans les deux groupes sont exprimées à l'égard des transports en commun des attentes relativement convergentes.** Les femmes interrogées souhaitent en général des transports en commun caractérisés par **la propreté, la rapidité, la sécurité.**

Elles insistent aussi sur la **nécessaire transversalité des lignes, un maillage moins "centralisé"**, une fréquence de passage identique quelque soit les jours de la semaine et des heures, des véhicules moins surchargés. Sont également souhaités de la clarté, de la transparence, une certaine modernité aussi.

*Il faudrait des fréquences qui soient les mêmes pour tous les bus, quelque soient les jours et les heures.*

**Il semble que la politique de la ville en matière de transports et en particulier à l'égard de la voiture individuelle soit considérée comme insuffisamment cohérente dans ces deux groupes.** Il semble que Rennes soit appréhendée comme une ville où subsiste des contradictions. Les mesures ne sont pas assez radicales, ni assez répressives, ni suffisamment axées sur une offre de transports et de services susceptibles d'inciter réellement l'abandon de la voiture individuelle. A la limite, ces contradictions sont ressenties comme presque perverses.

La demande de parkings surveillés et gratuits dans l'idéal ponctuent dans les deux groupes le thème final des attentes. Il est certes plus prégnant chez les pro voiture, et les pro transports en commun ont tendance à les envisager surtout à la périphérie de la ville, tandis que les autres le "recentreraient".

Enfin, jamais dans aucun des deux groupes ne sont mentionnés d'événements ou de communication émanant des acteurs publics ou privés du transport.

## IV. PRINCIPAUX RESULTATS ET HYPOTHESES A L'ISSUE DE CETTE PREMIERE PHASE D'ETUDE

### INTRODUCTION

A l'issue de cette phase exploratoire d'étude réalisée sur la ville de Rennes, où ont été menés le 11 et le 12 février 1999 deux groupes de femmes bien distincts.

L'un était composé de pro voiture, l'autre de pro transports en commun, soit des femmes qui avaient des pratiques, des comportements quotidiens différents en terme de déplacement, bien ayant chacune un réel choix modal, et bien que s'inscrivant dans les mêmes tranches d'âges. Dans les deux groupes existait une grande diversité de situations familiales. Dans les deux groupes, la majorité étaient des mères de familles.

### PRINCIPAUX RESULTATS DE CES DEUX GROUPES

Les résultats de ces deux groupes de femmes révèlent d'abord de petites, mais non moins perceptibles, différences sociales. Les utilisatrices de leur voiture avaient dans l'ensemble des revenus et des statuts professionnels supérieurs aux utilisatrices de transports en commun. Même le discours, le langage, n'était pas tout à fait de même nature. **Cette différence, bien involontaire de notre part, recouvre une réalité.**

Les modes de structuration du temps ne varient pas fondamentalement entre les unes et les autres. En revanche, gagner du temps et perdre du temps ne sont pas définis de la même façon dans ces deux groupes. Gagner du temps, connote le fait d'avoir les moyens de gérer son temps. La preuve en est : le portrait de Madame Gagne-du-temps chez les pro transports en commun.

Les transports en commun sont vécus par les femmes pro voiture comme faisant perdre du temps, mais surtout, ils sont perçus comme des lieux de promiscuité, de contrainte sociale par ces femmes si attachées à **cet espace transitionnel qui leur donne l'opportunité de s'accorder du temps pour elles-mêmes.**

Parmi les femmes pro voiture, dont était composé le premier groupe, nous pourrions identifier deux catégories : **les pro absolues** et **les pro relatives**. Les premières clament leur plaisir de conduire, les secondes parlent moins de ce plaisir et évoquent plus de raisons utilitaires à l'usage de la voiture. Ces affects des pro absolues se traduisent par leur amour de l'objet voiture. Les relatives se définissent comme susceptibles un jour de changer de choix modal en matière de transports.

Parmi les pro transports en commun, il semble exister plus d'homogénéité, bien que certaines exprimaient une sorte de lassitude quant à la monotonie de leur vie. **Monotonie traduite par des allers-retours domicile/travail** également évoqués par les pro voiture, mais de façon moins régulière et systématique. Il semblerait exister plus d'activités nocturnes chez les pro voiture que chez les pro transports en commun, qui expriment une peur d'emprunter les bus le soir.

**Certaines de ces pro transports en commun éprouvaient un certain plaisir à faire ces trajets** au cours desquels, grâce à d'habiles stratégies, elles arrivent à être assises, à lire, regarder le paysage, ou encore à avoir de bons contacts avec des amies, ou le chauffeur du bus. L'appropriation de cet espace en commun s'effectue au travers de ces éléments, en particulier au travers du sourire du chauffeur. De plus, les femmes vivaient mieux les transports en commun quand elles connaissaient précisément les temps d'attente et les horaires des bus.

**La présence d'enfants, et en particulier de moins de 15 ans, change radicalement les données du problème en matière de transports selon toutes les femmes.** La voiture est souvent justifiée par la présence de jeunes enfants, qu'il faut conduire à l'école, aux activités du mercredi... Mais il est à noter que ces détours par l'école, comme par un supermarché, sont décrits comme s'inscrivant dans l'aller-retour entre la vie au foyer et la vie professionnelle. La notion de micro- trajets qui correspond à du Réel, ne recouvre pas de représentations (imaginaire et symbolique), ce qui tendrait à prouver que ces **micro- trajets sont un concept d'experts.**

Les freins les plus marqués à l'utilisation des transports en commun, la justification la plus rationnelle pour ne pas les utiliser sont bien les enfants qui ne peuvent se déplacer seuls.

Donc, les femmes pro voiture les plus susceptibles de passer aux transports en commun sont celles qui ont des enfants de plus de 12 ans au moins, ou des femmes sans enfant, particulièrement les pro voiture relatives, non attachées à l'objet voiture et n'éprouvant que peu de plaisir à conduire...

Il s'agit là des principaux résultats issus de ces deux groupes. Nous les validerons, les compléterons et les enrichirons par la réalisation et l'analyse de 25 entretiens ouverts en face-à-face. Ce terrain vient être achevé.



## **A PROPOS DE RENNES...**

**L'attachement à la ville de Rennes est indéniable de la part de celles qui en sont originaires ou se sentent Bretonnes.** Les nouvelles arrivées, et en particulier celles qui viennent de Paris, apprécient également cette ville et ses transports en commun. L'investissement affectif est particulièrement fort pour le **centre-ville : ce cœur vivant dont les Rennaises ont peur qu'il cesse de battre**, à force d'en interdire l'accès aux voitures.

**La politique locale en matière de transports** se caractérise par :

- **une interdiction aux voitures** en raison du stationnement difficile et payant,
- des rues étroites dans lesquelles circulent des bus,
- des travaux qui gênent la circulation automobile.

**Le Val a tendance à être rejeté en tant qu'élément mettant en danger le cœur de la ville** de par les travaux et les destructions de quartiers de belles architectures que génère ce projet. Sa modernité est presque contradictoire avec l'Histoire dont Rennes est chargée. Le Val est souvent défini comme une "opération politique". Il laisse relativement indifférentes les pro voiture et suscite des critiques de la part des pro transports en commun qui estiment qu'il double des lignes de bus existantes. La seule utilité du Val serait d'amener en centre-ville des habitants des villes du district, et de réanimer commercialement ce fameux cœur de la ville où les commerçants souffrent d'un manque d'affluence. Actuellement, les travaux suscitent inquiétude et agressivité.

Concernant les transports en commun rennais, les demandes portent **sur des bus aux fréquences plus grandes, aux horaires connus à l'avance et à un maillage plus transversal.**

Ajoutons enfin que là comme ailleurs, le contact avec le chauffeur du bus, sa conduite à l'égard d'autrui, semble déterminant dans l'évaluation et le vécu du trajet par les femmes.

## **PHASE D'APPROFONDISSEMENT A RENNES ET SON DISTRICT**

# PLAN

## ECHANTILLONS

### I/ STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE

- A. Les modes de structuration du temps de la journée*
- B. Les moments agréables et désagréables de la journée*
- C. Gagner et perdre du temps*
- D. Les fonctions de la voiture dans le rapport au temps*
- E. La journée idéale*

### II/ DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENT

- A - Les déplacements, types de trajets et vécus des espaces traversés*
- B - La voiture en tant que mode de déplacement*
- C - Les différents rapports à la voiture :*
  - Typologie de femmes pro-voiture
  - Histoires de voitures et voitures rêvées
  - La ou les voitures dans le couple
- D - Les représentations des transports en commun*
- E - Place accordée aux autres modes de déplacement*
- F - Perception que les femmes ont d'elles-mêmes au volant*

### III/ ÉVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

- A - L'image de la ville de Rennes*
- B - La perception de la politique relative à la voiture*
- C - La perception de la politique en matière de transports en commun : la STAR et le VAL*
- D - Les attentes des femmes pro-voiture*

### IV/ SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RESULTATS DES DEUX PHASES D'ETUDE SUR RENNES

## ECHANTILLONS

Au total et comme convenu **25 entretiens ouverts** ont été menés à Rennes au cours du mois d'avril 99, **auprès de femmes pro-voiture** puisque répondant aux critères de sélection de notre questionnaire filtre.

**Les caractéristiques de cet échantillon** sont les suivantes en terme de :

**a/ profession exercée par ces 25 femmes :**

- 9 enseignantes
- 3 commerçantes
- 2 infirmières
- 2 assistantes sociales
- 2 assistantes de direction
- 2 cadres de la fonction publique
- 2 techniciennes
- 1 comptable
- 1 conseillère d'emploi- consultante
- 1 directrice d'édition

**Soit une majorité de professions et de catégories socio-économiques moyennes** et quelques femmes de C.S.P plus élevées (n=5) : directrice d'édition, consultante, commerçantes...

**21 parmi ces 25 femmes actives travaillent à temps plein**, seules 4 déclarent travailler à temps partiel.

**b/ profession exercée par le conjoint** (pour les 17 femmes mariées ou vivant maritalement):

- 8 cadres supérieurs (commercial, administratif ou financier)
- 3 profession libérales (médecin, courtier, notaire)
- 2 enseignants chercheurs
- 2 éducateurs- assistants sociaux
- 1 technicien
- 1 chômeur

La profession des maris est le plus souvent supérieure en terme de statut et de revenus, à celle des femmes...

**c/ lieu d'habitation :**

**17 habitent Rennes** : ces rennaises se répartissent dans les différents quartiers de la ville : le centre, le sud, le nord essentiellement.

**8 habitent des communes du district** dont :

- 3 Cesson Sévigné
- 1 Chantepie
- 1 Buis
- 1 Montgermont
- 1 St Grégoire
- 1 Vern sur Seiche

Il est à noter aussi que **la totalité des interviewées travaillaient sur Rennes.**

**d/ âges** : les interviewées se répartissent de la façon suivante dans les différentes tranches d'âges :

- 2 de 25 à 29 ans
- 11 de 30 à 39 ans
- 12 de 40 à 49 ans

soit **13 de moins de 40 ans** et **12 de plus de 40 ans...**

**e/ situations de famille :**

**-17 femmes sont mariées**

- 7 sont divorcées
- 1 est célibataire.

**20 femmes parmi les 25 ont des enfants** dont:

- 4 ont un seul enfant
- 10 ont 2 enfants
- 6 ont 3 enfants

Les entretiens menés sont numérotés (de 1 à 25). Chaque point d'analyse est dans ce rapport, étayé de citations. Pour chacune des citations est donné le numéro de l'entretien.

# I. STRUCTURATION , VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE

## *A. Les modes de structuration du temps de la journée*

Les femmes interviewées décrivent généralement leur journée quotidienne en **quatre séquences- temps** au moins :

### **1 - le matin, avant d'entrer dans l'univers du travail :**

La toilette, la sieste et celle des autres membres du foyer, les préparatifs vestimentaires pour commencer la journée, le petit déjeuner et le départ, jusqu'au moment où les enfants sont déposés à l'école, constituent une première séquence temps, qui fait l'objet généralement d'une description détaillée ... Ce premier temps est vécu soit comme un moment agréable, soit comme un moment plutôt désagréable, de stress, tant est prégnante la contrainte horaire de l'école comme du bureau.

**2 - le temps de la journée de travail** qui est vécu comme un temps à part en soi, temps plus ou moins apprécié en fonction de l'attrait du métier, et qui, bien que relativement monolithique, est coupé par :

**3 - la pause du déjeuner :** cette pause est généralement bien vécue elle est soit associée à **une convivialité d'un déjeuner** avec des collègues ou bien avec ses enfants, pour celles qui choisissent de rentrer chez elle le midi.

Cette coupure sert parfois aux femmes les plus organisées, à régler des **problèmes administratifs, à aller chez le médecin**, ou encore, c'est entre midi et deux heures que les femmes disent **aller chez le coiffeur** ou **faire du lèche vitrines**.

**4 - le retour au foyer en fin de journée** avec les tâches de mère et de ménagère qui les y attendent, voire qui ponctuent le retour avec les courses faites sur le chemin.

Les courses de dernière minute quand le réfrigérateur est vide, est sans doute le fait de celles qui sont les moins organisées et les moins aidées par leur conjoint dans ce domaine. Il semble que si des hommes participent à des tâches ménagères ce n'est qu'une minorité, et le plus souvent il s'agit d'hommes de moins de 40 ans.

D'autre part, les hommes effectuent des tâches bien précises qui sont décrites par les femmes comme des "compétences exclusives" : certains maris savent cuisiner ou bien d'autres maris se cantonnent à l'achat des courses.

**Cette phase de la fin de journée qui va de 18H à 20H30/21H**, du retour au foyer

à la fin du dîner, est décrite spontanément par les mères de famille comme **un moment chargé de la journée**. Les tâches familiales qui incombent aux mères en fin d'après midi sont multiples : devoirs des enfants, préparation du repas, écoute des uns et des autres...

*A la fin de la journée, vers 17H30, c'est le plein boom: il y a les enfants, si j'ai du boulot, je vais le faire le soir, si mon fils est là il doit parler, faire ses devoirs, la petite aussi...(7)*

*C'est non stop jusqu'au coucher des enfants. Mon mari rentre entre 20H et 21H... (14)*

**Pour les femmes qui n'ont pas d'enfant**, la fin de journée est vécue comme nettement moins stressante, la soirée peut être agrémentée de sorties, au restaurant, au cinéma, de visites à des amis.... La soirée est alors organisée en fonction de la disponibilité ou non du compagnon.

*Si je peux rentrer dès 17 heures, il m'arrive de faire quelques courses pour manger ou pour moi. ca dépend aussi de l'heure à laquelle mon ami doit rentrer. il est certain que si je finis à 17H et que lui ne rentre que vers 22heures, j'aurai plus tendance à ne pas rentrer rapidement chez moi... (8)*

Enfin **certaines parlent aussi de l'après dîner**, du moment où pour les mères de famille, les enfants sont couchés. Rares cependant sont les femmes qui avouent le plaisir qu'elles éprouvent à se retrouver avec leur conjoint, et nombreuses sont celles qui occultent la fin de soirée, arrêtent leur récit au dîner ou pire à 18H ! Une fois les enfants couchés, les femmes pour la plupart, ne parlent pas du reste de la soirée... Tout au plus disent-elles qu'elles se "posent" enfin.

*Le dîner vers 19H30, 20H et ensuite 20H30 la petite se couche, 21H c'est le grand qui va au lit .(7)*

*Le soir à 16H30 c'est une baby-sitter qui va chercher les enfants. moi je rentre vers 18H45 ou 19H45, on s'occupe un peu des enfants, on dîne vers 21H30. (18)*

*18H30, je rentre, les enfants ont goûté, on fait les leçons ensemble jusqu'à 19H, 19H15... 19H30, c'est le repas jusqu'à 20H15, puis c'est la préparation des enfants pour le coucher, et à 21H je me pose! (5)*

Implicitement au moins il semble que les femmes interviewées, en particulier celles qui ont des enfants, dissocient **les temps en fonction des rôles** qu'elles ont à endosser. Il apparaît évident que ces rôles sont ainsi distribués en fonction des temps de la journée.

- **le matin = celui de la femme** : Se laver, se maquiller, s'habiller sont autant d'activités qui pourraient nous autoriser à paraphraser Simone de Beauvoir : "on ne s'éveille pas femme, on le devient". Puis, une fois prêtes, les femmes endossent souvent le rôle de la mère qui fait le petit déjeuner, habille ses enfants, ou les conduit à l'école... Certaines femmes insistent sur la dimension chargée de ce début de matinée en raison du poids psychologique de la contrainte horaire ! Quelques femmes, de moins de 40 ans, cependant sont aidées le matin par leur mari qui prennent en charge les enfants, leur petit déjeuner, pour libérer leur épouse...

*Le matin on se lève à 7H. Mon mari prépare le petit déjeuner pendant que je prends pour moi une demi heure pour me réveiller, savoir si les enfants ont ce qu'il faut. Je m'habille, je me maquille, c'est ma demi heure, ensuite je déjeune, je m'occupe des enfants...(5)*

*C'est mon mari qui s'occupe des enfants le matin. Je me lève à 6H30 et je pars à 7H20. Mon mari part à 8H10, puis notre employée arrive et s'occupe de la maison et des enfants... (13)*

- **la journée de travail = celui de femme active**, de la travailleuse commence quand les enfants ne sont plus là, lorsqu'ils sont à l'école, et ce temps du travail, de la vie professionnelle s'achève en quittant le bureau ou au cours du trajet de retour... Ce temps de travail est décrit de façon monolithique et peu commenté sauf par celles qui sont très investies dans leur travail.

*A 8H30 je dépose mon garçon à l'école, donc en voiture et après je vais à mon travail, j'y suis en 10 minutes, et là je commence la journée...(5)*

- **le soir au domicile = celui de mère**, jusqu'à ce que les enfants soient couchés, puis vient le rôle de **compagne**, avec la télévision, même si elle n'est pas mentionnée souvent, ou bien encore dans le lit, avec un livre ou bien dans les bras du conjoint.



## ***B. Les moments agréables et désagréables de la journée***

Il s'avère que les moments de la journée perçus comme les plus agréables sont **les moments de "pause", ceux que l'on s'accorde pour soi-même**, ou que l'on accorde à ceux (et à ce) que l'on aime... Ces moments agréables sont ceux où "l'on n'est pas stressé". Ces temps appréciés des femmes, se caractérisent :

- soit par **un plaisir relativement solitaire** avec par exemple, la pratique d'un sport, ou d'une activité culturelle (dessin, musique), le plaisir de se faire coiffer, de prendre le temps d'un petit déjeuner, de se promener, de "se poser" (expression maintes fois utilisées!), ou bien encore le fait d'être seule en voiture...

*Les bons moments pour moi, c'est quand je prends du temps pour moi : le coiffeur, l'institut de beauté, faire les boutiques...Le temps d'un très bon petit déjeuner. (16)*

*Les moments agréables c'est surtout le midi quand j'ai un peu de temps pour me balader.. (18)*

*Je fais du sport dans un centre aquatonic à St Grégoire, juste à la sortie de Rennes, j'y vais trois à quatre fois par semaine.. Le sport me redonne la pêche, j'en ai besoin... (11)*

*Les déplacements avec ma voiture sont des moments agréables! (10)*

- soit par **un plaisir convivial** lors de la pause déjeuner, avec des amies, le dîner quand toute la famille est enfin rassemblée, ou encore le moment du thé, du retour chez soi, de la pause avec les siens, ou d'une visite à des amis...

Le week end est souvent évoqué comme un moment agréable de la semaine puisque permettant aux membres de la famille de se retrouver, et souvent de jouir ensemble de la nature (de la mer !). Sont évoqués au cours du week-end et des mercredis après-midi, les sorties, les balades en vélo avec les enfants, mais aussi des activités manuelles comme le jardinage, le bricolage ou la décoration...

*Le moment extraordinaire, c'est le soir, quand je vais me coucher et que je reste 10 minutes dans les bras de mon mari. Là je me pose, je me dis que la journée est finie et que ça s'est bien passé.. J'aime aussi les repas du soir avec les enfants et le mari : on rigole, on se raconte, c'est un moment fort. (5)*

**Garder du temps pour soi** nécessite une organisation et une rigueur tout aussi grande que dans le cadre de la vie professionnelle.

Les plus organisées font souvent référence à la stratégie de l'agenda : stratégie qui consiste à bloquer sur celui-ci, au même titre que les rendez-vous professionnels, les temps pour soi, ou encore les rendez-vous pour soi...

*Il est très important de se dégager un petit temps personnel et pour cela il faut le marquer sur l'agenda comme un rendez-vous professionnel, ça doit passer comme une vraie priorité! Il n'y a rien de plus efficace que le rendez-vous bloqué sur l'agenda. (16)*

**Les moments les plus désagréables sont les moments de stress**, ceux au cours desquels les femmes ont le sentiment de ne plus maîtriser le temps justement ou les moments au cours desquels la contrainte temps est pesante.

Parmi ces moments désagréables est parfois évoqué **le réveil**, et de façon plus large **le matin**, en tant que moment de reprise de contact avec le réel et de stress. Le matin, tous les membres de la famille sont pressés et dépendants des horaires de l'école et du bureau... De surcroît la séparation avec les enfants peut être vécue douloureusement par ces derniers et par les mères.

*Le matin, je déteste le réveil, le matin ce n'est pas un bon moment de la journée car il faut très vite se rentrer dans le bain, on n'a pas le temps...(22)*

*Les moments désagréables? Le matin, quand les enfants débarquent dans le lit à 6H alors que le réveil sonne à 6H30! Au moment de partir à l'école il y a toujours quelque chose, laisser les enfants à l'école, ma fille n'aime pas trop la séparation.. (18)*

*Le matin parce qu'on est un peu speed : le problème de la salle de bains, on n'est pas organisé, on est tous sous pression... (25)*

Par ailleurs est mal vécu par les femmes, **ce qui est défini comme une contrainte** à laquelle on ne peut échapper, ce qui est répétitif, et non valorisant. Ainsi pour la plupart, les tâches ménagères et en particulier **les courses** sont vécues comme désagréables... Les courses sont d'autant plus mal vécues qu'elles sont faites au jour le jour : le réfrigérateur vide est la hantise de bien des interviewées!

*Mes préoccupations ? Que le frigo soit toujours plein, qu'on n'ait pas à ressortir pour faire des courses, sinon ça ampute trop les loisirs! (22)*

*Les jours où il faut que je fasse du ménage, préparer le repas ça va, mais les courses non! Heureusement c'est mon mari qui fait les grosses courses le samedi! (12)*

*Les courses c'est ce qu'il y a de plus désagréable à faire, c'est ce que j'aime le*

*moins, c'est une perte de temps...(11)*

**Parmi ces contraintes, il y a aussi les autres** dont il faut par exemple supporter la présence, le discours dans les transports en commun, dans les lieux publics. Ce rejet de l'Autre est issu d'un besoin d'être seul pour reprendre ses esprits, se représenter et organiser sa journée et d'une sorte de racisme de classe au moins larvé de la part de certaines interviewées.

*Je suis très individualiste donc ces moments de solitude dans la voiture sont des moments de détente que je m'accorde... Les transports en commun ça m'attriste, j'ai l'impression d'étouffer, pour moi, le transport est un moment où je pense, donc les gens qui me parlent ça me gonfle, j'ai envie d'être tranquille. Dans le bus, les autres me polluent... (16)*

## *C. Gagner et perdre du temps*

**Gagner du temps** : est défini essentiellement de deux façons par les femmes interviewées à Rennes :

- **soit en respectant une organisation prévue à l'avance**, et en tenant ses engagements à l'égard de soi-même et des autres : en faisant les choses au fur et à mesure, voire en prenant de l'avance... Ces stratégies développées par les femmes qui se déclarent organisées ont pour effet de produire une satisfaction du devoir accompli grâce à ce qui est vécu comme la preuve d'une bonne gestion de son temps...

*Gagner du temps, c'est en avoir tout simplement. Ou alors, quand je suis super organisée, c'est faire des copies à l'avance, mais c'est rare... (7)*

*Je gagne du temps quand je gère bien mon temps, je ne sais pas si j'en gagne, mais j'espère ne pas en perdre... (11)*

- **soit en faisant plusieurs choses en même temps** : téléphoner et cuisiner, conduire et réfléchir à son travail, déjeuner sur son lieu de travail, prendre de l'avance sur son travail pour préserver du temps libre le soir...

*Je gagne du temps au travail, je fais deux ou trois choses en même temps, je téléphone et je remplis un papier... A la maison je téléphone et en même temps je cuisine... (5)*

*Je gagne du temps quand je mange dans ma classe le midi et que je commence les corrections pour en avoir moins le soir. (1)*

**Spontanément la voiture est perçue par plusieurs femmes**, et en particulier par les femmes que nous appellerons pro-voiture absolues sur lesquelles nous reviendrons longuement, à la fois comme un **outil de gestion de son temps** au même titre que le téléphone portable, et comme une **possibilité de gain de temps**. La voiture est alors décrite au moins implicitement comme un outil de travail, un outil d'action, de mise en mouvement. La voiture met, non pas en communication, mais en action...

*Le portable et la voiture sont indispensables pour mon boulot! (16)*

**Perdre du temps : est spontanément associé à l'attente** chez le médecin, chez le dentiste, dans un supermarché et plus souvent encore **l'attente d'un bus...** Sont également évoqués, mais dans une moindre mesure, les temps d'attente lorsque l'on est bloqué dans un embouteillage, ou **derrière un bus!** L'impatience des femmes dans les embouteillages est particulièrement grande le matin quand elles ont encore une responsabilité de mère et qu'elles doivent déposer leurs enfants à l'école. Quelles que soient les circonstances, l'attente provoque l'énervement.

*Je ne supporte pas d'attendre, par exemple chez le dentiste! 14H c'est 14H, pas 14H15! Ca m'énerve! (24)*

*Le bus ce n'est pas trop pour moi, ça me gonfle, et puis, il faut toujours l'attendre, ça m'énerve, je suis une femme pressée. (6)*

Attendre plus d'un quart d'heure est jugé plusieurs fois comme un indice d'irrespect de la part de l'autre, et de toutes façons l'attente est une perte de temps négative aux yeux de la quasi totalité des femmes interrogées. Certaines évoquent en premier lieu **le ménage et les courses parmi les pertes de temps.**

*C'est surtout par rapport au ménage que je peux avoir ce sentiment de perdre du temps, pour le repassage, certaines tâches ménagères... Et puis je peux aussi avoir cette impression dans les grandes surfaces quand il faut y faire les courses. (8)*

**Mais perdre du temps est aussi associé par certaines femmes à des activités agréables et conviviales** parmi lesquelles sont souvent cités :

- les conversations téléphoniques avec des "copines",
- rendre visite à une amie pour prendre un café...

Ces moments sont aussi jugés nécessaires, même s'ils sont relativement culpabilisants, parce que non fonctionnels, ni rentables...

*Perdre du temps c'est prendre le temps de ne pas rentabiliser le temps, quand par exemple je vais prendre un café chez une copine... (14)*

## ***D. Les fonctions de la voiture dans le rapport au temps***

La voiture fournit plus souvent le sentiment de "**gagner du temps**" que d'en perdre pour les femmes interrogées à Rennes. Si les embouteillages sont souvent évoqués au moment de l'heure de fermeture des bureaux, vers 17H30, 18H, ils sont aussi décrits comme pouvant être souvent évités, puisque relativement limités dans le temps... Ces embouteillages sont perçus comme ajoutant en moyenne qu'un quart d'heure à vingt minutes au trajet habituel....

*La perte de temps n'est pas forcément désagréable. Parfois ça l'est un peu dans les embouteillages: un quart d'heure, mais ce n'est pas un drame! (13)*

*Un moment désagréable pendant les déplacements c'est quand je suis prise dans un embouteillage en centre ville et que je perds 10 minutes sur mes démarches parce que, pour moi, tout est chronométré. (5)*

La voiture est souvent décrite comme **un outil de gestion de son temps**, en particulier par les femmes très actives et qui ont un réel investissement dans leur carrière professionnelle, voire ont le sentiment d'avoir réussi socialement. La voiture simplifie la vie des femmes, elle amplifie aussi le besoin d'action semble-t-il... Enfin la voiture est jugée indispensable dès lors qu'il y a des enfants!

*La voiture c'est très pratique, on va d'un point à un autre sans se soucier de quoi que ce soit... C'est un grand avantage quand on a des enfants, c'est quasiment indispensable! (22)*

*Je suis une acharnée de la voiture. J'ai beaucoup de mal à m'en passer. Je n'ai pas envie d'être dépendante d'autres moyens de déplacement. Avec les transports en commun, il y a des problèmes de contrainte, d'horaires, d'attente. Le soir il y a moins de bus, donc il faudrait que je me dépêche pour ne pas rater le dernier bus. Je préfère être libre de mon temps, choisir vraiment le moment où je pars et celui où je reviens. (8)*

Enfin la voiture constitue un temps de transition, de passage d'un rôle à un autre, "un sas" pour bien des femmes... Ainsi la voiture est pour beaucoup le **lieu de la transformation, de la métamorphose, du passage d'un rôle à un autre** : entre le rôle de femme active et celui de mère, lors du retour quand les interviewées prennent leurs enfants en revenant du travail ou, entre celui de la mère et celui de la femme active, quand le matin elles déposent leurs enfants à l'école...

La voiture est aussi pour les femmes actives qui ont à se déplacer d'un lieu à un autre dans le cadre de leur activité professionnelle, **un lieu et un temps de réflexion, de concentration, de préparation aux improvisations** que nécessite la vie professionnelle...

*Je suis quelqu'un qui improvise très facilement, je ne prépare pas beaucoup. Je prépare le matin, dans ma voiture, si j'ai une idée en tête, une demi-heure dans ma voiture ça me suffit... Même à la mairie, je peux arriver sans avoir préparé la réunion et parler une heure sur un sujet. (12)*

**La voiture constitue une sorte de loge**, où les femmes se maquillent, se préparent intellectuellement et physiquement à leur prochain rôle, un espace clos pour ces "actrices" de la vie quotidienne qui s'y métamorphosent... Cette fonction de loge attribuée à la voiture est particulièrement prégnante dans le discours des pro-voitures absolues mais existe aussi chez les utilitaires...

*J'ai mon maquillage dans ma voiture! (13)*

*Quand je quitte le bureau j'ai besoin de voyager dans la voiture pour déconnecter du bureau, c'est très important!...Ca me permet de liquider les problèmes professionnels et de redevenir une maman. (5)*

Le temps passé en voiture est défini spontanément par les femmes interrogées comme **un temps pour soi et un moment agréable**.

*Je suis tranquille dans ma voiture, je pars toujours un peu en avance, dix minutes, pour ne pas tomber dans les bouchons, et flâner un peu dans ma voiture. J'aime y passer du temps. C'est du temps à moi, quand je suis dans ma voiture. (13)*

*J'aime bien les dix minutes pour aller en voiture au boulot, car c'est un moment à moi, où je peux écouter la radio...(22)*

Parmi les agréments de la voiture est souvent évoquée **l'écoute de la radio ou de la musique**. Cette écoute de la radio souvent mentionnée semble être privilégiée par le fait d'être seule, de pouvoir choisir sa station préférée ou sa musique préférée...

*Ma voiture c'est plutôt un moment de décompression, je suis seule, j'écoute de la musique ou j'écoute France Inter, ça me détend. (3)*

## ***E. La journée idéale***

La journée idéale est souvent décrite d'abord comme **une journée ensoleillée...** Cette caractéristique climatique est maintes fois évoquée à Rennes!

Soit la journée idéale est décrite comme **une journée de vacances**, caractérisée par une absence totale de contrainte et la possibilité de se consacrer à des loisirs, en particulier des loisirs sportifs et culturels...

Le week-end est parfois décrit comme proche de l'idéal puisque permettant de faire des balades en vélo avec les siens, de se promener au bord de la mer, d'être en contact avec la nature... Le cadre de l'idéal est souvent le bord de la mer.

*La journée idéale? Ce serait sans travailler! D'être un peu plus cool, d'avoir quelqu'un chez moi qui s'occupe de mon fils, de la maison. si j'avais du temps, je lirais, j'irais au cinéma, je me détendrais. (15)*

*Une journée sans travail, comme le mercredi où je traîne le matin! (4)*

*Aller à la mer et ne rien faire au soleil... (20)*

Soit la journée idéale est **une journée active** au cours de laquelle les femmes ont à la fois le temps de travailler et de s'accorder du temps. C'est alors une journée au cours de laquelle il n'y a pas de stress, ou moins de stress qu'à l'ordinaire. Ce sont les femmes les plus organisées et celles qui aiment le plus leur travail qui ont ce dernier type de journée idéale...

*Quand il fait beau, que je me lève et qu'il fait jour, finir mon travail à l'heure mais aller travailler quand même, et avoir le temps de faire les magasins...(13)*

Plusieurs interviewées envisagent **dans l'idéal un travail à temps partiel** et en particulier à mi-temps, qui leur permettrait de jouir d'une demi-journée pour elles-mêmes, d'avoir plus d'activités de loisirs et pour elles-mêmes... Cette sensibilisation au temps partiel revêt le désir de la part des femmes d'avoir plus de temps pour elle-même et pour "s'ouvrir au monde".

*En temps normal, je pense que je ne pourrais me représenter une journée idéale qu'en travaillant à temps encore plus partiel, disons à mi-temps. Idéalement je me lèverais à 9 heures, en fait, non. Je préférerais travailler le matin et avoir toutes mes après-midi libres. je rentrerais déjeuner chez moi, après j'espère que je saurais organiser mon temps. (8)*



## II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENT

### *A. Les déplacements, types de trajets et vécus de ces trajets et des espaces traversés*

Les temps de déplacement sont spontanément :

- **Soit occultés dans les récits de journée** : ils ne sont mentionnés qu'au travers des horaires, sans autre commentaires spontanés. Ils sont répétitifs, obligatoires. Ils encadrent simplement le temps du travail.

- **Soit ils sont mentionnés et mis en exergue** en tant que moments à soi, agréables et permettant comme nous l'avons vu de passer d'un rôle à un autre.

En moyenne, les temps de déplacement sont évalués de **20 à 45 minutes par jour**. Rares sont les interviewés dont les temps de déplacement excèdent une heure par jour...

**Une heure de déplacement par jour est vécue comme un maximum à Rennes.** Il s'agit du seuil de temps maximum au volant pour les rennaises, qui ne l'atteignent que rarement, ou bien en additionnant tous leurs types de parcours : micro- trajets pour conduire les enfants, pour les courses, ou plus longs trajets pour rendre visite aux parents...

*Quand je travaille le matin c'est une demi heure et une demi heure le soir, les autres jours ce sont des petits trajets pour l'école des enfants... (1)*

*Vingt minutes aller retour pour le travail, le double lorsque je déjeune à la maison et puis le temps de déplacement pour aller voir mes amis et mes parents aussi qui n'habitent pas très loin d'ici, et que je vais voir régulièrement. En moyenne, le temps de mes différents déplacements dans une journée représente une heure environ... (8)*

Les femmes interrogées n'évoquent le plus souvent que **l'aller du matin et le retour du soir**, cependant une partie de l'échantillon (un tiers) fait un aller-retour au domicile au moment du déjeuner. Il s'agit de femmes dont le temps de déplacement entre le domicile et le travail est évalué à moins de vingt minutes, et de femmes qui ont plus d'une heure pour déjeuner.

**L'espace traversé est rarement décrit spontanément**, l'est beaucoup plus le quartier ou la commune où l'on vit pour celles qui habitent en dehors de Rennes. Cependant plusieurs interviewées qui vont du nord au sud ou du sud au nord de la ville, disent éviter la rocade... Il existe semble t-il une peur de cette rocade, de la part de plusieurs femmes interrogées. Cette peur est issue d'une non appropriation de cet espace de circulation en lisière de la ville, voire vécu comme hors de la ville.

Si la proximité du lieu de travail est vécue comme un gain de temps et un indice de qualité de vie, elle est aussi culpabilisante pour les utilisatrices de la voiture qui souvent justifient le choix de ce moyen de locomotion par **le poids de ce qu'elles ont à transporter**. Ainsi les enseignantes évoquent-elles la lourdeur des cartables qu'elles ont à transporter, et d'autres le poids des courses...

*Je gagne du temps depuis deux ans car mon travail est à proximité de mon domicile, par rapport à avant où je perdais parfois deux heures en voiture. Là, je travaille tout près de chez moi mais je prends quand même la voiture car je suis chargée... (22)*

*Je prends comme prétexte que j'ai des cartables! Moi je corrige à la maison donc j'ai des cartables à rapporter! (12)*

*Ma voiture est très pratique pour moi, pour les courses, je peux rabattre les sièges... (11)*

## ***B. La voiture en tant que mode de déplacement***

**La voiture en tant que mode de déplacement** utilisé quasi exclusivement pour les trajets professionnels par toutes les femmes interrogées est dans les discours recueillis :

- **soit revendiqué** en tant qu'outil de travail, outil de gestion de son temps, objet à soi, outil de liberté, d'indépendance et d'autonomie...
- **soit justifié** en tant que moyen de déplacement plus pratique que les transports en commun, qu'outil d'indépendance aussi, en particulier en ville, et par rapport au travail et aux enfants...

Ces deux types de discours et d'attitudes différencient:

- les femmes **pro-voiture absolues**, des **pro-voiture relatives**.

Cette dichotomie décelée précédemment dans la phase exploratoire est confirmée par cette deuxième phase d'étude.

Les unes sont **fières de leur attachement à la voiture**, tandis que les autres sont plutôt **dans une sorte de culpabilité**, plus ou moins marquée et s'avèrent n'avoir pas le même attachement à l'objet voiture que les pro-voitures absolues qui se caractérisent par leur passion et leur appropriation de l'objet voiture et par leur amour de la conduite, en ville et sur route...

**Mais pour toutes**, pour les pro-voiture absolues comme pour les pro-voiture relatives :

- **la voiture est un signe de liberté d'action et de mouvement. Voire un signe d'autonomie.** Elle est jugée indispensable par toutes celles qui ont des enfants et est souvent associée à un outil de travail. Plus sont faites de références à l'utilité de la voiture, moins le rapport à celle-ci est passionné...
- **la voiture est aussi un signe de qualité de vie.** Les transports en commun nous le verrons, sont souvent associés au passé, à ce qui est vécu comme révolu : la jeunesse, le statut d'étudiante, une phase de vie "désargentée"...
- **la voiture est une garantie de ne pas devoir subir l'Autre, un espace à soi et pour soi** dont les femmes actives au contact avec le public, qu'il s'agisse d'enseignantes, d'assistantes sociales ou d'infirmières, disent avoir besoin, voire exigent. Ce sas que représente la voiture est qualifié de **sas de décompression**. La voiture apparaît vécue par les femmes interrogées comme **un lieu de confort psychologique**.

*La voiture je ne peux pas m'en passer. je pourrais prendre le car qui part de l'hôpital et va jusqu'à la mairie. Mais je veux être seule. Sans la voiture, je n'aurais pas ce sas... Le bus, je l'ai pratiqué, on attend, on a du monde à côté qui parle... J'entends tellement de choses dans une journée que j'aime bien être seule!(3)*

## ***C. Les différents rapports à la voiture :***

### **Typologie de femmes pro-voiture**

Le degré d'investissement dans l'objet voiture et le rapport à la conduite sont les deux principaux critères qui déterminent d'emblée deux types de femmes bien distincts que nous allons tenter de décrire.

#### **- Les pro-voiture absolues ou encore les passionnées de la voiture et de la conduite :**

Elles aiment conduire, se disent de bonne conductrices, meilleures que les hommes ou égales à ceux-ci pour "piloter" une voiture.

Elles ont même parfois rêvé de faire du rallye ou de la course automobile...

Elles ont eu leur permis jeunes et sans difficulté.

Elles ont leur propre voiture, qu'elles ont choisi elles-mêmes, et ont de toutes façons, une forte appropriation de cet objet.

Elles aiment faire de la route, outre la conduite en ville au quotidien...

Elles peuvent aimer conduire de grosses voitures, ou bien des petites voitures nerveuses.

Elles sont en général très satisfaites de la voiture qu'elles ont choisi.

*Moi la voiture, ça me ressource. J'aime faire des kilomètres. j'écoute beaucoup de musique. Ma voiture je la prends même pour faire des trajets que je pourrais faire à pied! J'aime énormément conduire, c'est un déstressant pour moi, de conduire, c'est mon moment de détente. On m'enlève ma voiture et je suis très malheureuse...(16)*

*Je suis très attachée à ma voiture, elle connaît toute l'histoire de ma vie, j'ai beaucoup vécu avec elle...(13)*

*J'aime faire des kilomètres. Mon frère est pilote et je faisais la course avec lui. Moi, j'aime conduire! J'ai quand même une 16 soupapes qui bombe! Je suis une vraie conductrice! (10)*

Pour ces femmes la voiture a pour inconvénient majeur son coût financier mais ce **prix à payer pour le plaisir éprouvé** est tout à fait accepté et intégré au budget familial ou personnel et professionnel. Ces femmes ne peuvent se passer de voiture au point qu'elles s'en font prêter une quand la leur est au garage. Elles n'envisagent pas de prendre les transports en commun.

- **Les pro-voiture relatives** : sont moins directement impliquées que les premières par la voiture et par la conduite.

Elles disent bien conduire, mais prudemment et peuvent avoir peur des autres, mais ces femmes ne se prennent pas pour des pilotes, n'investissent pas ou plus de dimension ludique (de jeu) dans la conduite.

Elles ont eu leur permis parfois avec difficulté, à la demande du père, ou par obligation professionnelle, ou lorsqu'elles ont été mères de famille.

Elles ne conduisent que rarement sur route, le conjoint prenant le volant le week-end ou pour les longs trajets en général. Elles n'aiment pas faire de la route, cette conduite sur route les fatiguant ou les angoissant.

Elles n'aiment pas conduire de grosses voitures, préfèrent toujours les petites voitures, faciles à manier, et adaptées à la circulation en ville....

Cependant **parmi les pro-relatives** on peut distinguer deux sous groupes :

- celles **qui aiment conduire, surtout en ville**, mais n'ont pas d'attachement à l'objet voiture, et que l'on qualifiera pour les distinguer du groupe suivant de **pro-voiture utilitaires**. La voiture leur est indispensable, elle facilite la vie quotidienne de ces femmes actives, dans leur rôle de mères et de travailleuses, est un outil de gestion de leur temps.

*Je n'ai aucun sentiment pour ma voiture. je ne me projette pas dans l'image que je peux donner aux autres à travers une voiture, c'est essentiellement utilitaire pour moi!... Ce qu'il me faut c'est une voiture petite pour stationner facilement, nerveuse, cinq portes pour les enfants, maniable, sécuritaire. (18)*

- **les pro-voiture relatives** qui n'ont pas non plus d'attachement à l'objet voiture et qui, de surcroît, **n'ont pas particulièrement de plaisir à conduire**. Ce sont celles qui parfois ont eu un accident de voiture, ou qui se disent prudentes au volant et celles enfin qui sont les moins hostiles aux transports en commun, **les plus réceptives à la multimodalité...** Ce sont aussi ces femmes qui sont les plus sensibilisées à la pollution générée par la voiture, et les plus culpabilisées... Enfin ces femmes non seulement ne sont pas attachées à leur voiture, mais de surcroît sont rarement satisfaites de celle qu'elles possèdent.

*Si j'avais un bus devant ma fenêtre et qui me dépose devant mon travail, je le prendrais, mais là ce n'est pas le cas, la voiture c'est quand même mieux, c'est plus flexible.... Ma voiture elle ne me convient pas, elle est vieille. Il y a 6 ans que je l'ai achetée d'occasion après un accident. Je n'avais pas l'argent pour en acheter une autre... (15)*

Bien qu'il ne s'agisse que d'une approche qualitative, nous avons dénombré au sein de l'échantillon :

- **10 pro-voiture absolues,**

- **9 pro-voitures utilitaires** sans attachement à la voiture mais aimant conduire en ville,

- **6 pro-voiture relatives,** n'aimant pas vraiment conduire, multimodales potentielles....

## Histoires de voitures et voitures rêvées

A la question "pourriez-vous me raconter votre vie au travers de votre histoire aux voitures" nous obtenons des récits qui révèlent et confirment :

- **le rôle du père** en tant qu'initiateur voire acheteur de la première voiture
- **le rôle des hommes, en général** et des conjoints en particulier dans cette histoire des femmes à la voiture.

On peut réaffirmer, à la suite de la première phase d'étude, que les femmes en contant leur histoire à la voiture révèlent au moins en partie leurs rapports aux hommes de leur vie. Par ailleurs en fonction de l'âge des femmes interrogées et de leur catégorie sociale, on peut aussi être tenté d'affirmer qu'il existe des cultures différentes en matière de voitures.

*J'ai une toute petite voiture, une petite Lancia Y 8, elle a cinq chevaux, je l'ai depuis longtemps et je l'avais achetée d'occasion. En fait c'est ma première voiture : c'est moi qui l'ai choisie. Avant j'avais celle de mon oncle, celle de mon ami, celle de ma mère aussi. La mienne c'est moi qui l'ai choisie mais mon père m'avait accompagnée... (8)*

*Mon mari voyant que je conduisais bien m'a prêté la grosse voiture, mais je n'ai jamais réussi à passer la cinquième, donc je me suis faite engueuler. Pour me consoler mon père m'a offert une Austin Mini... (10)*

**Les femmes interviewées se souviennent toutes de leur première voiture.** Quand cet objet a été investi, il s'agit de pro-absolues, en revanche quand la première voiture n'a été qu'une nécessité, et qu'elle est décrite plus froidement, il s'agit alors de pro-relatives....

*Ma voiture c'est une Ford Fiesta que j'ai depuis 9 ans. Ce sont mes parents qui me l'ont offerte car ils travaillaient chez Ford. J'en suis très contente, je n'ai jamais de problème avec. C'est ma voiture, j'ai passé mon permis avec. (13)*

Les femmes de plus de quarante ans ont souvent conduit au départ des **4L**, des **2CV**, des **Diane**. Celles qui ont dans leur jeunesse conduit des voitures de ce type, se distinguent de celles qui ont conduit aux mêmes époques des Austin par exemple... Les moins de quarante ans connaissent quant à elles des petites cylindrées plus récentes : **Ford Fiesta**, **R5**, **Twingo**, souvent achetées d'occasion.

*La 4L elle représente la fac, les copains... C'était la voiture dont mon père m'avait fait cadeau : c'était un super cadeau! Ca représente une époque très sympa... (7)*

*Mon permis je l'ai eu du premier coup, j'ai du l'avoir à 18 ans, j'ai acheté ma voiture tout de suite après : une Diane. mon père connaissait un garagiste, c'était en 1978, je venais de connaître mon mari qui était étudiant à Rennes. J'habitais Evreux, il me fallait une voiture pour le rejoindre le week-end... (5)*

Les femmes distinguent en général **les grosses voitures** - qu'elles estiment généralement plutôt réservées aux hommes - **des petites voitures** qu'elles perçoivent comme plus féminines, plus pratiques, plus maniables et plus esthétiques...

*La R21 Nevada Break, je n'aime pas, je trouve qu'elle est trop longue, que c'est un char, elle est lourde, pas maniable. Elle ne me convient pas, je suis perdue dans cette voiture. (5)*

*J'aime la petite voiture qui a une forme, une esthétique. Moi je compare la forme de la voiture à l'être humain. D'extérieur elles sont toutes rondes, mais à l'intérieur il y a plein de choses... (20)*

**L'attrait de la ligne, des formes d'une voiture** est un critère de choix très important pour les femmes interviewées. Viennent ensuite d'autres critères tels que la fiabilité au plan technique, le confort de la voiture, la capacité du coffre, l'habillement intérieur, et bien sûr le prix...

*Dès que j'ai fini de payer ma Nissan, je rachète la dernière Nissan rouge qui vient de sortir, ou alors j'adore le coupé Laguna... Il faut que ma voiture ait de la gueule! Par contre je n'aime pas les grosses voitures, je n'aime que les petites voitures nerveuses... (10)*

*Mes critères? Le prix, la place : on est quatre, surtout pour les déplacements en vacances, on aime bien avoir la place de trimballer tout ce qu'on veut. (7)*

*Les nouvelles voitures en forme de bonbon comme la Twingo, ce sont des voitures conviviales.... Qu'elle ait un look, qu'elle soit silencieuse et confortable, qu'elle ne tombe jamais en panne, parce que c'est moi qui m'en occupe dans ce cas... (22)*

**Seules quelques femmes pro-voiture absolues, les plus aisées, ayant réussi socialement, rêvent de grosses berlines confortables et puissantes** telles que des Audi, Rover, BMW. Ces femmes passionnées de l'objet voiture et aimant conduire, veulent au travers de la voiture, afficher leur statut social, leur identité sociale... Conscientes de faire partie de la classe des privilégiés ces femmes revendiquent d'afficher cette suprématie au travers de l'objet voiture qu'elles choisissent comme un vêtement, en tant qu'élément essentiel du look...

*Dans l'idéal et sans problème financier, je roulerais en Porsche ou en Mercedes coupé. A un moment j'ai eu une 205 qui roulait bien, mais je ne me sentais pas bien du tout dedans. Moi, je fais 1,70 m , donc il me faut une grande voiture. Il faut que la classe de la voiture corresponde à la classe de mes tailleurs. Ma voiture fait partie de mon identité! (16)*

*La Rover 2000 est très classe, j'aime beaucoup mais c'est cher. Elle est jolie, confortable, elle est sympa, belle et sécurisante. (5)*



*J'aimerais conduire une Mercedes, j'aime le côté confort, je n'en ai jamais conduit mais je suis montée dedans...(6)*

Sinon, la voiture idéale est le plus souvent décrite par les femmes interrogées comme **une petite voiture, nerveuse, et élégante** : aux formes arrondies. Dans ce cas, la voiture doit au moins implicitement **véhiculer la féminité**, se démarquer des voitures d'hommes ou des voitures trop familiales, presque "fourgonnette"...

*Au niveau mécanique elle est très bien ma voiture. En outre, comme elle est très petite, je n'ai pas de problème pour me garer en ville. je crois que c'est plutôt une voiture de ville mais je vais aussi à Paris avec. Elle se comporte très bien. Mon copain a une Renault Express, c'est plus grand, c'est comme les super 5, avec plein de vitres à l'arrière. Moi je trouve que ça fait un peu fourgonnette, ça fait un peu trop voiture utilitaire... De toute façon, c'est lui qui la conduit... Ma voiture idéale? Ce serait une Fiat ou une Alpha Roméo, mais ce n'est pas pareil, c'est plus standing une Alpha!" (8)*

Certaines femmes rêvent aussi de **décapotables ou de coupé**, mais il semble que les femmes interrogées s'interdisent en général de rêver à des voitures trop luxueuses, trop sportives... "La frime" qu'induit ce type de véhicule étant interprétée comme **un signe de séduction trop évident** voire suspect (peur de l'image de la putain).

*La voiture idéale pour moi, c'est la même que celle que j'ai (Fiat Punto) mais en cabriolet... (4)*

## La ou les voitures dans le couple et dans la famille

La situation familiale, mais également le rapport entre le mari et la femme jouent un rôle important dans l'attitude des femmes par rapport à la voiture.

**Au sein des foyers qui disposent de deux voitures, la femme a le plus souvent une petite voiture** adaptée essentiellement aux trajets quotidiens, à la ville, tandis que l'homme a une grosse voiture, plus adaptée au travail et à l'image sociale que veut donner le couple. C'est avec cette voiture du mari que sont effectués les longs trajets, pour les vacances ou les week-end. Dans ce cas il est rare que la femme soit autorisée ou s'autorise à conduire la voiture de son conjoint. Et souvent chacun des membres du couple ayant sa propre voiture, la femme déclare préférer la sienne propre à celle du conjoint. Il s'agit de **la situation la plus traditionnelle et la plus fréquente.**

*Moi, la Volvo de mon mari, je n'aime pas trop la conduire parce qu'elle est trop large... (4)*

**Quand la femme a en revanche une voiture aussi puissante voire plus puissante que celle du conjoint** c'est que celle-ci s'estime l'égale de l'homme et qu'elle le prouve au moins au plan économique et social.

La femme conduit alors même pour les longs trajets, et ne prête que rarement sa voiture à son conjoint. Elle reste maître à bord de sa voiture et de sa vie...

C'est **la situation des pro-voiture absolues** qui sont aussi issues des C.S.P les plus favorisées, et que l'on pourrait qualifier de femmes-phalliques...

*Ma voiture je la confie de temps en temps à mon époux, mais pour lui la voiture c'est une chose utilitaire alors que pour moi, c'est un plaisir complet. (16)*

*Ma voiture, mon mari ne la conduit jamais, il a lui aussi sa voiture. (13)*

**Au sein des foyers où il n'y a qu'une seule voiture, quand la femme l'utilise pour son travail,** le mari se déplace alors à pied, en vélo ou en transport en commun... L'attribution de la voiture à la femme est souvent expliquée et justifiée dans ce cas par la prise en charge du transport des enfants en âge scolaire. La voiture peut être alors une petite voiture ou une voiture familiale (break...). Cette appropriation de la voiture par la femme, autorisée par le mari, est souvent **le fait de jeunes couples,** de moins de quarante ans.

Quand il s'agit de femmes vivant sans conjoint, la voiture est vécue comme un objet/outil d'indépendance indispensable. **La voiture est alors un lien avec le monde...** Dans ce cas sa fiabilité revêt une importance capitale, les femmes ne peuvent pas compter sur un homme pour les dépanner. Les femmes qu'elles vivent ou non en couple avouent souvent **leur incapacité à comprendre et à prendre en charge les aspects mécaniques d'une voiture...**

*J'en voulais une neuve car je n'ai pas d'homme à la maison pour l'entretenir. C'est une Nissan, elle roule vite et ça me plaît, je ne respecte pas la vitesse, elle est confortable, j'ai la climatisation, j'ai tout et j'en suis ravie. (10)*

Les fonctions attribuées aux voitures par les femmes sont diverses en fonction de leur usage de celles-ci, de leur mode d'investissement dans cet objet de transport et de leur mode de vie.

Ainsi il s'avère que pour **les pro-voiture absolues et passionnées**, la voiture est un objet dont elles prennent soin, puisqu'il les représente socialement. La voiture est alors essentiellement utilisée par la femme dans le cadre professionnel, et est **un costume** et une **"noble loge"** (B.M.W, AUDI, ROVER...)

Pour **les utilitaires**, la voiture est un objet qui n'est que peu entretenu, mais qui a pour avantage de pouvoir contenir les effets personnels de la conductrice et femme active, il s'agit alors de la **"voiture- loge"**, dans laquelle on trouve du maquillage, de la musique mais aussi de quoi prendre des notes... Il peut s'agir de petites voitures qualifiées de féminines et dont le choix s'est fait sur des critères esthétiques et d'image de marque. (LANCIA, FIAT, PEUGEOT..)

Des femmes ont aussi une utilisation de la voiture pour les courses et pour transporter tout ce qui est lourd, y compris les cartables... C'est alors ce qu'on pourrait appeler la **"voiture- caddy"**, dont la dimension utilitaire prime sur l'esthétique et la puissance. Enfin quand il s'agit de mères de famille, et que la voiture est considérée comme un objet à dimension familiale (dans son usage), on y trouve des biscuits, des jouets et des affaires d'enfants ... Il s'agit alors de la voiture de tous les membres de la famille, **"qui sert à tous et à tout"**. (RENAULT, FORD..)

## ***D. Les représentations des transports en commun***

**Plus les femmes sont passionnées par la voiture, plus le rejet des transports en commun est marqué.**

A Rennes la notion de transports en commun renvoie d'abord aux bus et ceux-ci sont décrits comme **tristes, gênants la circulation des voitures, voire dangereux**. L'agressivité à l'égard des bus émane en particulier des pro-voiture absolues. On peut affirmer qu'il existe une sorte de "guerre des véhicules" au sein de Rennes... Les conducteurs de bus sont vécus par les automobilistes femmes, comme des "*chauffards qui se croient tout permis*". Certains accidents de la route dont la responsabilité est attribuée aux bus sont relatés...

*Les bus se croient tout permis, ils nous grillent les priorités. (10)*

Enfin et surtout **les transport en commun sont attribués aux populations défavorisées** et font l'objet d'un rejet de la part des plus favorisées qui ne veulent pas se mêler à la masse... Ce clivage social est très récurrent dans le discours de bien des interviewées.

*J'ai horreur du bus! Ils sont désagréables quand vous êtes en voiture, en plus s'il faut les prendre, je n'aime pas les attendre... Leurs trajets ne sont pas assez directs, et puis, on n'est pas libre de ses faits et gestes avec les bus. Le bus c'est une perte de temps! Et puis, je n'ai pas envie de voir la tête des gens, je n'ai pas envie de me mêler aux SDF du bus et aux jeunes délinquants... (10)*

*Je fais tout en voiture! Je n'utilise aucun autre moyen de transport, même occasionnellement. J'ai horreur des transport en commun à cause des odeurs, du manque de civisme des jeunes qui ne laissent jamais leur place. (6)*

Certaines évoquent **les transports en commun parisiens** incarnés par le métro et généralement vécus comme une épreuve et une perte de temps en raison du temps supposé passé dans ceux-ci... L'évocation même des transports en commun en région parisienne permet aux femmes interviewées de faire valoir la qualité de la vie en province et à Rennes en particulier.

## *E. Place accordée aux autres modes de déplacement*

**La marche** est mentionnée comme une activité complémentaire aux déplacements en voiture bien que pratiquée essentiellement lors des week-end, en forêt, en tant que loisir, ou bien en centre ville... Certaines femmes cependant semblent rechercher une sorte d'équilibre entre l'utilisation de la voiture et celle de la marche. La marche apparaît être vécue comme une **activité relativement solitaire** qui permet de mieux voir la ville ou la nature...

*J'aime bien me promener à pied quand il fait beau, j'ai plaisir à marcher dans Rennes... (4)*

*Je marche aussi beaucoup parfois, entre une et deux heures par jour... Quand je suis à pied, j'observe! (20)*

**Le vélo** est également évoqué, mais beaucoup moins souvent que la marche. La pratique du vélo est vécue comme relativement dangereuse dans Rennes en raison d'un manque de pistes cyclables, et du fait que les voitures et les bus surtout peuvent emprunter ces pistes quand elles existent. Faire du vélo est un loisir que les interviewées s'accordent d'autant plus volontiers quand elles ne travaillent pas, qu'il fait beau, qu'elles n'ont pas de contraintes vestimentaires, et qu'elles sont au bord de la mer, en week-end ou en vacances. **Ce loisir, plus que la marche, est associé à une activité de groupe** : les femmes disent faire du vélo avec leurs enfants, en famille...

*Le vélo c'est un loisir pas un transport!*

**Les bus** sont vécus négativement par la plupart des interviewées. Ils ont souvent été utilisés lorsque les femmes étaient "jeunes" ou étudiantes, ou le sont parfois encore, et l'on en déplore alors le fait de devoir les attendre... Ce reproche est exprimé par les femmes pro-relatives surtout, puisque ce sont celles qui sont le plus perméables à la multimodalité.

*Avant j'allais travailler en bus mais ça m'énervait car il arrivait souvent en retard, même de cinq minutes, mais cinq minutes le matin c'est beaucoup! (4)*

*Je les utilisais beaucoup lorsque j'étais étudiante, mais maintenant plus jamais. Ça serait une épreuve en fait pour moi, d'être obligée maintenant de les prendre. Lorsque ma propre voiture est au garage, je prends celle de mon ami. Comme je ne suis pas non plus une adepte du vélo, je ne me déplace qu'en voiture... (8)*

**Les bus sont considérés comme gênant la circulation des voitures, voire comme étant dangereux**, et certaines considèrent même qu'ils dégradent la ville de Rennes, au plan esthétique. Cette aversion est d'autant plus exprimée à l'égard des bus à Rennes, qu'il s'agit de femmes pro-voiture absolues, qui en tant que conductrices se sentent menacées par ces longs bus qui dans leur esprit, **ont tous les droits...**

*Je râle après les chauffeurs de bus qui prennent des risques avec la population, ils sont parfois imprudents. Il y a eu pas mal d'accidents : ils sont légalement prioritaires! (25)*

Il est à noter que **les rollers ne sont pas abordés spontanément** dans ces entretiens en tant que moyen de déplacement... Ils avaient fait l'objet de commentaires dans les groupes parce que le sujet y avait été injecté.

## ***F. Perception que les femmes ont d'elles-mêmes au volant***

Qu'il s'agisse de femmes pro-voiture absolues ou de femmes pro-relatives, utilitaires ou multimodales potentielles, ou encore qu'il s'agisse de femmes aimant conduire ou de femmes ayant tendance à avoir peur en conduisant, les interviewées ont en général le sentiment que les femmes au volant sont **moins agressives que les hommes** et conduisent plutôt mieux que ceux-ci.

*Je me demande si les femmes ne sont pas plus sages au volant , si elles ne font pas plus attention, justement parce qu'elles transportent des enfants. On dit que les femmes au volant c'est une catastrophe, je trouve que c'est l'inverse. C'est venu cette idée des hommes machos qui ne veulent pas prêter leur voiture, mais pour moi c'est l'inverse! (12)*

*Je pense que les femmes sont plus cool que les hommes. A chaque fois que je me suis faite agresser au volant, c'était par des hommes... Peut-être parce qu'il y a plus d'hommes au volant et puis la voiture est plus un objet symbolique pour eux. (14)*

Les femmes insistent parfois sur ce qu'elles considèrent comme une sorte de dédoublement de la personnalité dont sont victimes les hommes au volant. Ainsi plusieurs femmes s'étonnent-elles de l'attitude agressive de leur mari au volant. Les femmes **ont le sentiment de mieux intégrer la conduite dans leur personnalité que les hommes**, et de plus se maîtriser que ces derniers lorsqu'elles conduisent. Quelques unes disent savoir que les femmes ont moins d'accident que les hommes ce qui tendrait à prouver l'impact de certaines communications émanant d'assureurs.

*Pour les hommes la voiture, c'est sexuel, ils confondent tout! Il y aurait moins d'accidents s'il n'y avait que des femmes qui conduisaient... (21)*

Quelques interviewées considèrent qu'il n'y a pas de différence fondamentale entre la conduite des hommes et celle des femmes, et qu'il **y a partout de bons et de mauvais conducteurs**. Enfin il arrive que les personnes âgées ou bien les ruraux soient considérés comme de mauvais conducteurs...

*Je crois plutôt qu'il y a de bons et de mauvais conducteurs hommes ou femmes. Mais les personnes âgées conduisent plutôt moins bien. Pas toutes, mais parmi elles il y a ce qu'on appelle les conducteurs du dimanche...(8)*

Plusieurs mères de famille disent conduire plus prudemment depuis qu'elles ont eu des enfants, et celles qui ont eu des accidents de la route se disent avoir été "échaudées". Mais bon nombre de femmes avouent aussi leur plaisir à faire de la vitesse, revendiquent leur **conduite nerveuse ou sportive**. Ce type de conduite semble être considéré comme **un indice de dynamisme**, par celles qui se l'attribuent... Il semble que **beaucoup de femmes préfèrent conduire seule** qu'accompagnée, en particulier de leur conjoint... Ce qui tendrait à confirmer la dimension inhibitrice de ceux-ci.

**Enfin quelques rares femmes avouent ne pas aimer conduire** : ce sont celles qui ont eu des accidents et qui préfèrent laisser le volant à leur mari, ou quand elles vivent sans conjoint, qui disent conduire par obligation...

*Je n'ai jamais aimé conduire. Quand je peux laisser le volant, je le laisse. Je suis très étourdie, j'aime regarder et en voiture, il faut être attentive... Sur les grands trajets je m'ennuie et j'ai tendance à m'endormir... Je ne suis pas une bonne conductrice parce que je n'aime pas ça, je conduis par nécessité... (17)*



### III. ÉVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

#### *A. L'image de la ville de Rennes*

**Rennes est une ville à laquelle les femmes interviewées sont très attachées** : les bretonnes et originaires de cette région manifestent plus que les autres encore cet attachement et cette fierté à l'égard de leur ville. Même celles qui ont connu d'autres villes ou qui ne sont pas originaires de la région ont une **perception très positive de cette ville** définie comme :

- **la capitale de la Bretagne** : la proximité de la mer renforce ce sentiment que la ville est à la fois la capitale et la porte de la Bretagne. L'attrait de la mer est évident dans le discours de bien des interviewées...

- **une ville qui bouge, dynamique**, tournée vers l'avenir et qui comprend des populations jeunes, étudiantes...

- **une ville agréable à vivre**, avec des possibilités de sorties, de distractions, des espaces verts parfois mentionnés en tant que lieu de balades...

- **une ville chargée d'Histoire** selon les plus attachées à leur région en particulier.

*J'aime Rennes, c'est une ville agréable, spacieuse, on est vite près de la mer... C'est une ville jeune, sympathique, musicale... (13)*

*C'est une ville historique, de promenade, il y a une grande qualité de vie. J'aime beaucoup cette ville, j'y suis arrivée quand j'étais étudiante. Si je devais déménager ce serait seulement pour aller au bord de la mer... (22)*

La présence d'universités, de grands hôpitaux sont des indices de son dynamisme, mais **c'est le cœur de la ville qui a le plus d'attrait**. Ce cœur historique de la ville est apprécié pour son architecture, ses colombages, ses boutiques, son charme...

**Est parfois redouté un développement économique insuffisant** de cette ville, en terme d'emplois surtout... La qualité de vie et l'attrait de Rennes étant évidents aux yeux des interviewées, il convient que cette ville puisse capter et ancrer les populations qui viennent y faire leurs études... Le développement du district, des communes environnantes est interprété comme un signe d'expansion parfois.

*En fait c'est un peu comme si elle perdait de son âme car les gens n'y restent pas. Ils aimeraient tous y rester, mais ils ne peuvent pas. Ceci dit aux alentours ça se construit beaucoup.(22)*

**La montée de la délinquance, de la violence** est aussi évoquée et permet de justifier les craintes éprouvées à l'égard des transports en commun parfois.

La banlieue sud de la ville de Rennes est décrite comme populaire et triste, voire comme une "zone" tandis que la banlieue nord est perçue comme résidentielle. Cette périphérie du sud est parfois évitée ainsi que les ZUP en général...

*Je n'irais pas dans la ZUP sauf si j'ai un rendez-vous précis, je n'aime pas, c'est la population, l'ambiance zone, ça ne m'intéresse pas... J'aurais un peu la trouille, en voiture ça m'arrive d'y passer mais pour y rester non! (7)*

*Il y a des quartiers où je ne vais jamais parce que je n'ai rien à y faire et parce que je les aime moins, comme le sud de Rennes par exemple. Ce n'est du reste pas du tout un quartier de commerces et je n'y ai aucun ami. Il y a de grandes tours et c'est triste. (8)*

**Enfin la ville de Rennes est perçue comme détériorée par les travaux engendrés par la construction du VAL.** Ces "trous" dus aux travaux sont déplorés, sont vécus comme menaçant l'architecture de certains quartiers. Les travaux pour la construction du VAL provoquent des embouteillages, et rendent la circulation difficile selon toutes les femmes interviewées.

*Le centre de Rennes est épouvantable en ce moment parce qu'on fait un métro, il y a des trous partout, des embouteillages... Rennes n'est pas une ville assez importante pour mettre de l'argent dans un métro. Ça me dérange ces trous partout, j'ai des copains qui vont fermer leur boutique car ils ont peur que ça s'écroule... Autrement c'est une ville très bien, agréable à vivre. Il y a beaucoup de jeunes, c'est dynamique. J'aime cette ville, il y a des quartiers dans le vieux. Rennes que j'aime bien, ce sont des îlots. (11)*

*C'est une politique qui tend à éliminer la voiture. La ville est très bien desservie au niveau des bus, le développement des pistes cyclables c'est très bien aussi. Mais c'est vraiment trop difficile pour les voitures. On ne peut pas se garer en centre ville, il n'y a pas assez de parkings et les travaux pour le VAL bouleversent complètement l'harmonie de cette jolie ville et même la défigurent avec des chantiers géants qui n'en finissent pas...(8)*

## ***B. La perception de la politique relative à la voiture***

Toutes les femmes interviewées ou presque ont le sentiment que **la voiture est progressivement interdite de circulation dans Rennes** et en particulier dans le centre de la ville. La preuve en est l'existence d'une zone piétonne en centre ville, le stationnement systématiquement payant, le projet du Val, et enfin l'omniprésence et ce qui est perçu comme l'imprudence des bus selon les femmes interrogées...

*Le maire voudrait éviter la voiture en centre ville : ça se voit il y a des zones piétonnières, le métro... (23)*

Ce sentiment est parfois exprimé très brutalement par les pro-voiture absolues qui déplorent que la ville de Rennes ne prenne pas plus en considération la population des automobilistes. Population vécue par ces interviewées implicitement et explicitement, comme plus active et plus productive que celle des usagers du bus et des transport en commun en général...

Ce **clivage social** a été maintes fois repris dans les propos des plus aisées surtout. **Une société à deux vitesses** semble être représentée comme une société où **les plus démunis** (étudiants, chômeurs et S.D.F) **utilisent les transports publics**, et **les actifs- productifs leurs voitures**.

*Tout est fait pour les bus alors que leur clientèle n'est pas une clientèle qui consomme. : ceux qui consomment prennent leur voiture, ceux qui prennent le bus se promènent mais n'ont jamais de sacs : la voiture ça va avec la grande consommation... Ce qui me met en colère c'est que tout est fait pour les bus, et nous les automobilistes on est gênés, on ne s'intéresse pas à l'automobiliste pur! (13)*

D'autres interviewées plus modérées dans leur rapport à la voiture, perçoivent surtout **une politique de stationnement dure** à Rennes.

*La voiture, c'est difficile de se garer, donc de venir faire des courses en ville. Je ne sais pas, est-ce que la ville veut mettre le paquet sur le Val ? (21)*

Il semble les femmes interrogées sont le plus souvent insatisfaites de cette **politique qui est jugée incohérente et agressive à l'égard des automobilistes et des commerçants du centre ville**. Ces derniers pâtissent d'une part de cette circulation interdite qui réduit le nombre de clients, donc les fragilise économiquement, et d'autre part des travaux de construction du VAL qui fragilisent les fondations des immeubles, du quartier, les menacent physiquement.

### ***C. La perception de la politique en matière de transports en commun : la STAR et le VAL***

**La ville de Rennes est perçue comme favorisant et développant les transport en commun** au détriment de l'utilisation de la voiture.

**La STAR ne fait l'objet que de peu de commentaires** en tant qu'acteur du transport, tout au plus est-elle perçue comme n'étant pas une star... Parfois sont exprimés des manques d'information quant à l'existence des différents bus, de leurs trajets, de leurs horaires et de leur fréquence. Cette méconnaissance rejaillit négativement sur la STAR dont la communication est jugée insuffisante.

Il semble que le problème d'information se double d'un problème de communication. Les moins réfractaires aux transports en commun, où les culpabilisées par la pollution générée par la voiture déplorent au moins implicitement que la communication de la STAR ne soit pas plus motivante...

*Il y aurait des choses à faire en termes d'information et ne pas favoriser les bus pour favoriser les voitures... On a le sentiment d'une mise en balance des transports en commun au détriment des voitures (18)*

**Le projet du VAL exaspère souvent les interviewées les plus passionnées de la voiture** parce que jugé trop ambitieux pour la taille de la ville, peu utile de par son trajet... Ce VAL de par les travaux qu'il engendre **met en danger la ville elle même, au plan architectural, voire patrimonial**. De surcroît il ne servira qu'à des populations auxquelles ne s'identifient pas les femmes interviewées : étudiants, inactifs et populations pauvres de la périphérie. Enfin les femmes les plus hostiles au projet, évoquent les risques encourus et au cœur de ceux-ci le **développement de la délinquance dans ces lieux publics souterrains...**

*Je suis contre le métro. Il n'y aura qu'une seule ligne, je ne vois pas l'intérêt pour une ville comme Rennes. Ca va coûter très cher. Ca va créer de l'insécurité... En plus en ce moment il y a des problèmes avec les travaux, et c'est très cher, un gouffre financier! (23)*

Le VAL a tendance à être perçu comme une volonté du maire de la ville, **volonté qui a été quelque peu imposée à la population** et dont le bien fondé laisse sceptiques les interviewées... Lorsqu'il y a une acceptation de ce projet il apparaît que c'est avec une certaine résignation.

Ce projet du VAL est vécu comme **une opération politique ou de prestige** qui n'est pas totalement justifiée pour les Rennaises interviewées. Le bénéficiaire essentiel de cette opération en serait le maire. Cependant certaines femmes espèrent que ce VAL apportera une note de modernité à la ville....

*Ils ont créé des problèmes qu'on n'avait pas avant, c'est comme s'ils voulaient nous forcer la main pour prendre le Val en nous disant que la voiture ce n'est pas pratique, alors qu'avant, circuler en voiture c'était simple! (4)*

*Moi j'ai un peu le sentiment que le maire veut faire ce métro pour dire qu'il est le premier maire à l'avoir fait... (14)*

Les pro-voiture relatives ou les utilitaires ont parfois une perception plus nuancée de ce VAL qu'elles considèrent comme **un projet ambitieux du maire** de la ville, un moyen de transport et véhicule d'image de la ville qui facilitera la circulation des populations étudiantes en particulier.

*Le VAL moi, je ne pense pas le prendre, mais ce sera pratique peut être pour les jeunes. Pour moi, c'est plus pratique d'utiliser ma voiture! (4)*

Le VAL de surcroît peut présenter l'avantage de réduire le nombre des bus pour les femmes les plus agressives à l'égard de ceux-ci.

## ***D. Les attentes des femmes pro-voiture***

L'attente la plus souvent exprimée porte sur **la création de plus de parkings en bordure de la ville et de lignes de navette** permettant d'entrer dans la ville... La préoccupation des Rennaises est **que le centre ville reste commerçant et vivant, donc accessible**. Or la disparition des petits commerces au profit des seules sociétés de services (banques, assurances, immobilier) enlève de la vie à ce centre-ville tant apprécié. D'où **une attente parfois de parkings gratuits** autour du centre piétonnier.

*Que le centre soit piétonnier de façon à lui redonner une dynamique. Le centre s'endort. Il n'y a que des banques, des agences immobilières, ce n'est plus populaire... Il n'y a plus d'épicerie. Le stationnement gratuit autour du centre ça attirerait les gens...(11)*

Il semble que les bus soient vécus comme trop encombrants et que cette notion de navette plusieurs fois exprimée, recouvre une attente de **moyens de transport à taille plus réduite que les bus** existants, à dimension plus humaine, et moins disproportionnée par rapport à la taille des voitures....

**Le tramway** est évoqué quelques fois en tant que solution plus appropriée que les bus ou que le métro. Ses principaux attraits sont: sa **dimension humaine, provinciale** aussi et sa **transparence**...

*J'aime bien les villes où il y a un tramway, il y a quelque chose de sympa, de transparent, c'est aérien, on voit... Je prends le métro à Paris, mais c'est souterrain, ce n'est pas aussi sûr... C'est accessible le tram, le métro c'est sombre! (21)*

Plusieurs interviewées, des femmes pro-relatives ou utilitaires préconisent aussi **une plus grande fréquence des bus existants**.

*Simplement mettre plus de bus sur la ligne 8 en période de pointe... Les bus sont très empruntés par les collégiens, les étudiants. (23)*

Celles qui ont fait l'expérience du vélo dans la ville, ou qui manifestent un intérêt pour ce type de moyen de déplacement, prônent **un développement et une protection des couloirs à vélo**.

*Moi ce que j'aimerais c'est qu'ils développent les voies à vélo car pour l'instant on roule sur les couloirs de bus et ce n'est pas pratique... (22)*

#### **IV. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RESULTATS DES DEUX PHASES D'ETUDE SUR RENNES**

L'analyse des réunions de groupes et des entretiens ouverts réalisés sur Rennes met en évidence :

**Une structuration du temps de la journée de la semaine, par les femmes interrogées en trois grandes séquences :**

1/ **le matin** : du moment du réveil jusqu'au moment de quitter le foyer, ou pour les mères jusqu'au moment où les enfants sont déposés à l'école. Le matin fait l'objet de nombreux commentaires aussi bien en situation de groupe qu'en situation d'entretien. La toilette, le petit déjeuner et la façon de se préparer au sein des foyers est longuement décrite par les femmes qui semblent attacher assez d'importance à ce moment point de départ de leur journée de femmes actives. Soit cette première séquence- temps est appréciée, c'est un moment heureux, soit elle est jugée trop stressante en raison de la prégnance de la contrainte horaire.

2/ **le temps du travail** : ce temps bien que décrit le plus souvent de façon monolithique est cependant interrompu par la pause du déjeuner. Pause qui permet aux plus organisées d'effectuer des démarches administratives ou médicales, des achats, ou bien encore de s'accorder du temps pour soi en allant chez le coiffeur ou en faisant du lèche vitrine.

Il est à noter qu'une partie des femmes interrogées rentrent chez elles le midi : il s'agit de femmes n'ayant pas d'horaires de bureau (ex: enseignantes) ou bien résidant près de leur lieu de travail.

3/ **le retour au foyer** : qui est vécu par les mères comme un des moments les plus chargés de la journée, au cours duquel elles cumulent l'écoute des membres de la famille, les devoirs des enfants, les courses de dernières minutes, la préparation du dîner... Rares sont les femmes qui parlent de **l'après dîner**: pour certaines mères de famille la journée semble s'arrêter au moment du coucher des enfants. Celles qui n'ont pas d'enfant jouissent plus de leur soirée, en parlent plus spontanément.

**A ces trois temps correspondent essentiellement trois rôles** pour les femmes interrogées : celui de **la femme le matin**, celui de la femme active, ou de **la travailleuse au cours de la journée** et celui de **la mère dès le retour au foyer** ou bien pour celles qui n'ont pas d'enfant, mais ont un conjoint, celui de **la compagne...**

**Les moments agréables** d'une journée sont pour les femmes interrogées :

- **soit des moments de convivialité** tels qu'un déjeuner entre amies, un dîner avec tous les membres de la famille, une sortie en couple ou en famille...
- **soit des moments pour soi**, des moments de pause que les femmes s'accordent pour elles-mêmes, y compris en voiture...

**Les moments désagréables** pour les femmes interrogées sont ceux qui sont **consacrés aux tâches ménagères ou en particulier aux courses**, ainsi que les moments où la contrainte horaire est forte.

**Perdre du temps est associé par la plupart à l'attente** chez le dentiste, chez le docteur et à l'attente du bus. Le principal frein évoqué spontanément à l'égard des transports en commun, des bus à Rennes est cette notion d'attente, **de dépendance passive....**

**Gagner du temps nécessite une organisation, et permet de s'accorder du temps** pour soi-même ou avec les siens. Le bénéfice visé dans le fait de gagner du temps étant de l'ordre de l'épanouissement personnel...

**La journée idéale est ensoleillée, active mais non stressante**, d'où l'évocation fréquente d'un travail à temps partiel, d'une aide à domicile concernant les enfants et les tâches ménagères, voire des vacances....

**La voiture est spontanément décrite** par la plupart des femmes comme:

- **un outil de gestion de son temps, un gain de temps** par rapport aux transports en commun,
- **un espace à soi et pour soi, un lieu de confort psychologique, une sorte de loge** qui leur permet de passer d'un rôle à un autre. La voiture contribue aussi à la qualité de vie des femmes et est vécue comme un moyen et **une preuve d'autonomie, voire de dynamisme.**

**Les temps de déplacement en voiture** ne sont jamais considérés comme excessifs, ils sont évalués en moyenne par jour, à Rennes, de 20 à 45 minutes et n'atteignent que rarement une heure, seuil de temps maximum.

**Les transports en commun sont vécus négativement par la plupart.** Leur est d'emblée reproché le fait de devoir les attendre et la promiscuité qu'ils impliquent. Ils font pour beaucoup de femmes partie d'un passé révolu, et sont attribués aux populations défavorisées financièrement : étudiants, chômeurs, S.D.F... **Ce clivage social est très prégnant** et révèle un important déficit d'image des acteurs des transports en commun sur Rennes.



### **La marche est évoquée et pratiquée en centre ville essentiellement**

c'est une activité qui semble plus solitaire que le vélo et qui permet de regarder la ville.

**Le vélo est associé à la notion de loisir** et pratiqué en groupe, avec les autres membres de la famille, lors des week-end. Les femmes interrogées déplorent que les pistes cyclables soient empruntées par les bus et les voitures.

### **L'existence de différents types de femmes pro-voiture:**

- **les femmes pro-voiture absolues**, ces femmes se caractérisent par leur amour de la conduite, elles ont eu leur permis du "premier coup", et par leur attachement affectif et social à l'objet voiture. Elles s'estiment de très bonnes conductrices, voire des pilotes, et ne craignent pas d'avoir à faire de la route. Elles ont une forte appropriation de leur voiture et elles aiment soit les petites voitures nerveuses qui "bombent" soit les berlines, luxueuses.

- les **pro-voiture relatives**, celles-ci se distinguent des précédentes par un moindre attachement et investissement dans l'objet voiture et par une conduite moins sportive et compétitive. Ces femmes qui ont eu leur permis avec difficulté parfois, conduisent essentiellement en ville (et rarement sur route) déclarent aimer les petites voitures.

Dans cette catégorie, on peut distinguer :

...les **pro-voiture- utilitaires** : celles-ci mettent en avant les aspects utilitaires de la voiture par rapport au poids de ce qu'elles ont à transporter, par rapport à leurs enfants, à la vie familiale ou professionnelle.

...les **multimodales potentielles**, ou réelles pro-relatives, sont quant à elles des femmes qui n'aiment que peu conduire, qui n'ont pas d'attachement à l'objet voiture, qui ont une culpabilité par rapport à la pollution générée par la voiture, et à qui il arrive encore de prendre les transports en commun, pour se rendre dans le centre de la ville le week-end par exemple...

**Quelle que soit la typologie le rapport que les femmes ont à leur voiture est étroitement lié à leurs rapports aux hommes de leur vie.** Ainsi le père est-il toujours mentionné dans les récits des histoires aux voitures, en tant qu'initiateur ou payeur de la première voiture.

**Les femmes insistent sur les critères de choix esthétiques de leur voiture** et sur le fait qu'elles ne veulent pas prendre en charge l'entretien ni les aspects mécaniques auxquelles elles disent ne rien comprendre. L'image des marques est également très prégnante dans le choix des véhicules et il existe différentes cultures en matière de voitures en fonction des âges, des C.S.P et des voitures possédées.

**La politique de la ville est définie comme visant à interdire la circulation en voiture dans le cœur de Rennes :** comme le prouvent les zones piétonnes, en centre ville, le stationnement systématiquement payant, la construction de parkings, le projet du VAL, et l'omniprésence des bus, dont les chauffeurs sont perçus comme ayant "tous les droits"...

**Les bus à Rennes font l'objet de maintes critiques** voire déclenchent l'animosité des plus passionnées de voiture (les pro-voiture absolues). Ils sont perçus comme trop grands, encombrant la circulation voire la gênant. La conduite des chauffeurs de bus est souvent jugée dangereuse pour les voitures... De plus les bus sont vécus comme tristes, et les fréquences, les horaires sont mal connus.

**Le projet du VAL est jugé trop ambitieux pour la ville et relativement injustifié.** De surcroît ce projet du maire de la ville, considéré essentiellement comme une opération politique, nécessite des travaux qui mettent en danger des quartiers de Rennes, trouent la ville, et accroissent les problèmes de circulation...

**Le VAL est perçu comme essentiellement destiné aux populations étudiantes,** mais il risque aussi selon les femmes interrogées de favoriser le développement de la délinquance en tant que métro, que lieu souterrain.

**L'attachement à Rennes est très grand,** surtout de la part des Bretonnes, qui considèrent que cette ville est la capitale de la Bretagne. Toutes les femmes interrogées apprécient de vivre à Rennes, dont le centre est en particulier apprécié et considéré comme le cœur historique de la ville. Il convient selon beaucoup de femmes de rendre accessible ce centre pour qu'il ne meure pas économiquement...

Les femmes interrogées sont impatientes de voir se terminer les travaux engendrés par la construction du VAL, et expriment des attentes de **construction de parkings gratuits et de mise en circulation de navettes,** de véhicules à taille plus humaine que les bus.

## **PHASE EXPLORATOIRE A NANTERRE**

# PLAN

## ECHANTILLONS

### I. STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DE LA JOURNEE

- A. Les modes de structuration du temps de la journée, communs aux deux groupes*
- B. Les moments agréables et désagréables de la journée*
- C. Vécu et organisation liés au rythme de vie*
- D. Gagner du temps et perdre du temps*

### II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENTS

- A. La multimodalité : une caractéristique parisienne*
- B. Les déplacements*
  - Les temps de déplacement
  - Le vécu des temps de transport
  - Les types de trajets
- C. Les modes de déplacement*
  - 1. Les représentations des femmes pro-voiture*
    - La voiture selon les pro-voiture
    - Les transports en commun selon les pro-voiture
  - 2. Les représentations des femmes pro-transports en commun*
    - La voiture selon les pro-TC
    - Les transports en commun selon les pro-TC
  - 3. Les autres modes de déplacement*
    - La marche
    - Le vélo
    - Les rollers
  - 4. Le vécu des espaces traversés*

### III. EVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

*Images du développement urbain en matière de transports individuels et collectifs et attentes exprimées*

### IV. HYPOTHESES ET PRINCIPAUX RESULTATS A L'ISSUE DE CETTE PREMIERE PHASE D'ETUDE

## ECHANTILLONS

Le recrutement s'est effectué à partir du questionnaire filtre joint en annexe.

### ➤ **Le groupe de femmes pro-voiture**

- Le groupe des femmes pro-voiture était composé de **8 participantes** toutes habitantes de Nanterre.
  - En termes de **tranches d'âges**, l'échantillon se répartissait de la façon suivante :
    - 1 de moins de 30 ans
    - 3 de 30 à 39 ans
    - 4 de 40 à 49 ans
  - Les **situations de famille** étaient variées :
    - 6 femmes vivaient en couple
    - 2 ne vivaient pas en couple : 1 divorcée et 1 célibataire
- Parmi ces 8 femmes :
- 7 avaient des enfants : 2 femmes avaient 3 enfants  
4 femmes avaient 2 enfants  
1 femme avait 1 enfant
- En termes de **professions exercées**, le groupe était composé de :
    - 1 attachée parlementaire
    - 1 informaticienne
    - 1 documentaliste
    - 1 agent administratif
    - 1 agent de service
    - 1 comptable
    - 1 secrétaire intérimaire
    - 1 assistante de gestion
  - Parmi elles, deux femmes travaillaient à temps partiel.
  - En termes de stationnement, 4 femmes disposaient d'une place affectée à leur usage personnel, 2 bénéficiaient d'un parking gratuit et 2 payaient le stationnement sur voie publique.

➤ **Le groupe de femmes pro-transports en commun**

- Le groupe des femmes pro-transports en commun était composé de **10 participantes** toutes habitantes de Nanterre.
- En termes de **tranches d'âges**, l'échantillon se répartissait de la façon suivante :
  - 1 de moins de 30 ans
  - 2 de 30 à 39 ans
  - 7 de 40 à 49 ans
- Les situations de famille :
  - 8 femmes vivaient en couple
  - 2 ne vivaient pas en couple : 1 divorcée et 1 célibataire

Parmi les 10 femmes :

- 6 avaient des enfants : 1 femme avait 4 enfants  
1 femme avait 3 enfants  
5 femmes avaient 2 enfants  
3 femmes avaient 1 enfant
- En termes de **professions exercées**, le groupe était composé exclusivement de professions intermédiaires et cadres moyens :
  - 1 assistante de direction
  - 2 secrétaires
  - 2 fonctionnaires administratives
  - 1 fonctionnaire de la police
  - 1 contremaître
  - 1 mécanicienne de confection
  - 1 secrétaire informatique
  - 1 chef de mission au ministère du travail
- Parmi elles, deux femmes travaillaient à temps partiel.
- En termes de possibilité de stationnement, 1 femme disposait d'une place affectée à usage personnel, 4 avaient la possibilité de se garer gratuitement, et 5 devaient se garer sur la voie publique dont 3 sur un stationnement payant.

Il est à noter d'emblée qu'il y avait une forte proportion de fonctionnaires dans le groupe pro-transports en commun. Cependant, on ne peut pas dire qu'il existait un clivage social entre les deux groupes.

## I. STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE

### A. *Les modes de structuration du temps de la journée, communs aux deux groupes*

Quelque soit le mode de transport utilisé et quelle que soit la structure familiale, les femmes interrogées expriment tout d'abord la nécessité d'exécuter leurs activités quotidiennes rapidement. La notion de stress apparaît rapidement.

Une journée ordinaire s'articule en trois ou quatre temps : le lever, le temps de travail, le déjeuner et la soirée. La fin d'après-midi n'est que peu évoquée. Elle fait l'objet de commentaires principalement de la part de femmes travaillant à temps partiel. Il semble que le temps consacré au travail, trajet inclus, soit très prégnant dans les propos des participantes aux groupes et recouvrent réellement et symboliquement une très large partie de la journée.

**Le moment du lever et de la préparation avant le départ au travail** sont vécus différemment selon les femmes, mais ces différences ne sont pas en rapport avec l'âge ou la structure familiale. Les femmes qui s'investissent dans leur travail vivent ce moment dans l'urgence, se lèvent plus tard que prévu pour gagner du temps de sommeil, ne prennent pas de petit déjeuner et se préparent dans la précipitation.

*Le matin, je suis toujours en retard, je me lève trop tard, je suis speed. Tout est fait très rapidement.*

En revanche, les femmes ayant un travail à temps partiel ou administratif ou encore s'investissant moins dans leur activité professionnelle, prennent le temps d'un petit déjeuner, de prendre un bain, de se promener avec leur chien, voire de lire au lit avant de se lever. Il y a alors appropriation agréable de ce temps pour soi.

*Je prends un bon petit déjeuner, puis une heure de bain entre 6 et 7h. C'est une heure à moi avant le remue-ménage du matin.*

**Le temps de la journée consacré au travail** est évoqué à travers les pauses qui le ponctuent. Parfois les femmes insistent sur leur charge de travail qu'elles considèrent trop lourde et qui génère semble-t-il un stress qui envahit la journée entière.

*Je suis stressée par la charge de travail qui bouscule le temps prévu, on sort tard.*

**Le moment du déjeuner** est l'occasion de faire beaucoup d'activités, des plus pragmatiques aux plus contemplatives. La majorité des participantes déclarent déjeuner le midi avec des collègues. D'autres préfèrent manger seules tout en se promenant ou en prenant le temps de s'asseoir dans un parc. D'autres enfin mettent à profit la pause du déjeuner pour aller à des rendez-vous médicaux, faire du sport ou du lèche-vitrines. L'heure du déjeuner est donc une occasion soit de solitude, soit de convivialité.

*On joue aux tarots après manger avec les collègues tous les midi.  
Je vais seule au parc Monceau à midi avec un sandwich.  
Je fais du sport à midi, je préfère plutôt que manger.*

Les femmes interrogées sur Nanterre ont en général peu parlé de la fin d'après-midi, peut-être parce que cette phase de la journée est vécue comme peu agréable. Les courses s'effectuent souvent à ce moment-là et constituent un "alibi" pour aller au travail en voiture, pour certaines femmes pro transport en commun.

*Quand j'ai les courses à faire en rentrant, je prends ma voiture pour aller au travail.*

Si les femmes vont souvent chercher les enfants à l'école, il n'en reste pas moins vrai que les hommes sont aussi impliqués dans cette tâche, particulièrement les conjoints de celles qui rentrent du travail après 19h. Les devoirs et autres activités liées aux enfants ne sont évoquées que par les femmes qui peuvent rentrer relativement tôt, avant 18h. Les autres s'y consacrent à d'autres moments, le matin et le week-end.

Le dîner reste le moment plus privilégié, puisqu'il garantit presque systématiquement de réunir toute la famille. La préparation du dîner n'est d'ailleurs pas non plus une tâche exclusivement féminine : plusieurs femmes dans les deux groupes disent ne pas aimer cuisiner et laisser cette tâche à leur mari.

*C'est mon mari qui cuisine, je me fais toujours servir, c'est génial.  
Le moment fort, c'est quand ma fille rentre pour dîner et on discute des anecdotes de sa journée.*

Les femmes interrogées font spontanément référence à la télévision comme activité de soirée. Sont cités aussi le puzzle, les mots croisés, le restaurant en famille et le cinéma.



## ***B. Les moments agréables et désagréables de la journée***

### **Les moments agréables**

Il existe deux grands types de moments agréables pour les femmes : ceux qu'elles s'accordent pour elles-mêmes, et ceux de convivialité avec les autres membres de la famille ou avec des amis ou des collègues de travail.

Parmi **les temps pour soi**, sont évoqués le petit déjeuner ou le bain le matin au foyer, les temps consacrés à des activités de loisirs telles le sport, ou encore les temps de trajet en bus dès lors qu'on y est assise. Enfin, pour les mères de famille, les temps pour soi sont aussi ceux pendant lesquels elles n'ont pas à gérer leurs enfants.

*Ma promenade le matin avec le chien est très précieuse, je regarde la nature, les oiseaux... C'est merveilleux.*

*J'essaie de faire du sport à l'heure du déjeuner, c'est plus important que de déjeuner dans le bruit.*

*Dans l'autobus le soir quand j'ai une place assise et que je peux rêver pendant le trajet, je suis très bien, je fais le point.*

*La pause seule avant de m'occuper de ma fille, je prend des forces pour m'en occuper.*

*J'apprécie quand mon fils part en vacances scolaires.*

Parmi les temps de convivialité, sont essentiellement évoqués les dîners en famille ou entre amis, les déjeuners avec des collègues.

*A la coupure du midi, on rencontre les collègues, ça change les idées.*

*On fait toujours un tarot avec les collègues le midi.*

*J'aime me retrouver à la maison avec les enfants.*

*J'apprécie de recevoir des amis, cuisiner.*

### **Les moments désagréables**

Les temps vécus comme désagréables par les femmes sont les temps consacrés aux courses, aux tâches ménagères, et les temps au cours desquels sont éprouvés une fatigue ou un stress, particulièrement ressenti lors des trajets en voiture lorsqu'il y a des embouteillages ou déclenché par une réalité déplaisante tel que le courrier et son cortège de factures, la sonnerie du réveil ramenant le réel, la foule.

*Les trajets c'est le premier coup de stress avec les embouteillages et les coups de klaxons.*

*La boîte aux lettres...*

*Le réveil qui sonne...*

*Tous les transports m'agacent le matin : la foule dès le matin, en voiture on nous agresse si on ne démarre pas tout de suite, dans les transports en commun, les gens sentent. Et le soir ça recommence.*

Les moments de fatigue sont ressentis surtout en fin de matinée et plus encore en fin d'après-midi ou début de soirée, au moment de l'articulation entre journée de travail et reprise des activités au foyer.

*Le soir quand on rentre, on recommence une deuxième journée. C'est difficile de cumuler vie privée et vie professionnelle.*

### *C. Vécus et organisation liés au rythme de vie*

Les participantes expriment des préoccupations en termes d'organisation. Elles ne décrivent pas un emploi du temps rigoureux, mais font un bilan à la fin de la journée et jugent alors si elles ont réussi à faire tout ce qu'elles avaient prévu. La satisfaction s'opère non pas sur la réussite d'un programme quotidien régulier mais sur la réussite d'objectifs ponctuels fixés pour la journée.

*Je fais toujours pleins de trucs. Je prends des cours d'informatique, je lis... Je laisse tomber le repassage et tout ça, je le fais quand je peux!*

Souvent, les femmes dans deux groupes ont le sentiment de ne pas avoir de journées assez longues, et de toujours courir, ce qui prouve **une frustration fréquente en termes de temps**.

*C'est très désagréable quand le temps prend le dessus sur moi, quand je n'arrive pas à faire tout ce que j'avais prévu, je ne gère plus.  
Quand j'ai pas le temps de tout faire, je rage en fin de journée.*

La gestion du temps est la principale source de stress qui conditionne leur façon de vivre. Certaines cherchent à planifier leur journée pour pallier le problème du temps, mais cette organisation peut aussi constituer une source de stress en elle-même.

*Je planifie tout mais je n'arrive pas à tout faire, ça me stresse. Je n'arrive pas à me détendre, même 5 minutes sont bonnes à mettre à profit.*

La vie parisienne est vécue par la quasi totalité des femmes comme particulièrement stressante. Faire face aux impondérables est aussi une source de stress. Rater un bus devient vite un drame en termes d'organisation.

*Le soir, c'est le plus stressant pour aller chercher les enfants, si je rate mon bus, j'ai 15mn d'attente, ça fêche tout parterre.*

**Bien gérer son temps signifie diminuer son stress.** Les femmes courent donc pour éviter les contretemps qui sabotent leur planning quotidien. Mais cette course est un cercle vicieux puisqu'elle réactive le stress.

Les participantes décrivent le déroulement de leur journée sur un rythme rapide, particulièrement pour ce qui doit être fait à l'extérieur. Source ou conséquence de leur stress, ce besoin de courir pour faire les choses est identifié par elles comme le syndrome de la région parisienne.

*C'est un bordel sans nom dès qu'on doit faire quelque chose dehors.*

Dès le début de la journée, qu'elles prennent leur temps ou non au lever, elles expriment toutes "la course" qu'elles effectuent sur leur trajet pour aller au travail.

*Je dépose les enfants, et là c'est parti.  
Je cours prendre mon bus.  
Le matin, je suis toujours en retard, c'est la course.*

Pour les plus calmes au lever, les trajets domicile- travail sont d'autant plus vécus comme un changement brutal. Elles l'attribuent à la vie parisienne, à l'ambiance des rues, des transports en commun, qui les poussent à aller plus vite aussi bien en voiture qu'à pied dans les couloirs de métro- RER et dans la rue.

*On ne sait plus marcher. A Paris, on court ou on piétine. On ne s'en rend même plus compte.*

L'humeur des femmes semble se modifier à l'extérieur de chez elles, avec ce changement de rythme. Les participantes ressentent, une fois dehors, que la nervosité voire l'agressivité des autres les gagnent malgré elles.

*J'ai constaté que les gens qui baladent leur chien le matin sont agréables et 10 secondes après, je suis sur le trajet et tout le monde est agressif.*

**Les déplacements sont d'emblée abordés comme une source de stress important** justement parce qu'ils nécessitent d'aller vite, d'être réactive aussi bien en transports en commun qu'en voiture.

*Si on démarre pas dans la seconde au feu rouge, on nous agresse.*

Ce rythme de vie peut s'imaginer de la sorte : Au travers de leurs différentes activités, les femmes interrogées ont le sentiment d'être tantôt entraîné de courir après le temps dans le but de le maîtriser, tantôt entraîné de se faire rattraper par lui parce qu'elles ne le maîtrisent justement plus. Pour compenser cette course frénétique avec le temps, les femmes développent des stratégies pour se donner l'impression de gérer leur temps, en se ménageant des temps pour elles seules. Certaines veulent pouvoir décider, sur le moment, de ce qu'elles vont en faire. D'autres prévoient à l'avance ce à quoi ces temps de détente seront consacrés.

*Si j'ai envie de bouger, je bouge, sinon je ne bouge pas. Ca me donne le sentiment de gérer mon temps alors que ce n'est pas tout à fait vrai.*

## ***D. Gagner du temps et perdre du temps***

Il est curieux de constater qu'il n'y a que les femmes pro-voiture qui se plaignent de devoir toujours être tributaires de leur montre. La dépendance au cadran, à cet outil premier de gestion du temps ne fait que les stresser davantage. Certaines ont décidé de ne plus porter de montre, d'autres s'en débarrassent dès qu'elles sont en vacances. Le rejet des transports en commun par les pro-voiture peut s'expliquer en partie au moins par ce qui est vécu comme une dépendance par rapport aux horaires de passage inflexibles de ce mode de déplacement.

*Je gère très mal mon temps parce que la montre me stresse.*

Le gain de temps dans les deux groupes est associé par les mères de famille au plaisir de passer plus de temps avec leurs enfants. Et c'est justement en faisant des activités obligatoires sans leurs enfants qu'elles ont le sentiment de gagner du temps. Elles font en sorte de s'occuper des courses, des rendez-vous chez le médecin, du ménage quand les enfants ne sont pas là : le matin avant d'aller au travail, à l'heure du déjeuner, juste avant le retour des enfants l'après-midi, ou encore le soir quand le père peut les garder. C'est une des raisons pour lesquelles les horaires de travail flexibles sont largement appréciés par celles qui en bénéficient. Cela leur permet de s'occuper des choses indispensables en "décalage avec les autres" pour les faire plus rapidement, et ainsi gagner du temps pour les moments de rassemblement familiaux.

*J'ai un travail à horaires flexibles, ça change tout, je ne regarde plus l'heure. Je prends le temps de faire 2 ou 3 choses après que les enfants partent le matin.*

*Je finis vers 16h, je peux faire les courses toute seule, je gagne du temps.*

*On a l'impression de gagner du temps quand on vit un peu à contretemps des autres, en prenant l'essence le soir par exemple.*

Les femmes n'ayant pas d'enfants n'éprouvent que peu le sentiment de gagner du temps, car pour elles le gain de temps n'est pas un but en soi. En revanche, elles éprouvent elles aussi le sentiment de perdre du temps avec les "corvées" ménagères.

*Je n'ai pas d'enfants, je ne suis pas aussi organisée. J'ai le temps, je ne me dis pas que je vais gagner du temps.*

De façon générale, le sentiment de perdre du temps est issu avant tout d'une activité non valorisante, sans plaisir. Le temps des trajets peut être aussi rébarbatif, même pour celles qui sont pro-voiture. La question en premier lieu est : comment réduire ces temps?

Comme nous le verrons plus loin, les femmes interrogées, qu'elles soient pro-voiture ou pro-transports en commun, ne sont, malgré tout, pas si monolithiques

dans leurs moyens de déplacement. Même si la plupart du temps elles n'en utilisent qu'un pour se rendre au travail, certaines, surtout les femmes pro-voiture, tentent en permanence d'optimiser leur temps de déplacement. Gagner du temps pour certaines signifie faire le bon choix du mode de transport selon les circonstances, les jours et les horaires. L'acte de choisir le mode qui convient le mieux procure à ces femmes le sentiment de maîtriser leur temps, et elles ne s'en prennent qu'à elles-mêmes si cela ne fonctionne pas comme prévu. Mais le fait de faire le choix, s'il diminue le stress pendant les déplacements, il ne fait qu'augmenter le nombre de préoccupations le matin en termes d'organisation de la journée.

*J'aime beaucoup faire mon trajet en voiture... Sinon, je prends les transports en commun quand je suis pressée.  
Selon l'heure à laquelle on part, on peut gagner du temps avec les transports en commun.*

Perdre du temps est pour beaucoup des femmes associé à l'attente. Attendre est générateur d'un stress qui inhibe certaines femmes dans leur capacité à pouvoir faire autre chose. Ces femmes focalisent alors toute leur attention sur le but de leur attente, et le stress ne fait qu'augmenter. Aussi, la voiture apparaît-elle comme un bon remède à l'attente, à condition de ne pas avoir d'embouteillages trop intenses.

*J'ai l'impression de perdre du temps quand un médecin ne respecte pas les horaires. Je ne fait rien en attendant, je n'ai pas envie de lire parce que je suis stressée.*

Cette attente stressante est dans une bien moindre mesure exprimée par les utilisatrices des transports en commun. Certes, elles ne supportent pas de rater leur bus quand elles savent qu'elles ont 15 mn de plus à ajouter à leur temps de trajet. Mais, parce qu'elles développent des occupations pendant leur trajet, elles n'éprouvent pas cette "paralysie de l'attente" qui entraîne cette anxiété grandissante.

## II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENTS

### *A. La multimodalité : une caractéristique parisienne*

Le questionnaire filtre que nous avons établi nous a permis de ne sélectionner que les femmes exclusivement voiture ou exclusivement transports en commun pour les trajets liés au travail. Il faut souligner que le mode de déplacement utilisé pour se rendre au travail n'est pas toujours exclusif pour toutes les autres activités.

**8 femmes pro-transports en commun sur les 10 présentes à la réunion utilisent souvent leur voiture pour des activités liées au foyer ou aux loisirs**, dont deux pour se rendre au travail de temps en temps. Les courses et les sorties le week-end constituent les principaux motifs d'utilisation de la voiture. Elle est parfois prise dès le début de la journée pour se rendre au travail afin de pouvoir enchaîner directement avec les activités extra-professionnelles à la sortie du travail ou à midi. Les enfants, même jeunes, se déplacent très souvent en transports en commun ou se font amener par leur père pour aller à l'école.

*Je vais au travail avec la voiture quand je dois faire les courses.  
Moi, c'est quand j'ai la gym le soir que je prends la voiture.*

Le plus étonnant est que **6 femmes pro-voiture sur 8 utilisent les transports en commun pour des activités liées au foyer ou aux loisirs**, dont trois pour se rendre au travail de façon irrégulière.

Cette multimodalité quant aux transports utilisés est certainement spécifique à la région parisienne.

**Seulement deux femmes dans chaque groupe déclarent circuler uniquement en voiture ou uniquement en transports en commun pour toutes leurs activités.**

Pour les pro-transports en commun dans ce cas, quelques expériences malheureuses de la voiture pour leurs loisirs à Paris les ont définitivement décidées à ne plus recommencer. Se priver d'un plaisir à cause de la voiture, comme rater un spectacle, peut être déclencheur de l'abandon de celle-ci.

*Ca m'est arrivé d'aller au théâtre 2 fois à Paris en voiture, et à chaque fois, on est arrivé en retard, malgré l'avance qu'on avait.*

Parmi les pro-voiture totalement exclusives, une femme déclare avoir pris les transports en commun pendant des années et le fait d'avoir des enfants a été une occasion de faire enfin une croix sur les transports en commun. Une autre a fait le choix de la voiture comme on choisirait "entre la peste et le choléra". Même si la

voiture est très stressante pour elle, elle lui évite d'être confrontée aux inconvénients des transports en commun qu'elle juge encore plus insupportables.

*J'ai pris les transports en commun, mais maintenant, pour amener les enfants ou faire les courses dans la semaine, la voiture c'est mieux qu'à pied.*

Trois catégories transversales se dégagent de ces deux groupes :

- **Les monolithiques** : elles sont fortement attachées à leur moyen de transport et n'en changent pas, aussi bien au fil des ans que d'un jour sur l'autre, et quelque soit les circonstances et types de trajets,
- **Les adaptables** : elles ont changé de moyens de transport en fonction de leur lieu de travail, en prenant en compte deux critères : le temps et la possibilité ou non de stationner,
- **Les multimodales** : elles s'adaptent presque au jour le jour selon le lieu où elles doivent se rendre, ou selon l'heure, ou encore selon les obligations qu'elles ont dans la journée (courses).



## ***B. Les déplacements***

### **Les temps de déplacement**

Que ce soit en voiture ou en transports en commun, les femmes interrogées à Nanterre déclarent consacrer d'une heure à deux heures et demi par jour à leurs déplacements. Même si l'étude est qualitative, on peut tout de même estimer la moyenne à 1h30 environ.

### **Vécu des temps de transports**

Au cours de ces temps de transport, les femmes interrogées décrivent des activités qui rendent les trajets plus agréables.

**La voiture** est un lieu intime où les femmes pro-voiture ont le sentiment de se faire plaisir, même si l'environnement extérieur peut leur paraître hostile, voire agressif. La voiture représente alors une bulle de protection, voire une loge, où elles se maquillent, téléphonent (tout en sachant l'interdiction au volant), prennent des notes, écoutent la radio ou des CD, ou encore chantent à tue-tête, ce qui est un indice du bonheur éprouvé. L'écoute des informations, des radios musicales ou des radios faisant régulièrement le point de la circulation reste l'activité la plus souvent évoquée.

*Je peux téléphoner tranquillement en voiture, mais je sais que c'est interdit!  
En général, je chante à tue-tête en écoutant RFM ou Nostalgie.  
Je me maquille tous les matins dans les embouteillages.*

Ces activités tendraient à prouver une forte appropriation du lieu qu'est la voiture. La preuve en est : seule la femme qui a fait le choix de la voiture "par dépit" déclare ne rien faire et ne rien avoir de personnel dans sa voiture.

*Je conduis par obligation. La voiture c'est une corvée, ça reste froid. je n'écoute pas la radio, ça me stresse encore plus.  
Il n'y a rien dans ma voiture.*

Une seule femme pro-voiture déclare trouver très agréable d'être accompagnée en voiture, ce qui l'incite à prendre des auto-stoppeurs (en période de grève des transports en commun). Bien que tentée par le covoiturage, elle ne semble pas avoir trouvé sur son lieu de travail de personnes intéressées par son trajet.

Les pro-transports en commun ont également des activités au cours de leurs trajets. Elles disent lire des magazines, des livres, des revues de presse, ou des notes de travail, ou bien écrire : elles planifient leur agenda, revoient leur budget ou font des mots croisés. Enfin, d'autres rêvent en "se collant à la vitre". **La lecture est dans le cadre des transports en commun l'activité la plus souvent évoquée et la plus appréciée.** La lecture est certainement un indice d'un bien-être

dans les transports en commun. Signalons qu'une participante évoque, comme un agrément, une rencontre éphémère et sans lendemain suscitée par l'intérêt de l'autre pour sa lecture. Il est amusant de constater que les femmes jugent sévèrement les hommes qui "s'isolent" dans la lecture du journal, ce qu'elles ont tendance à interpréter comme un refus de faire attention à autrui, voire comme une goujaterie.

*90% des hommes lisent. Ils sont indifférents à tout ce qui les entourent. Ils ne se lèvent même pas quand il y a une femme enceinte.  
Les hommes prennent les transports en commun sans les vivre, ils sont imperméables.*

### **Les types de trajets**

Notons d'emblée que la plupart des femmes présentes travaillaient dans la partie Ouest de Paris. Il a été décidé que le recrutement des femmes présentes aux réunions ne devaient pas avoir plus d'un changement en transports en commun. Cependant les femmes pro transport en commun aussi bien que les femmes pro-voiture qui prennent de temps en temps les transports en commun, ou qui les ont pris à d'autres moments de leur vie, trouvent pénibles certains changements de lignes en métro. Ainsi les longs couloirs des stations Châtelet ou Montparnasse sont-ils mentionnés à cause du temps que les femmes prennent à les traverser et de la fatigue qu'ils engendrent.

Les femmes pro-voiture parlent particulièrement des tapis roulants qu'elles trouvent tristes et trop lents.

*Les tapis roulants sont tristes, on a envie de passer la 2<sup>ème</sup> dessus!*

Les changements de RER sur le même quai sont très appréciés : ils permettent de ne pas avoir cette sensation de foule, voire de "déplacement de troupes".

En règle générale, les changements sont perçus comme contraignants. Ils soulignent le rythme frénétique des déplacements parisiens.

Signalons que nombreuses sont les femmes pro-voiture qui déclarent préférer de plus en plus utiliser les trains grandes lignes pour effectuer des longs trajets plutôt que la voiture.

*Avant, je faisais beaucoup de long trajets en voiture. Maintenant, je prends le TGV, c'est moins fatiguant et c'est plus rapide.*

La notion de micro-trajets, bien que non vécue comme telle, existe par rapport aux enfants et surtout par rapport aux courses, aux contraintes administratives et médicales que les femmes incluent mentalement et réellement dans leur journée de travail. En effet, ces activités extra-professionnelles sont faites pendant l'heure du déjeuner ou "sur le trajet du retour" le soir.

## *C. Les modes de déplacement*

Rappelons avant tout que les typologies que nous décrivons ici se fondent sur le vécu des pratiques en matière de déplacement pour se rendre sur le lieu de travail en semaine. Si les pratiques peuvent être différentes en week-end, il en sera fait mention mais elles ne conditionnent pas les critères de typologies inventoriés.

### *1. Les représentations des femmes pro-voiture*

#### **La représentation de la voiture par les femmes pro-voiture**

**Pour le groupe des femmes pro-voiture en général**, la voiture représente une liberté de mouvement. La voiture permet de ne pas s'immerger dans le total anonymat des transports en commun. Elle est symboliquement un prolongement du chez soi, un espace pour soi. La voiture isole l'utilisatrice de son environnement et des contacts sociaux. Ce besoin de s'isoler est clairement exprimé et illustre le refus de se noyer dans la masse avec le sentiment d'y perdre son identité. La voiture est une "coquille identitaire".

*La saleté dans les transports en commun me dérange, alors que dans ma voiture, ce n'est pas un problème, ce sont mes petits trucs, c'est chez moi. Ce sont mes odeurs, les biscuits de mes enfants, mes papiers qui traînent!*

La voiture pour les femmes pro-voiture est un moyen d'éviter le stress. C'est le sas de décompression, et la possibilité de réduire les efforts physiques pour se rendre au travail, un confort psychologique et physique.

*En voiture je suis moins stressée que dans les transports en commun avec les changements et tout.*

La voiture offre la possibilité de mieux s'organiser au cours de la semaine, pour dégager du temps libre le week-end. Cette dimension utilitaire est mentionnée par certaines participantes.

*Avant je devais faire les courses le week-end avec mon mari. Maintenant que j'ai une voiture, je vais les faire dans la semaine, c'est mieux.*

Il existe une certaine sensibilisation aux problèmes de pollution de la part de quelques pro-voiture et il arrive que cette contradiction soit résolue en ayant recours au GPL.

*J'ai changé ma voiture au GPL pour continuer à prendre ma voiture sans polluer.*

Il est amusant de constater que les femmes pro-voiture élaborent un portrait robot des utilisatrices de la voiture peu valorisant. Il s'agit selon les femmes interrogées de "paresseuses", n'aimant pas marcher et de femmes jouissant de privilèges : soit bénéficiant de parking gratuit soit de voiture de fonction. Ce qui tendrait à prouver une certaine culpabilité de la part de ces femmes pro-voiture.

### Les pro absolues

La voiture est avant tout l'outil de l'indépendance. Elle procure une liberté d'agir à sa guise. Elle constitue un tremplin aux relations sociales que les femmes pro-voiture jugeraient très pauvres si elles n'avaient pas ce moyen de transport. La voiture est aussi considérée comme un outil de mobilité indispensable pour le travail.

*J'ai eu mon permis il n'y pas longtemps, mais je me demande comment je faisais avant.*

*C'est magique, pour voir les amis, sortir les enfants, la voiture c'est l'idéal, sinon je ne serais jamais sortie. Pour avoir du travail c'est aussi indispensable, je m'adapte.*

*Ca m'a donné la liberté. Je peux faire les courses seule. Quand je n'avais pas d'enfants, je pouvais sortir seule le soir.*

Ces pro absolues éprouvent en général une réelle frustration quand elles sont privées, même ponctuellement, de leur voiture. Elles manifestent leur attachement à leur voiture en refusant de la prêter et se caractérisent par leur amour de la conduite.

*Je suis restée trois ans sans voiture, une vraie frustration, j'étais tributaire des horaires.*

*Je partage rarement ma voiture. Ma fille vient d'avoir son permis, c'est un problème, je tolère 5% pour les autres sur ma voiture!*

*Le week-end, c'est mon mari qui conduit, ça me frustre, je freine à sa place!*

Les femmes que nous qualifions de pro-voiture absolues se distinguent par le plaisir qu'elles éprouvent à conduire. La conduite en ville est autant appréciée que la conduite sur route, à condition que la voiture puisse répondre aux "fantaisies" de ces femmes : la vitesse, la reprise, la maniabilité, l'encombrement restreint sont les critères qui leur permettent de pouvoir assouvir leur désir de conductrices. **La dimension ludique dans la conduite est un facteur important pour ces pro-voiture absolues.**

*J'aime passer les vitesses.*

*Dans Paris, j'adore conduire, on va vite.*

*J'adore la vitesse, quand il fait beau, j'ai la vitre ouverte et la musique à fond, c'est génial!*

*J'ai un petite voiture maintenant, alors je ne peux pas aller à plus de 160 km/h.*

*Avant, j'avais une 305 GTI, c'était génial!*

**Pour les pro absolues, la voiture constitue parfois un outil de valorisation sociale.** C'est parmi ces femmes pro absolues que l'on trouve des femmes qui déclarent aimer les grosses voitures.

*Je prends très souvent ma voiture, je dois me faire valoir dans mon travail.  
Moi, je me suis payé une grosse voiture, mon ami en a une petite.*

La voiture pour ces femmes pro-voiture absolues représente avant tout **un plaisir solitaire**. Leur style de conduite s'exprime quand les enfants sont déposés, mais aussi quand leur mari n'est pas là pour les juger.

*Pour les hommes, on ne sait pas conduire aussi bien qu'eux, ils critiquent toujours.*

Les femmes pro-voiture absolues ne semblent pas subir, ou peu ressentir les inconvénients liés à la voiture. Les temps d'embouteillages sont calculés et donc ne provoquent que rarement de mauvaises surprises. D'ailleurs, les heures de départ sont souvent choisies de façon stratégique, pour éviter des embouteillages. Connaissant le temps de trajet avec les embouteillages et sachant utiliser ce temps à d'autres activités parallèles décrites plus haut, les femmes minimisent le stress que pourrait engendrer la conduite matin et soir aux heures de pointe. La recherche d'une place de stationnement non plus ne semble pas à première vue constituer un réel inconvénient.

*Ca ne me dérange pas de tourner pour trouver une place.*

### **Les pro relatives**

Nous qualifions de pro relatives, les femmes qui ont un moindre attachement à l'objet voiture et aussi moins de plaisir à conduire que les pro absolues.

Parmi les pro relatives, existent **des femmes qui ont fait le choix de la voiture par rejet des transports en commun** ou encore ce que nous avons évoqué comme **un choix "entre la peste et le choléra"**. Ces pro relatives parlent de la voiture comme un moindre mal par rapport aux transports en commun et par rapport à l'agression physique et/ou psychologique que constituent les autres.

*Je prends la voiture mais ça me stresse, les embouteillages, me faire klaxonner, je me sens agressée, c'est de la perte de temps. Mais les gens me dérangent dans les transports en commun, je déteste la saleté, je suis écœurée.  
J'ai horreur des transports en commun, même si je bloque en voiture, j'y suis seule. Je me méfie des vols de sacs et des agressions dans le métro.  
La voiture aussi ça peut être dangereux, on peut se faire molester en pleine journée au feu rouge. C'est à se demander si on n'est pas plus en sécurité dans les transports en commun!*

Ces femmes pro-voiture relatives peuvent aimer conduire mais **les inconvénients de la voiture en ville et pour se rendre au travail en particulier leur pèsent** suffisamment pour envisager de se tourner vers les transports en commun. Il est intéressant de constater que "leur travail de deuil de la voiture", le processus qui les mènent à envisager de changer de mode de transport, prend du temps et nécessite, non pas seulement d'être dégoûtée de la voiture, mais d'être aussi en condition d'apprécier les avantages des transports en commun. Le désir sous-jacent de s'approprier ce mode de transports se lit à travers l'envie de développer des activités plaisantes dans les transports en commun.

*Il faudra que je trouve du plaisir dans les transports en commun, pour lire ou regarder les boutiques. En plus j'arrive souvent avant les voitures en transports en commun!*

Le fait que les contraventions ne suffisent pas à dissuader de prendre sa voiture confirme que le ressenti des inconvénients de la voiture doit être corrélé avec les bénéfices que les transports en commun peuvent procurer en termes de plaisir et de gain de temps pour que ces femmes se tournent vers eux.

*Je déteste petit à petit la voiture. J'ai changé de travail, je paie trop de PV. Je suis encore tentée de prendre la voiture mais c'est un gouffre.*

### Les multimodales

**Elles adaptent avec plaisir leur mode de déplacement aux différentes situations.** Comme les pro relatives, elles sont conscientes que les transports en commun, en particulier le métro et le RER, leur procurent une rapidité de déplacement qu'elles ne peuvent pas toujours avoir avec la voiture. Elles apprécient le fait d'avoir le choix, comme toutes les autres, mais elles font la démarche en plus d'évaluer le bénéfice de chaque mode à chaque fois qu'elles doivent se déplacer. La notion de plaisir pour elles est générée par **la satisfaction d'avoir fait le bon choix** en termes de temps et de stress.

*Quand je vois qu'il y a des embouteillages, je prends les transports en commun et je me dis que j'ai bien fait. Et d'autres jours, la voiture c'est mieux que les transports en commun. Quand je fais le mauvais choix, je rage. Mais si on m'impose de prendre les transports en commun quand la voiture est en panne, c'est terrible.*

L'existence de ces multimodales en région parisienne s'explique en partie en moins par la densité du réseau des transports en commun en particulier entre la banlieue et Paris.

*On habite la région parisienne. Quand j'amène mon fils au sport, j'y vais en transports en commun, ça va beaucoup plus vite. Selon ce que je dois faire, je calcule pour faire le choix.*

Autre caractéristique des multimodales, la voiture n'est pas pour elles un objet d'appartenance exclusive. Elles prêtent facilement leur voiture à leurs enfants ou pour dépanner des amis.

*Je la prête facilement, et j'assure la personne par téléphone.*

Enfin, elles sont plus tournées vers tous les modes de substitution à la voiture en général. **Le vélo et la marche sont des modes qu'elles n'ont pas hésité à emprunter** quand elles jugeaient qu'ils étaient plus performants ou plus agréables que la voiture ou les transports en commun. La notion de plaisir du déplacement est très prégnante chez les multimodales.

*Je faisais tout Vaugirard avant en vélo.*

*Ca m'est arrivé d'abandonner la voiture, de la garer et d'aller prendre le métro.*

*Je change d'avis.*

*Je fais un tour à Châtelet en minibus, puis je vais à pied jusqu'à République.*

## Les TC selon les femmes pro-voiture

Les transports en commun pour les femmes pro-voiture représentent ce qu'il y a de plus négatif dans "l'ambiance parisienne" : y sont associés le manque de civisme des autres, une dimension "jungle des villes" et "la misère du monde".

*L'attitude des autres dans les transports en commun, ils n'ont aucune galanterie. On se croirait dans une jungle, on le sent plus dans les transports en commun. Les transports ça me stresse, je me sens agressée par les gens qui demandent de l'argent.*

Au sein du groupe pro-voiture, une femme représentait un handicap physique lui donnant droit à une carte d'invalidité, qu'elle se refusait à utiliser dans les transports en commun, par peur, prétendait-elle, de se retrouver confronté à ce manque de civisme.

*J'ai une carte d'invalidité mais je ne la sors pas, ça me gêne. Alors en voiture je suis toujours en retard au travail, mais j'ai un patron compréhensif.*

Malgré ces connotations négatives, les transports en commun parisiens sont bien connus des femmes pro-voiture. **Il n'y a aucune inhibition par méconnaissance du réseau RATP et SNCF de la région parisienne.** Est déploré le manque de transversalité de banlieues à banlieues. En revanche, est appréciée la dernière ligne de métro "Météore" qui apparaît comme à la fois sécuritaire et esthétique.

*La ligne 14 est très jolie. On n'a pas peur du vide parce que c'est vitré, les couloirs sont à dimension humaine. Si tout le réseau était comme ça, ça me poserait pas de problème de prendre les transports en commun.*

Les femmes pro-voiture sont conscientes que les transports en commun peuvent leur permettre de réduire leur temps de déplacement, mais le stress, la promiscuité et la saleté qui y sont associés les freinent. La connaissance de ce gain de temps qu'elles pourraient obtenir doit certainement contribuer à leur culpabilisation et à l'image peu valorisante qu'elles ont des gens qui utilisent la voiture.

D'ailleurs, ces femmes pro-voiture ont une vision de l'utilisatrice des transports en commun plutôt positive, puisqu'elle est active et efficace, elle veut optimiser ses temps de déplacement, même si elle a peut-être aussi une contrainte financière.

*Elle n'aime pas conduire, elle est speed, elle fonce dans les wagons.*



Les grèves des transports en commun constituent aussi un argument fort pour justifier l'utilisation de la voiture. Si en période normale, les transports en commun garantissent un temps de transport stable, ils ne sont pas perçus comme fiables toute l'année par les pro-voiture.

*C'est une prise d'otages quand ils font grève. Je pense qu'à ces moments-là, les gens prennent leur voiture et continuent ensuite à la prendre quand les grèves sont finies.*

## ***2. Les représentations des femmes pro TC***

### **La voiture selon les femmes pro TC**

La voiture pour les femmes pro transport en commun reste un outil d'indépendance et de liberté dans l'absolu. Mais, dans le contexte parisien, la voiture présente deux inconvénients majeurs maintes fois évoqués : une perte de temps en raison des embouteillages et/ou un problème de stationnement et de contravention. Les frais générés par la voiture à Paris sont des contraintes semble-t-il insurmontables parfois.

Si certaines pro transport en commun peuvent être considérées comme absolues parce qu'ayant renoncé à surmonter les inconvénients liés à la voiture et préférant la disponibilité (de lecture) que leur apportent les transports en commun, d'autres en revanche apparaissent comme des pro-transports en commun relatives. Ces dernières s'interdisent d'utiliser la voiture, mais ne subissant le plus souvent qu'un des deux inconvénients de la voiture (perte de temps ou problème de stationnement), elles sont prêtes à basculer vers la voiture dès si leur problème est résolu. Ce sont d'ailleurs ces mêmes pro-transports en commun relatives qui prennent souvent la voiture au cours des week-ends ou pour des activités extra-professionnelles.

*Si j'ai une place de parking, je reprends ma voiture, parce que j'en aurais pour ¼ d'heure.*

*Le samedi, je prends souvent la voiture parce que je travaille au sentier, donc ce jour-là, il y a de la place pour se garer.*

Pour les femmes que l'on peut considérer comme des pro-transports en commun absolues, le stress éprouvé dans les embouteillages s'ajoute au problème de perte de temps. La voiture est alors vécue comme source d'énervement, comme une moindre qualité de vie.

*Avant, j'amenais les enfants à l'école en voiture et j'allais au travail ensuite à Paris. J'arrivais à bout de nerfs tous les matins.*

*Beaucoup de gens pourraient prendre la voiture comme moi, mais j'ai fait le choix, je ne m'enquiquine pas.*

*Je ferais une dépression nerveuse en voiture.*

## Les TC selon les femmes pro TC

Les femmes pro-transports en commun en général considèrent que la région parisienne est bien desservie en transports. A Nanterre, nombreuses sont celles qui s'estiment presque privilégiées en termes d'offre de transports publics. Là encore, sont déplorés des manques d'une banlieue à une autre.

*Pour aller à Clamart, on est obligé de prendre la voiture, et on arrive énervée.  
On est bien situé pour aller à Paris, le transports en commun sont très bons.*

Il est à noter que les transports en commun sont vécus comme relativement onéreux par les mères de famille et en particulier par celles qui ont au moins deux enfants ou des enfants de moins de 10 ans. Ce sont ces mêmes femmes qui évoquent les coûts financiers de la voiture.

*C'est trop cher, c'est une aberration totale. Mes deux filles prennent les transports en commun. Pour celle qui est au collège je paie demi-tarif, pour celle qui a moins de 10 ans, je paie plein tarif!*

Parmi les femmes pro-transports en commun, on peut distinguer au sein de celles-ci deux catégories : celles qui ont toujours préféré les transports en commun à la voiture pour aller à leur travail et qui ont fait un véritable choix ; et celles qui ont renoncé à la voiture, ont surmonté une certaine aversion à l'égard des transports publics parisiens. Ces dernières sont venues aux transports en commun par rapport à un lieu de travail et une impossibilité de prendre la voiture pour les inconvénients déjà cités.

Enfin, dans ce groupe des pro-transports en commun, il y a aussi des multimodales. Elles cherchent à faciliter les déplacements liés à leurs activités extra-professionnelles. Elles combinent voiture et transports en commun selon leur besoin. Pour elles, les transports en commun représentent la rapidité et l'efficacité quand elles ont décidé de les emprunter. Mais ils peuvent être aussi une source de bien-être plus important que la voiture quand ces multimodales jugent que le trajet sera plus agréable, particulièrement en bus.

Outre cette esquisse de typologie, il semble qu'au sein du groupe des pro-transports en commun le métro et le RER soient vécus comme des moyens de transports fiables en termes de temps, ils apportent donc une certaine sécurité psychologique par rapport au temps, mais ont pour inconvénient d'être souterrains et de susciter parfois une certaine agoraphobie.

**Le bus et le métro aérien jouissent d'une attractivité liée à la possibilité de contempler le paysage, d'une transparence rassurante.** Mais le bus présente l'inconvénient d'une moindre sécurité en termes de temps de trajet. Ce dernier mode de transport est presque vécu comme un "luxe" que s'accordent certaines quand elles ne sont pas pressées (les personnes âgées y sont parfois associées).

*Un collègue m'a dit de prendre le bus et j'ai trouvé ça très agréable, mais ça prend deux fois plus de temps qu'en métro. Si je pars très tôt, je me fais plaisir à prendre le bus.*

Le tramway T2 est aussi très apprécié par celles qui ont eu l'occasion de l'emprunter. Tout d'abord, il éveille des souvenirs d'enfance qui le connotent affectivement. Par ailleurs, il réunit beaucoup d'atouts : il est perçu comme silencieux, rapide, transversal d'une banlieue à une autre, et à échelle humaine, convivial. Il répond au plaisir de se déplacer à l'extérieur en continuité avec la ville, de pouvoir apprécier le paysage en longeant la Seine.

*Le tramway, c'est l'idéal, ça rappelle l'enfance. Ce serait bien qu'il y en ait à Nanterre même.*

Il est à noter enfin que si les femmes pro-voiture vivent les trajets dans leur véhicule comme dans un espace-temps de transition entre le travail et la maison, il en est de même pour les femmes qui utilisent les transports en commun dès lors qu'elles y ont des activités agréables, telles que la lecture. Cette dimension culturelle doit certainement être plus explicite par les acteurs de l'offre, la RATP en particulier.

- **Celles qui ont toujours préféré les TC**

Le plaisir de prendre les transports en commun naît souvent du déplaisir de prendre sa voiture.

*Les transports en commun sont désagréables, mais rien qu'à l'idée de prendre ma voiture pour aller à Paris, je suis contente de les prendre.*

Les TC procurent pour les femmes pro TC une tranquillité psychologique.

*En transports en commun, je ne m'enquiquine pas.  
En voiture j'aurais peur de tomber en panne.*

Une raison souvent évoquée par les femmes pro-voiture pour expliquer leur bien-être en voiture, est le plaisir d'un temps pour soi, mais il en est de même chez les femmes qui utilisent les transports en commun. Le temps du trajet est un entre deux vies où les femmes aspirent à s'accorder un plaisir.

*Le moment des transports en commun, ça fait la coupure entre le travail et le foyer.*

- **Celles qui utilisent les TC depuis qu'elles ont changé de lieu de travail**

Elles ont réussi à faire ce "travail de deuil" de la voiture au moment opportun. Le changement de lieu de travail est souvent la raison pour laquelle elles ont décidé de changer de mode de transport. La lecture intervient encore comme moyen d'isolement, de coupure et d'enrichissement, **un outil de transition entre la voiture et les transports en commun.**

*Au début les transports en commun, c'était une agression. C'est peut-être pour ça que je me suis mise à la lecture.*

- **Les multimodales au sein des transports en commun**

D'autres n'hésitent pas à changer de trajet pour bénéficier par exemple d'un paysage agréable, en empruntant des transports aériens. Le trajet est alors un agrément en lui-même.

*Quand je change de trajet pour prendre le métro aérien, c'est génial, je regarde la Tour Eiffel, la Seine.*

### ***3. Les autres modes de déplacement***

#### **La marche**

Il n'existe pratiquement pas de différence entre les pro-voiture et les pro-transports en commun concernant le vécu de la marche. Tout au plus, les pro-transports en commun marchent-elles un peu plus souvent pendant la pause du midi, parfois un substitut à un court trajet de bus ou de métro.

**La marche est essentiellement associée au plaisir de découvrir un quartier de Paris**, à celui de contempler la ville ou la nature. Plaisir que les pro-voiture comme les pro-transports en commun s'accordent principalement le week-end et qui est donc considéré par ces femmes de la région Parisienne comme **un loisir à part entière**.

*Si on ne connaît pas un quartier, on va y marcher le dimanche.  
Avec une amie, on découvre les quartiers de Paris, et je préfère le faire à pied qu'en voiture.*

La marche liée aux déplacements dans la semaine pour toutes les femmes n'est pas ressentie comme une marche mais comme une course ou un piétinement. Enfin, marcher pour les femmes de ces deux groupes nécessite de ne pas être chargée et d'être bien chaussée : dans le projectif, le marcheur est **plutôt un homme, un globe trotter sans contrainte familiale ni professionnelle**.

*Je préfère marcher 10 mn plutôt que prendre le bus, mais il faut être bien chaussée.*

#### **Le vélo**

Le vélo est souvent apprécié par les femmes dans les deux groupes. Plusieurs en ont fait l'expérience tant parmi les femmes pro-voiture que parmi les femmes pro-transports en commun. Ces habitantes de Nanterre insistent sur le fait que les habitants de Paris intra muros abandonnent de plus en plus leur voiture pour le vélo. Ce mode de déplacement à la mode apparaît à leurs yeux comme spécifiquement parisien. En effet, les contraintes environnementales entre Nanterre et Paris à vélo sont dissuasives : les côtes très raides, le danger des grands axes exclut la pratique du vélo.

*Les routes entre Nanterre et Paris ne sont pas équipées pour le vélo. Et il y a deux côtes très raides en vélo.  
A Paris intra-muros, il y a de plus en plus de gens qui abandonnent leur voiture, même s'ils ont un parking, et qui prennent leur vélo.*

Le vélo est parfois considéré comme un substitut à la voiture. Certaines se sont aventurées à vélo dans Paris, quand elles n'avaient pas de voiture, ou en période de grève des transports en commun, mais ce mode de déplacement reste perçu comme **dangereux et fatigant**. Dans le projectif, **le cycliste est un homme, cadre moyen, "écolo" qui souhaite ne pas polluer tout en étant relativement pressé**.

*Avant, je faisais Colombes- Nanterre à vélo, mais j'ai changé de lieu de travail.  
Maintenant le RER c'est plus rapide mais ce n'est pas toujours cool.*

### Les rollers

Dans les deux groupes, les rollers sont définis comme une pratique exclusivement réservée aux jeunes, à des étudiants branchés et sportifs. Même si dans les deux groupes certaines femmes ont été tentées de se "mettre aux rollers", ces tentatives ont tourné court et le ridicule est vite évoqué par les plus de 40 ans.

*Si j'avais été plus jeune, j'aurais été tentée par les rollers, mais je sais que je serais ridicule.  
C'est une pratique extrêmement sportive, qui demande de l'endurance.  
25 ans, étudiant, donc pas beaucoup de moyens, ils ont tous le même look, avec des marques bien précises.*

#### ***4. Le vécu des espaces traversés***

Les femmes pro-voiture évoquent le plaisir qu'elles ont à traverser certains beaux quartiers de Paris. La contemplation des façades d'immeubles, des vitrines, des monuments fait certainement partie du plaisir de conduire à Paris. En revanche, les paysages de la banlieue sont le plus souvent évoqués en tant que lieux inesthétiques et désagréables à traverser.

*J'aime beaucoup faire mon trajet en voiture, la Défense, Porte Maillot, je longe la Seine.*

Ce plaisir est accentué dès lors que l'on connaît Paris. Certaines femmes aiment faire découvrir la capitale en voiture, démontrer ainsi leur aisance de conductrice et de parisienne.

*Je connais Paris comme ma poche, j'ai une autonomie totale. Je suis très adaptable. Quand on connaît les grands axes et les monuments, on va vite le soir, c'est génial! Mon plaisir c'est de faire le guide touristique avec mes amis à Paris.*

*Comme nous l'avons vu précédemment, la marche est aussi une occasion de découvrir la ville, de la regarder de près.*

*Je marche pour découvrir Paris le dimanche. Il y a des plaques avec des informations historiques, c'est génial.*

Pour les femmes pro-voiture comme pour les femmes pro-transport en commun, le métro et le RER pâtissent de la "misère du monde" : quelles que soient les pratiques, dans les deux groupes sont déplorés à propos de ces lieux souterrains les mauvaises odeurs, la saleté, le manque de clarté, les clochards, le harcèlement des mendiants, les SDF.

*Les transports en commun, c'est horrible, je me sens agressée par les gens qui demandent de l'argent.*

Les femmes pro-transport en commun distinguent dans le métro les belles stations (Louvre, Assemblée nationale) des stations laides ou tristes en raison de la misère qui y règne (Laumière). Aux yeux des utilisatrices du métro, le degré d'esthétique des stations est fonction de la richesse des quartiers en surface. L'image de la ville de Paris a pour vecteur la RATP, son image externe et souterraine, pour ne pas dire interne.

*C'est dans les beaux quartiers que les stations sont particulièrement belles et propres!*



Dans le métro et le R.E.R, outre ce critère d'évaluation esthétique des stations, **priment les personnages et les ambiances** que l'on y rencontre. Ainsi plusieurs femmes pro-transports en commun évoquent-elles les musiciens, les orchestres, les vendeurs à la sauvette de certaines lignes, comme autant d'attractions et d'attraits de ces lieux souterrains. Sont appréciées les ambiances musicales offertes par la R.A.T.P, mais aussi certains musiciens ambulants et personnages rencontrés au cours de ces trajets. **Ces rencontres insolites font le charme des transports en commun parisiens, suscitent de l'étonnement.**

*Les musiciens, j'adore ça!*

*Il y a un orchestre de musique classique parfois à la Défense, je m'arrête même si je suis en retard.*

*Sur la ligne 6, il y a un italien d'enfer, il connaît tous les gens, les dames craquent pour lui!*

*Il a y un gars avec un panier qui vend des chewing-gum, des mouchoirs et des pains au chocolat, il a trouvé un excellent créneau.*

*On peut voir de tout, c'est le vrai Paris, anonyme. On peut tout faire!*

L'observation des autres usagers est une activité relativement ludique pour certaines femmes, la diversité des populations dans les transports en commun est aussi un spectacle.

*J'aime bien le mercredi parce qu'il y a pleins d'enfants.*

*Je regarde discrètement les gens et je me fais des films sur eux.*

La présence de touristes dans le métro, à certaines périodes de l'année, est également vécue comme rassurante et poétique : ils apportent une note de dépaysement au sein d'un voyage plus restreint. Ces étrangers qui peuplent le métro l'égaient des sonorités de leur langue.

*Sur la ligne 1, il y a des tas d'étrangers, c'est agréable d'entendre parler étranger, ça permet de voyager.*

*Pendant la coupe du monde, il y a avait pleins d'étrangers et des animations de la RATP dans différentes stations.*

Le bus et le métro aérien sont des occasions de contemplation de la ville : la Tour Eiffel est souvent mentionnée en tant qu'objet d'observation. Sont particulièrement appréciés les bus à plate-forme arrière ouverte (ligne 29) qui permettent de vivre le trajet comme une ballade presque touristique "les cheveux au vent". Le tramway procure aussi ce plaisir de contemplation, mais il reste un moyen de transport marginal dans le réseau de transports en commun parisien.

A contrario, les longs bus articulés ne sont pas du tout appréciés à cause de leur "gigantisme" et de ce qui est vécu comme un inconfort physique dû au ballonnement perçu comme plus important que dans des bus plus courts. De surcroît, il semble que ces longs bus **renforcent un sentiment d'anonymat et de transport de masse**. Enfin, la conduite des chauffeurs de bus est mentionnée en tant que critère d'évaluation de la qualité du trajet.

*Les bus accordéon, ce n'est plus à l'échelle humaine. Ça fait grosse capacité de charge!*

### III. EVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

#### *Images du développement urbain en matière de transports individuels et collectifs et attentes exprimées*

Dans les deux groupes, les femmes ont du mal à juger globalement la politique des transports. Dans les propos recueillis, n'apparaît pas d'évaluation de ces politiques mais sont mentionnées seulement des critiques relatives à tel ou tel mode de transport.

Il apparaît que la politique relative à la voiture n'est absolument pas commentée. Il en va comme si cette politique n'avait aucune lisibilité pour les femmes interrogées. La voiture apparaît comme une donnée incontournable de la réalité parisienne, face à laquelle soit les femmes pro-voiture gardent le silence, soit quelques femmes pro-transports en commun préconisent le "tout transports en commun".

**La RATP apparaît comme le premier acteur, voire l'acteur quasi exclusif des transports en commun sur la région parisienne.** Certaines participantes déplorent ce monopole et évoquent ou préconisent l'apparition de concurrents.

*Il n'y a pas assez de concurrence, c'est un monopole la RATP.*

Concernant la RATP, sont critiqués :

- les tarifs jugés excessifs pour les familles nombreuses et en particulier par rapport aux enfants
- le manque d'accueil, d'amabilité et de services susceptibles de faciliter la vie des femmes (courses) et de rendre plus attrayants les trajets (écrans de télévision, fonds sonores)
- le manque d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes âgées mais aussi pour les mères d'enfants en bas âge (avec poussette)
- le manque de clarté, de propreté de certains lieux
- les odeurs et les bruits des freins de certaines rames
- le manque de dessertes de banlieue à banlieue
- les horaires non adaptés aux évolutions des modes et rythmes de vie

Il est étonnant de constater que le thème de l'insécurité n'ait été que peu abordé spontanément dans ces groupes. En revanche, le rôle répressif des agents de la RATP et la présence de militaires (VigiPirate) a fait l'objet de véritables débats. Il semblerait que les femmes interrogées souhaiteraient que les agents de la RATP aient une fonction d'accueil, d'information et de contrôle du civisme des usagers plus qu'une fonction de répression à l'égard des fraudeurs. La présence de

militaires et la visibilité des armes portées par ceux-ci suscite des angoisses chez quelques femmes.

Sont attendus de la part des pro-voiture comme des pro-transports en commun des **améliorations en termes de services et de confort physique dans les transports en commun existants**. Ces conditions physiques semblent déterminantes dans le vécu des transports en commun et **le souhait de meilleures odeurs, aérations, sièges plus confortables, de couleurs, images et sons agréables**.

Par ailleurs sont souhaités le **développement de moyens de déplacement existant à Paris ou ailleurs tels que les tramways et le nouveau concept de Météore**. D'autre part, de nouveaux modes de déplacement sont suggérés tels que des **bus à dimension plus humaine, des systèmes d'abonnement à des taxis**.

Dans le détail, voici les attentes d'amélioration exprimées par les femmes présentes dans les deux groupes. Signalons que les femmes pro-voiture ont été très prolixes, même si les pro-transports en commun ont livré plus de détails et d'exemples. Notons aussi qu'il n'a pas été relevé de différences dans les attentes entre les deux groupes.

**En termes d'environnement, sont demandés** (rappelons que la ligne Météore est une référence pour certains des éléments cités) :

- plus de propreté
- Des ambiances parfumées pour couvrir les mauvaises odeurs
- Plus de clarté
- Plus de couleurs gaies
- Plus de décors faits par des artistes sur les bus, les wagons, des décors à thèmes dans les stations (comme aux Champs Elysées)
- De la musique en fond sonore dans toutes les stations
- Des écrans diffusant des reportages ou des informations
- Une meilleure adaptation de la température : l'hiver en évitant les grands contrastes entre l'extérieur et l'intérieur, l'été en augmentant la fraîcheur sans excès
- plus d'accessibilité pour les personnes âgées, personnes handicapées, mères d'enfants en bas âge souvent chargées et encombrées de poussettes : les tourniquets, les escaliers, les vides entre le quai et le wagon, les marches trop hautes des bus... sont tout autant de problèmes insurmontables pour elles.
- Un système de détection permettant de ne pas avoir à sortir sa carte orange à chaque tourniquet
- Plus de sanitaires
- Des freins de rames de métro plus silencieux

**En termes de services directement liés aux transports, sont demandés :**

- Plus de fluidité pour améliorer la circulation des voyageurs aussi bien dans les wagons que dans les espaces de transit. Ainsi, sont suggérés des tarifs préférentiels pendant les heures creuses (en référence au métro au Chili), plus de rames de métro et de RER, un système de détection des flux (comme sur les périphériques) pour adapter l'offre à la demande au cours de la journée
- Plus de liaisons directes de banlieues à banlieues : le tramway, par exemple, peut être une référence puisqu'il évite les problèmes de circulation et de détour associés au bus de banlieue.
- Des tarifs plus attractifs, en particulier pour les moins 10 ans et pour des parcours traversant plusieurs zones

**En termes d'accueil et d'informations de la part des acteurs de l'offre, la RATP en particulier, sont demandés :**

- Plus d'informations sur les transports disponibles, de la publicité sur l'ouverture de nouvelles lignes
- des informations données plus rapidement en cas de problèmes
- Plus d'agents pour informer pour les parcours, les correspondances RER-métro...
- Une plus grande amabilité des agents aux guichets, lors des contrôles (particulièrement envers les jeunes)
- Plus d'agents de sécurité et de représentants de police pour ramener plus de civisme et diminuer les agressions, mais pas de militaires avec armes au poing
- Plus d'agents d'aide aux personnes à mobilité réduite
- Plus de guichets avec une personne physique à qui parler pour acheter les billets

Un désir global d'être entourées et prises en charge est clairement exprimé.

**En termes de services et d'animations, sont proposés :**

- des services d'agrément dans les wagons mêmes, tels que de la vente de nourriture, de livres, l'installation d'écran, de musique, puisque le fait d'être assise est particulièrement propice pour en profiter.
- Des lectures de journaux à disposition
- Plus d'orchestres musicaux
- Plus de boutiques et supermarchés pour faire ses courses (déposer sa commande le matin et tout récupérer le soir)
- Plus d'animations à thèmes (en référence à celles proposer pendant la coupe du monde)

## **IV. PRINCIPAUX RESULTATS ET HYPOTHESES A L'ISSUE DE CETTE PREMIERE PHASE D'ETUDE**

### **LE TEMPS ET SA STRUCTURATION**

Le temps de la journée est structurée en 3 ou 4 séquences :

... Le matin avant de partir au travail

... Le temps du travail

... Le pause déjeuner

... Le soir qui comprend la fin d'après-midi, le dîner et l'après-dîner, bien que plus rarement évoqué et très centré sur les enfants et la télévision.

La notion de stress est omniprésente dans ces groupes et le temps du travail semble plus prégnant qu'en province. La gestion du temps y compris de ce temps de travail est source de stress, de course contre la montre. Signalons que la notion de temps de travail en région parisienne a tendance à englober les temps de déplacements, et on peut faire l'hypothèse que le rythme de ce temps de travail imprègne les autres temps.

Les temps agréables sont soit solitaires : ce sont des temps pour soi, consacrés à une activité sportive ou contemplative, ou bien des temps de convivialité entre collègues ou membres de la famille, autour du déjeuner et du dîner.

Les temps désagréables sont les moments de stress ou de fatigue qui incluent tout aussi bien les embouteillages que la foule trépidante associée aux transports en commun, au RER et au métro surtout.

Gagner du temps est une véritable préoccupation pour les mères de famille qui essaient d'optimiser leur temps, en faisant un maximum de choses quand elle n'ont pas leurs enfants avec elles. D'où des micro-trajets non mentionnés comme tels mais fréquents et ayant comme point de départ le domicile ou le lieu de travail.

La préoccupation commune à toutes les participantes est de ne pas perdre de temps, y compris pour les déplacements. La perte de temps est ressentie dès qu'il y a attente et/ou absence de plaisir. Les tâches ménagères restent une corvée pour la plupart des femmes, même si certaines bénéficient de l'aide de leur mari pour la cuisine.

## DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENTS

La multimodalité est plus évidente à Nanterre qu'à Rennes, elle transparaît dans les deux groupes et se décline selon les jours de la semaine et selon les activités ponctuelles dans la semaine. Ainsi, faire des courses après le travail justifie de prendre sa voiture dès le matin.

Une typologie s'esquisse transversalement aux deux groupes à Nanterre. Elle porte sur le degré de multimodalité :

- Les monolithiques : non multimodales à l'exception du week-end
- Les adaptables : ont changé de mode en fonction de leur lieu de travail
- Les multimodales réelles

Les temps de déplacement en région parisienne sont d'au moins une heure et vont jusqu'à deux heures trente. Ils sont l'occasion d'activités pour les femmes pro-voiture comme pour les femmes pro-transports en commun. Des activités telles que chanter à tue-tête, se maquiller, téléphoner, écouter la radio ou de la musique, sont largement mentionnées par les pro-voiture. Elles semblent éprouver du plaisir à réaliser ces activités dans l'intimité, l'isolement du monde extérieur que leur procure la voiture. Dans le groupe des pro-transports en commun, les femmes interrogées parlent surtout de lecture, de point budgétaire ou de rêverie.

La voiture est vécue comme une garantie de liberté, une "coquille identitaire", un moyen de diminuer le stress induit par la promiscuité des transports en commun. Elle est aussi un outil d'organisation, un moyen de s'économiser physiquement, une garantie de confort. Il existe chez les pro-voiture une sorte de culpabilité à jouer d'un certain privilège et à contribuer à la pollution. On peut faire l'hypothèse que l'amour de la voiture dans la capitale semble beaucoup plus teinté de culpabilité qu'en province.

Les freins à l'égard de la voiture sont les embouteillages et le problème de stationnement et, au moins implicitement, le coût financier d'une voiture à Paris. Pertes de temps et d'argent sont projetées sur la voiture par les plus pro-transports en commun.

Les transports en commun en région parisienne sont connus et décrits de façon aussi riche par les pro-voiture que pas les pro-transports en commun. Les habitantes de Nanterre vivent leur ville comme bien desservie à l'exception des liaisons avec d'autres banlieues, manque essentiel du réseau interurbain de la ceinture de Paris.



Les gens, les lieux et les services sont les dimensions évaluatives prédominantes des transports en commun. Ils sont vécus comme stressants de par la représentation de la course des foules qui s'y déplacent. Ils donnent à voir la "misère du monde". En sont déplorés les mauvaises odeurs, la saleté, la tristesse de certains lieux et stations de métro. Mais les transports en commun sont aussi source de spectacle des autres, qui peut être attrayant voire dépayçant.

Les bus présentent l'avantage de permettre une contemplation de la ville et de rester une continuité avec la ville, mais leur sont attribués pour inconvénients une moindre fiabilité horaire, un risque d'attente plus grand qu'avec le métro ou le RER. Plus les transports en commun sont appréciés et utilisés, plus ils sont associés à des moments pour soi, de rencontre aussi. Une certaine poésie émane de propos de réelles pro-transports en commun.

L'insécurité est peu abordée en spontanée par les femmes interrogées. Elle ne l'est principalement qu'au travers de leurs enfants. Il est à noter que "les jeunes", les adolescents sont soit victimisés, soit perçus comme des agresseurs potentiels.

Les changements de lignes des transports en commun sont jugés fatigants dans le métro et entre le métro et le RER, en particulier dès qu'il y a des longs couloirs à parcourir, des escaliers à monter.

La marche est un loisir associé à la découverte d'un quartier le week-end surtout. Lors de la semaine à Paris, cette activité est pervertie par le temps : elle devient une course : les contraintes vestimentaires et les charges transportées (sacs, poussettes...) par les femmes en restreignent sa pratique.

Le vélo, bien qu'apprécié en tant que mode de déplacement à la mode, reste limité à Paris intra-muros. Les côtes de Nanterre et les grands axes à emprunter en accentuent la dangerosité et y font renoncer toutes les femmes interrogées.

Les rollers enfin ne sont associés qu'au moins de 25 ans sportifs et endurants. Ils suscitent une sorte d'envie de "s'y mettre", vite freiné par le sens du ridicule et le manque de capacité physique.

## EVALUATION DES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET ATTENTES DES PARTICIPANTES

Les femmes interrogées perçoivent la RATP comme le seul acteur ou presque des transports en commun. Ce monopole est parfois contesté, bien que la réalisation de la ligne de métro 14 soit décrite comme exemplaire et que la ligne 6 de métro aérien soit souvent évoquée pour la vue qu'elle offre de la tour Eiffel, ou le bus n°29 pour sa plate-forme.

Les politiques relatives à la voiture ne font pas l'objet de commentaires parce que non explicites aux yeux des femmes interrogées. Paris est perçu parfois comme devant s'engager dans le tout transports en commun, mais les plus pro-voiture gardent le silence à ce sujet.

Sont attendus de la part de la RATP, par les femmes qui ont participé à ces réunions :

- **une politique tarifaire** plus attractive pour les mères de famille
- **des horaires plus adaptés à l'évolution des modes de vie** (retour tardif)
- **meilleur confort physique et psychologique** : des stations plus propres, moins de mauvaises odeurs, plus de civisme.
- **plus de services** pouvant impliquer plus de contacts : accueil, informations, toilettes, sonorisations et écrans, spectacles, courses... Cette attente recouvre celle d'une appropriation des espaces souterrains au travers d'activités, de contacts, voire de rencontres insolites.

### EN CONCLUSION...

La multimodalité est plus forte en région parisienne qu'à Rennes parce qu'il existe une recherche plus grande "du moindre mal" dans les déplacements. Rares sont les femmes prêtes à renoncer définitivement à la voiture ou aux transports en commun. Le réseau de la RATP est une opportunité qui leur permet d'avoir le choix. Mais le stress et la fatigue associés aux transports en commun en région parisienne, en constituent le frein majeur à leur utilisation. Seule la notion de plaisir (lecture, animations...) peut lever ce frein.

Si l'amélioration du cadre des transports en commun en matière de confort est une attente prégnante, il faut, pour augmenter l'appropriation de ces espaces, aussi chercher à offrir:

- **des activités comme sources de plaisir**
- **des services adaptés aux préoccupations des femmes**
- **une humanisation des rapports entre agents de la RATP et usagers et entre usagers.**

La lecture, si souvent mentionnée, les concerts tant appréciés font apparaître une demande de **développement culturel et/ou de divertissement** dans ces espaces souterrains de Paris qui véhiculent aussi l'image de la capitale.

## **PHASE D'APPROFONDISSEMENT A NANTERRE**

# PLAN

ECHANTILLONS

AVANT-PROPOS ET REMARQUES GENERALES

## I. STRUCTURATION, VECU ET ORGANISATION DU TEMPS DE LA JOURNEE

*A. Le vécu et la structuration du temps de la journée*

*B. Les temps agréables et désagréables*

*C. Perdre et gagner du temps*

## II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENT

*A. Les temps de déplacement*

*B. La voiture en tant que mode déplacement*

Les différents usages de la voiture et types de femmes pro-voiture

Histoires de voitures et voitures rêvées

Perception que les femmes ont d'elles-mêmes au volant

*C. Représentation des transports en commun de la région parisienne*

*D. Place accordée aux autres modes de déplacement*

*E. Vécu des espaces traversés*

## III. ÉVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

*A. Réactions à la notion de politique urbaine en matière de transports*

*B. Perception de la politique de la ville de Nanterre*

*C. Perception de la politique relative à la voiture*

*D. Attentes*

## ECHANTILLONS

Au total et comme convenu, **15 entretiens ouverts** ont été menés auprès de femmes pro-voiture puisque répondant aux critères de sélection de notre questionnaire filtre. Les caractéristiques de cet échantillon sont les suivantes en termes de :

### **a/ Profession exercée :**

- une hôtesse d'accueil
- une parfumeuse
- une acheteuse de matériel informatique
- une secrétaire
- une visiteuse médicale
- une responsable d'association sociale ( Nanterre)
- une secrétaire générale d'associations
- une assistante opératoire
- une comptable
- une assistante de direction
- un professeur de danse classique
- une psychologue clinicienne
- deux enseignantes universitaires
- une productrice de cinéma

Soit deux catégories de professions : 10 femmes de catégorie socio-économique moyenne ou intermédiaire (employée, assistantes..) et cinq femmes d'une catégorie plus élevée (diplômes universitaires)

### **b/ de tranches d'âges:**

- 6 femmes ont de 25 à 29 ans
- 3 femmes ont de 30 à 39 ans
- 6 femmes ont de 40 à 49 ans

### **c/ situation familiale :**

Parmi ces 15 femmes:

- 9 sont mariées ou vivent maritalement
- 4 sont divorcées ou séparées
- 2 sont célibataires

Signalons que parmi les 13 mariées ou séparées, 7 ont des enfants dont:

- 1 femme a 3 enfants
- 3 femmes ont 2 enfants
- 3 femmes ont 1 enfant

**d/ lieux d'habitation :**

Comme convenu, nous avons centré le recrutement des interviewées sur la ville de Nanterre, soit 12 habitantes de cette ville (quartiers de La Boule, du Mont Valérien, du parc de Nanterre- Préfecture..). Nous avons réalisé aussi 3 entretiens dans des communes avoisinantes : Pont de Neuilly, Rueil Malmaison, Boulogne. Ces femmes travaillaient toutes sur Paris, à l'exception d'une responsable d'association sur le petit Nanterre. Beaucoup d'entre elles ont également des déplacements professionnels dans le 92.

Signalons enfin que nous avons au sein de cet échantillon deux femmes l'une d'origine algérienne, l'autre et marocaine.

Les entretiens menés puis retranscrits sont numérotés de 1 à 15, et chaque point d'analyse est étayé de citations. Pour chacune des citations est donné le numéro de l'entretien.

## AVANT-PROPOS ET REMARQUES GENERALES

Cette phase par entretiens ouverts ne confirme pas tous les éléments d'analyse des réunions de groupe. Sans doute faut-il souligner que **l'échantillon des femmes interrogées en face à face est composé essentiellement de pro-absolues de la voiture**, qui ont une implication plus grande vis-à-vis de la voiture et à l'égard de leur vie professionnelle que les participantes au groupe. Ce constat est sans doute dû à la présence dans cet échantillon, de plus de jeunes femmes, de plus de situations professionnelles indépendantes et mobiles, de plus de femmes sans enfants, ou sans conjoint...

De surcroît les femmes interrogées en région parisienne sont en général, tout à fait conscientes du fait que Paris et sa banlieue sont très bien desservis en transports en commun, et pourtant se refusent à les prendre. Ce choix de la voiture correspond à **un choix véritable de mode de déplacement et de vie....**

Dans cet échantillon, **nous avons "extrémisé" les tranches d'âges**, puisqu'il y a 6 femmes de moins de 30 ans, et 6 femmes de plus de 40 ans. Cette extrémisation compense le faible nombre de jeunes femmes dans les groupes, et minimise la présence de mère d'enfants en bas âge ou en âge scolaire, ces femmes qui ont le meilleur alibi pour ne pas prendre les transport en commun...

Enfin rappelons que la nature des informations recueillies dépend des conditions de production des discours : en situation de face à face, disparaissent les effets de la situation sociale qu'est un groupe. En situation d'entretien, dans l'intimité de cet entre deux, **les femmes livrent plus d'elles-mêmes, de leur intimité**, se racontent plus volontiers, révèlent plus leurs affects et leur dépendance quasi affective à la voiture... En revanche **les dimensions créatives sont moins riches en entretiens qu'en groupe**, et concernant la politique urbaine les femmes interviewées proposent moins de pistes, d'idées d'amélioration qu'en groupe.

## I. VECU, STRUCTURATION ET ORGANISATION DU TEMPS

### A. *Le vécu et la structuration du temps de la journée*

Le temps, dans ces entretiens, renvoie les femmes interrogées aux **notions de stress, de course, de folie...** La gestion du temps est une préoccupation quotidienne de ces femmes.

*J'ai horreur de me laisser déborder, si je me laisse déborder ça me bouffe mais je m'en fiche un peu, je vais me rattraper, je me donne des échéances (4)*

**Le temps consacré au travail semble plus prégnant qu'en province.** Il est parfois décrit comme la seule séquence- temps de la journée, et il détermine en grande partie l'organisation des autres séquences- temps.

*Déjà mes journées, je les organise en fonction de l'emploi du temps qui m'est donné... Comme je n'ai pas d'enfant, je peux en profiter pour faire plein de choses : à la fois m'investir dans mon travail et à la fois m'investir dans ma vie privée (11)*

La notion de course quotidienne est particulièrement ressentie par les mères de famille qui travaillent. Lorsque celles-ci ont des enfants en âge scolaire, et lorsqu'elles assument seules leurs enfants (familles mono- parentales), les femmes interrogées ont tendance à dichotomiser le temps en :

- **temps professionnel - temps familial** qui correspond aussi à la dichotomie des rôles de femme active, et de mère... Le clivage temps public - au sens de professionnel - et temps privé ou familial perdure et les femmes ont le sentiment de devoir passer d'un rôle à un autre au fil de la journée...

*Je n'ai pas de programme régulier et dans ces journées qui sont toutes différentes, il faut quand même que j'arrive à gérer le fait d'être maman, d'être professeur et d'être une femme active qui court et qui passe la moitié de ces journées sur les routes. (8)*



Cependant, à Nanterre comme précédemment à Rennes, la structuration la plus fréquente du temps de la journée est en 3 temps le plus souvent:

- **le matin** avant de "prendre sa voiture", de partir pour la "course", ce premier laps de temps comprend la toilette, l'habillement, le petit déjeuner, bien que celui-ci soit moins commenté à Paris qu'en province, voire passé sous silence...

- **le temps de travail** qui comprend les temps de déplacement en région parisienne et les pauses sandwich ou café, qui agrémentent ce temps de travail..

- **le soir** avec parfois, mais plus rarement qu'en province, une différenciation entre l'avant dîner et l'après dîner et/ou le coucher des enfants. Les rapports de voisinage sont moins évoqués qu'à Rennes, voire refusés par ces Nanterroises. En revanche, les sorties en soirée, pour celles qui n'ont pas d'enfants, sont plus souvent évoquées.

Il semble qu'il existe à Paris une vie nocturne plus dense qu'en province et que les femmes célibataires ou les couples sans enfant s'accordent en soirée, des sorties au restaurant, au cinéma, au théâtre...

Une interviewée, séparée depuis peu de son conjoint distingué et essaie de s'en tenir à 3 temps de 8 heures : le temps du sommeil, le temps du travail et le temps "pour soi" ou celui de l'amusement, de la détente.

**La prégnance du temps de travail** dans le discours de ces interviewées induit une dichotomie spatiale: à l'extérieur du foyer/ dans le foyer, et la notion d'aller-retour en termes de trajet.

## ***B. Les temps agréables et désagréables***

**Le matin** est une phase de la journée qui suscite des commentaires très tranchés. **Soit c'est le moment vécu comme le plus agréable de la journée** parce que c'est un début, parce que la luminosité y est belle, parce que l'on se sent propre et reposée.

**Les femmes sans enfants apprécient plus le matin que les mères...** C'est un temps au cours duquel les femmes célibataires rentrent progressivement dans la vie professionnelle, sans subir de stress, et qui correspond pour celles qui ont un conjoint, à un moment de préparation de soi et de vie de couple...

*Je me lève à 6H. Je prends une heure pour me préparer, y compris le petit déjeuner, la douche et repasser les toilettes que ce soit pour monsieur ou madame... (11)*

**Soit le matin est vécu comme l'un des moments les plus pénibles** de la journée parce que défini comme particulièrement stressant de par les contraintes horaires des membres de la famille et l'angoisse des embouteillages. Travailler le matin et avoir des enfants en âge scolaire à préparer à partir à l'école est pour certaines le comble du stress, voire "l'horreur".

**Le soir**, la pudeur suscite des "ça dépend des soirs ou de mon état" de la part des célibataires, ou considérées comme telles à tort ou à raison. La lecture au lit est cependant évoquée par certaines femme mariées ou non, comme un moment particulièrement agréable.

*Quand je vais me coucher, je lis dans mon lit : je passe beaucoup de temps dans mon lit.(12)*

**Pour les femmes qui n'ont pas d'enfants, la soirée est une occasion de sorties** et de retrouvailles avec le conjoint, ou les copains. Le soir correspond alors à la phase de la journée consacrée à la vie de couple, ou au divertissement, à l'amusement pour les vraies célibataires... .

*Je fais du sport le soir, sinon, je rentre à la maison, je fais ma petite cuisine, je fais mon ménage, je fais en sorte que quand mon mari arrive, tout soit bien prêt, prêt à l'accueillir...(11)*

*Le soir ça dépend si mon ami est là ou pas parce qu'il travaille tard le soir, soit on dîne à la maison soit je le rejoins souvent au restaurant.. (10)*

**Parmi les temps agréables ceux que s'accordent certaines femmes** interviewées: aller chez l'esthéticienne, à un cours de gymnastique, faire du sport, du lèche-vitrines, ou encore s'accorder une pause, dans un café que l'on aime bien. Ces temps sont considérés comme des temps pour soi, des temps que les femmes qui ne sont pas mères de famille s'accordent plus souvent que ces dernières...

*Quand je dis je m'occupe de moi, c'est à la fois faire du sport, aller traîner dans les magasins pendant une heure...(11)*

*J'adore le café et j'ai un minimum de deux pauses dans mon troquet, c'est là que je lis le journal, ça me requinque, ça c'est un truc intime! (2)*

*Le lundi j'adore parce que je finis tôt, la rue de Passy est ouverte, j'ai le temps de faire les magasins avant de récupérer mon fils. (5)*

**L'activité idéalisée semble être la lecture.** Avoir le temps de lire, voilà ce à quoi disent aspirer bien des femmes interrogées. Et certaines s'accordent parfois le temps de lire au lit, avant de s'endormir, ce qui est vécu comme particulièrement agréable. C'est alors un moment privilégié. Il est à noter d'emblée que **la condition qui rend tolérable le métro est déclarée être le fait de pouvoir lire!**

*Ce dont je souffre, ce dont je rêve vraiment c'est d'être capable de m'arrêter, de lire longuement. Je n'ai plus le temps de lire. Je lis beaucoup l'été, j'adore lire, je lis quand j'attends un rendez-vous. Ca me manque... (2)*

**Sont aussi appréciés par la majorité des femmes interrogées les temps passés dans la voiture.** Ces temps de solitude appréciée, sont consacrés alors à écouter de la musique, la radio, à réfléchir au sein de cet espace vécu comme protecteur et confortable et comparé souvent à une énième pièce de la maison. Mais une pièce pour soi, un espace à soi où il semble que les mères de famille soient particulièrement heureuses quand elles n'ont plus la charge, ni la responsabilité de leurs enfants, quand elles les ont déposés à l'école.

*La voiture c'est un endroit où je me sens bien, quand je suis seule, ça roule, ça détend. Tu es seule, tu écoutes de la musique... Je ne m'énerve jamais en voiture, sauf dans les embouteillages... (1)*

Dans leur voiture, les femmes disent se préparer au moins psychologiquement à leur changement de rôle, ce qui valide le qualificatif de "loge". Certaines s'y maquillent, s'y concentrent. La voiture est là encore **un lieu de métamorphose**, de passage d'un rôle à un autre, un temps pour soi, **d'écoute, de réflexion, de préparation et d'anticipation...**

*Moi le fait de prendre ma voiture, ça me libère l'esprit : j'écoute ma radio, j'ai très peu de monde parce que je pars tôt et déjà ça me permet d'être opérationnelle à mon travail! (11)*

*Je cogite pas mal dans ma voiture, je prépare les trucs dans ma tête, des trucs sur lesquels je bloquais se débloquent... (4)*

**Les moments jugés agréables sont aussi les moments de convivialité:** entre amis, entre collègues, et sont souvent associés à la pause- déjeuner. Les cafés pris au cours de la journée dans des petits bistrot sont l'occasion de souffler et d'être servie. D'autres enfin parlent des moments de convivialité avec leur conjoint...

*Le midi on se retrouve, on plaisante un peu, on se détend entre amis.. (12)*

*Quand je rentre du travail, normalement je bois mon café, je me pause, je discute avec mon mari au moins quinze minutes. (3)*

**Les dîners chez des amis sont évoqués parmi les temps agréables**, ils servent aussi à justifier l'utilisation de la voiture le soir, et à critiquer d'emblée la RATP dont les horaires sont jugés trop limités la nuit et d'une façon générale trop exclusivement centrés sur les horaires traditionnels de travail.

*Si les gens ne sont pas motorisés et qu'ils viennent chez nous, ils ont l'œil sur la montre à 23H30, dans les capitales européennes il y a des solutions au minimum le vendredi soir et le samedi soir.... (2)*

L'évolution des modes de vie selon les femmes interrogées se caractérisent par des horaires variables, flexibles, différents selon les jours de la semaine, comme en témoignent des activités d'enseignantes, de responsables d'associations, d'indépendantes libres de gérer leur emploi du temps professionnel.

**Les embouteillages sont au hit parade des moments désagréables** de la journée. Ils sont plus redoutés encore le soir qu'en début de matinée, car plus imprévisibles et aléatoires. Les autres conducteurs sont aussi jugés plus agressifs, plus pressés de rentrer chez eux...

Certaines femmes sont très angoissées par ces embouteillages dès le matin, ce sont celles qui "ne veulent pas arriver en retard", qui ont des contraintes horaires, un public qui les attend (les enseignantes). D'autres en revanche ont une attitude plus décontractée et fataliste, en percevant les risques d'embouteillages comme une donnée inhérente à leur trajet, voire à leur territoire parisien.

*Si ça ne roule pas ça m'énerve. Si j'ai un rendez-vous et que j'ai eu des embouteillages, il faut que je prenne cinq minutes, parce que je suis à cran... (13)*

*C'est sûr, je pourrais partir à 8H30 ou 8H45 mais j'ai horreur d'arriver en cours et de rentrer directement dans le cours; je n'aime pas risquer d'arriver en retard... (8)*

*Dans les embouteillages, j'ai la cigarette, la radio, je garde mon calme (14)*

**Viennent ensuite, parmi les moments désagréables, les courses**, le fait de devoir faire le plein du réfrigérateur, aller au supermarché, **et certains moments de travail** tels que les réunions conflictuelles, la prise de parole en public ou encore le stress engendré par le fait de devoir mener une réunion ou un cours sont aussi évoqués.

*C'est désagréable quand je dois être en représentation devant des gens, enseigner maintenant j'ai l'habitude mais au début je stressais c'était désagréable. (12)*

### ***C. Perdre et gagner du temps***

Ne pas perdre de temps, ne pas se laisser déborder par le temps, le stress, l'angoisse sont des thèmes récurrents de ces entretiens. **Perdre du temps est souvent associé aux embouteillages**, au temps passé dans son véhicule dès lors que ce temps est vécu comme perdu, temps pendant lequel on estime ne rien faire de productif ni d'intéressant...

*Je peux mettre 20 minutes comme je peux mettre 1H30, c'est bien ça qui m'angoisse le plus : non pas parce que je risque d'arriver en retard, mais le fait de perdre autant de temps sur les routes me perturbe dans la mesure où j'ai l'impression que c'est du temps perdu à ne rien faire... (8)*

**La perte de temps est aussi associée aux courses** en grandes surfaces, et aux tâches ménagères. Cette perte de temps est surtout ressentie et éprouvée par les mères de famille qui travaillent à plein temps. Elles revendiquent parfois d'avoir recours aux surgelés et aux plats tout préparés (pizzas livrées) et de ne faire les tâches ménagères que le week-end...

*Le soir on dîne ensemble ou je prépare quelque chose ou on se fait livrer une pizza! (3)*

*La bouffe, le soir c'est Picard! (5)*

**Le gain de temps est rarement concret** pour ces habitantes de Nanterre, **gagner du temps c'est ne pas en perdre**, ou bien en gagner pour pouvoir en perdre... L'omniprésence du rythme "speed" ressenti à Paris ne permet pas de se représenter un véritable gain de temps, à l'exception des plus organisées des interviewées qui disent "planifier" le soir leur journée du lendemain, ou bien faire ce qu'elles avaient à faire au fur et à mesure... Un langage quasi professionnel relatif à la gestion du temps, est fréquent chez les femmes vivant seules, assumant des enfants. Le temps consacré à gérer le temps mériterait à lui seul d'être évalué...

*Je ne crois pas gagner du temps, je n'en suis pas sûre, mais je n'ai pas le sentiment d'en perdre en tous cas. Je n'arrive pas à rester sans rien faire. (4)*

En dépit du problème des embouteillage et du stationnement, **la voiture reste une certitude ou un espoir de gain de temps** pour beaucoup de femmes... Prouver, voire se prouver que la voiture permet de gagner du temps est certainement une préoccupation des interviewées, une croyance à laquelle elles semblent vouloir se raccrocher, même lorsqu'elles font le plus souvent en semaine, l'expérience des embouteillages...

*Je gagne du temps en prenant ma voiture... (11)*

*C'est vrai que la voiture m'arrange parce que c'est vrai que le samedi matin je ne mets qu'un quart d'heure vingt minutes... (8)*

## II. DEPLACEMENTS ET MODES DE DEPLACEMENT

### A. Les temps de déplacement

Les temps de déplacement sont, nous l'avons vu, inclus dans le temps de travail: **ils sont évalués d'une heure à trois heures par jour**. Ils sont considérés comme très variables en fonction des jours de la semaine, des horaires, des saisons, des évènements. La multitude des facteurs susceptibles d'intervenir sur la densité du trafic rendent imprévisibles ces temps de déplacement, ce qui est parfois source d'angoisse...

La stratégie la plus souvent développée est d'**évaluer le temps maximum** pour un trajet donné et de s'y tenir.

*J'ai une heure trente à deux heures de déplacement par jour en comptant les embouteillages. J'ai une boîte à Montparnasse, une à la Bastille, et une à St Cloud. (2)*

*Je suis obligée de prévoir. J'ai cours à 9H30, c'est un horaire relativement correct mais je peux tomber dans les embouteillages, donc je sors à 8H simplement parce que je suis prévoyante... (8)*

**Parmi les stratégie d'évitement des embouteillages**, il y a aussi les horaires un peu décalés : partir à 7h30 au lieu de 8h ou rentrer après 19h ou alors à 17H... L'utilisation de la radio est très souvent évoquée pour être informée des bouchons et pouvoir les éviter. Il est fait souvent référence à FIP et à aux informations sur le trafic. La quasi totalité des femmes interrogées, utilisant leur voiture pour aller au travail, ont dans celle-ci une radio dont elles semblent réellement bénéficier. L'écoute de la musique est aussi mentionnée, et le fait de chanter à tue tête dans sa voiture avoué par plusieurs femmes...

*Je me suis payé une radio intégrée par Renault, j'ai Fip embouteillage, quelle que soit la radio que je mets. Je suis à la pointe du progrès! (2)*

*Les horaires de pointe, j'évite tout le temps. Je prends toujours ma voiture alors j'organise ma journée en fonction des horaires des trafics d'affluence... (10)*

*Je suis au bureau entre 7H30 et 8H, donc globalement je ne mets qu'une demie heure pour venir au bureau, et ça, parce que j'ai réussi à demander de commencer à 8H et à finir à 17H... Arriver à 9H et partir à 18H, là ce serait vraiment désagréable....(11)*



**Les micro trajets sont rarement évoqués** parce qu'englobés dans les allers et retours au travail ou bien dans les trajets au cours de la journée.

Seules les grandes courses alimentaires, soit le "tour au supermarché" nécessite parfois un trajet spécifique, ou encore les activités scolaires ou de loisirs des enfants ou des parents... Les femmes qui utilisent leur voiture dans la journée dans le cadre de leur activité professionnelle, sont celles qui parlent le moins de micro-trajets tant ceux-ci font partie du lot quotidien du temps travail.

*Sur la route je m'arrête pour acheter mon pain après il y a une station d'essence donc c'est pratique, je peux faire mon plein (10)*

## ***B. La voiture en tant que mode de déplacement***

**Le choix de la voiture chez ces parisiennes recouvre un choix de mode de vie,** une garantie d'une liberté chèrement payée mais qui sécurise les femmes et pour laquelle elles seraient prêtes à sacrifier un peu le montant de leur loyer... La voiture est d'ailleurs comparée à une pièce, et fait l'objet d'une appropriation totale...

*J'aime la voiture peut-être parce qu'elle symbolise la liberté de faire plusieurs choses, de se déplacer, d'être seule. Je vois tellement de gens coincés sans voiture!  
(1)*

*Demain, si je me retrouve toute seule ce serait certainement très difficile d'avoir une voiture en plus de toutes les charges : le loyer, les impôts... Mais je pense que j'en aurais une parce qu'aujourd'hui, je considère que c'est indispensable pour moi... A la limite, je privilégierais davantage le côté moins d'argent dans un loyer, de façon à garder mon argent pour la voiture...(11)*

**Les femmes interrogées scindent parfois le monde en deux types d'êtres:** "ceux qui sont voiture" et "ceux qui sont transports en commun", ce qui est généralement révélateur d'une forme de dépendance à la voiture, une façon de dire d'emblée son "camp"... Plusieurs femmes interviewées disent spontanément être démunies voire perdues le jour où elles sont sans voiture et préférer en louer une, plutôt que de prendre les transports en commun.

*Quand je n'ai pas de voiture, j'en loue une ou le garage m'en prête une... (5)*

L'utilisation quotidienne de la voiture en semaine est justifiée bien souvent par **la dimension outil de travail**, donc outil d'indépendance économique et de liberté. Cette dimension symbolique est particulièrement soulignée par les femmes séparées de leur conjoint, vivant seule sans enfant. La voiture est associée aussi au plaisir de la vitesse, au gain de temps, à la prise de risques.

*La voiture c'est vraiment un partenaire, un outil important. Un outil de liberté, peut-être que c'est à cause de mon travail... Si je devais le matin aller à un endroit et ne plus en bouger, peut-être que je n'en verrais pas l'utilité!... Mais il y a un autre aspect qui est le plaisir! (1)*

*Pour moi la voiture, c'est vraiment un outil de travail. je l'utilise quand je sais que j'ai de longs trajets à faire et que je sais que je risque de gagner du temps, en les faisant en voiture ... (8)*

**Le problème du stationnement et des amendes génère parfois de grands sacrifices financiers.** Quelques femmes éprouvent même un sentiment d'injustice, de punition trop grande face aux amendes qu'elles "récoltent". Les montants des amendes sont parfois vécus comme relativement aléatoires. Quand le stationnement est perçu comme impossible dans un quartier donné il arrive que les femmes renoncent ponctuellement à leur voiture...

*Cette année j'ai une collection de P.V, j'en ai une quantité! J'essaie d'en payer un ou deux par mois et j'étale ça sur plusieurs mois pour me sentir moins punie... Mais cette année c'est vraiment une catastrophe!... En plus ces dames te donnent selon leur bon vouloir 75F, facilement 230F, à l'aise, tranquilles! On ne sait d'ailleurs pas sur quels critères elles se basent.... (8)*

**Le problème du stationnement est parfois occulté par celui des embouteillages.** Il peut être aussi escamoté de par le fait que certaines femmes interrogées bénéficient d'un parking au domicile et sur leur lieu de travail.

*En général, je m'arrange pour garer ma voiture. La secrétaire de médecins que je connais bien, me passe la carte du parking... Mais c'est un travail sur des années! (14)*

Pour certaines femmes chercher une place revêt parfois une dimension ludique et nombre d'entre elles disent avoir de la chance dans ce domaine : elles trouvent une place à l'endroit même où elles vont, avec plus de facilité ou de chances que les autres, disent-elles.... On pourrait qualifier ces femmes d'"**optimistes**" dans leur usage et leur vécu de la voiture.

D'autres en revanche, n'osent évaluer les montants de leurs contraventions et vivent durement le problème du stationnement et des amendes qu'elles disent "collectionner". Ce sont ces mêmes femmes qui vivent mal le temps passé dans leur voiture en cas d'embouteillages... Cependant ces femmes continuent paradoxalement à espérer gagner du temps avec leur voiture même si elles savent que les chances sont réduites. Elle savent aussi la "fiabilité" des temps de trajets en transport en commun mais ne peuvent se résoudre à être "dépendante" d'eux. On pourrait qualifier ces femmes d'"**amères**". Elles ne peuvent se résoudre à faire le deuil de la voiture, ne peuvent s'en passer et pourtant trouvent qu'elles payent trop chère cette passion...

## Les différents usages de la voiture, et types de femmes pro-voiture

**Certaines femmes utilisent leur voiture comme un bureau** : elles y prennent des notes, réfléchissent, résolvent des problèmes au cours de leurs trajets. Elles ont alors dans leur voiture des bloc-notes, et de quoi écrire, outre la radio. Ce type de fonction attribuée à la voiture est surtout **le fait de femmes qui ont plusieurs lieux de travail, et une certaine autonomie dans la gestion de leur vie professionnelle.**

*Moi je peux faire plusieurs choses en même temps : je démarre, j'ai pris mon courrier, je le trie, je le jette en voiture. J'ai une poubelle dans ma voiture..(2)*

**La voiture est souvent considérée comme un appendice du foyer** : certaines femmes fument, mangent des biscuits, des yaourts, boivent (de l'eau) dans leur voiture, et y ont différents objets tels une cuillère, une poubelle et des accessoires : parapluies, sacs, chaussures... Ce type d'usage et de représentation de la voiture est plus **le fait de femmes qui ont des horaires réguliers et un seul lieu de travail.**

*Quand on sort du bureau et qu'on rentre dans sa voiture on a vraiment l'impression de rentrer chez soi déjà. C'est assez confortable, on se dit c'est bon, je suis sortie du boulot, il n'y a plus de contexte professionnel, je suis à la maison... (11)*

**Plus la voiture est investie d'objets, plus elle est considérée comme un lieu d'activités**, mieux sont vécus les trajets quotidiens qui sont alors considérés comme des temps constructifs et productifs Tandis que les femmes qui vivent mal les temps de déplacement en voiture sont celles qui considèrent qu'elles n'y font rien, qu'elles y perdent du temps...

Cette dichotomie révèle l'existence :

- d'"**optimistes**" qui exploitent le temps passé en voiture,
- et "**d'amères**" qui semblent subir ce temps en voiture qu'elles vivent comme une perte de temps.

Outre cette dichotomie, **perdre la typologie que nous avons esquissé** dans nos précédents rapports, soit l'existence de **pro-voiture absolues** et de **pro-voiture relatives**.

Ce qui différencie ces deux types de femmes sont que :

- les unes, **les pro-absolues** aiment l'objet voiture, et rêvent quel que soit le véhicule possédé, dans l'idéal de : **Jaguar, Porsche, Mercedes, Audi, Saab...**

Ce sont **de réelles passionnées de l'objet voiture et de la conduite**. Elles se distinguent des pro-relatives par le fait qu'elles aiment conduire sur route, éprouver la grisurie de la vitesse.

A Paris, il existe un indice comportemental de ce genre de femmes : la traversée de la place de l'Etoile est pour elles un jeu amusant, où elles estiment défier les autres, et ne rien risquer! Ces femmes pro-absolues sont majoritaires dans cet échantillon...

*Avant j'avais peur de la ville: par exemple de la place de l'Etoile. On ne sait pas qui va vous foncer dessus à droite ou à gauche... Maintenant, c'est moi qui fonce, qui fait peur aux autres... J'aime conduire sur les grandes routes, avoir des paysages devant moi...(1)*

**Les pro-relatives** en revanche, ont un investissement moindre dans l'objet voiture, **conduisent surtout en ville, et ne semblent que peu à l'aise sur route**.

Elles ont peur de traverser la place de l'Etoile, sont intimidées, voire ont peur sur autoroute des "machistes" qui roulent sur la file de gauche bien au dessus des vitesses réglementaires...

Ces pro-voiture relatives ont un intérêt très restreint pour l'objet voiture, se disent incapables de s'en occuper, voire d'y mettre de l'essence. Parmi ces pro-relatives nombreuses sont les "utilitaires" : elles parlent peu du plaisir éprouvé en voiture, même si la voiture leur est indispensable et qu'elle représente encore un gain de temps.... Il faut insister sur le fait que ces femmes malgré le qualificatif de relatives, ne sont pas pour autant des multimodales Ces pro-relatives, ou encore **pro-voiture utilitaires** sont rares (3 ou 4 au total) dans l'échantillon de cette phase d'étude.

*J'ai tenu 15 jours sans bagnole et après j'en ai loué une le temps d'avoir la nouvelle voiture. Sans voiture il y a des tas de choses que je n'ai pas pu faire...Je perdais du temps!(2)*

## Histoires de voitures et voitures rêvées

**Cette phase d'étude confirme que les premiers souvenirs de voitures sont liés à des relations privilégiées avec les hommes de la famille : le père, l'oncle, le grand-père, ou bien les copains, et une fois seulement la mère....** L'histoire des femmes aux voitures les renvoient à leur enfance, aux départ en vacances, à des souvenirs heureux la plupart du temps. Certaines évoquent le premier plaisir de la vitesse ressenti, enfant, allongé sur la plage arrière d'un véhicule luxueux.

*Mes premiers souvenirs de voitures c'est les grosses voitures de mon grand père : des Bentley, des Citroën. Il m'emmenait à Tunis, j'étais sur la plage arrière et je voyais défiler les arbres. C'est un sacré souvenir! Une espèce de bien être, de voir les choses défiler en étant immobile... (1)*

**Toutes les femmes quel que soit leur âge se souviennent de leur première voiture**, souvent offerte par le père ou choisie par celui-ci ou avec celui-ci. Les femmes interrogées mentionnent aussi quelle fut la première voiture qu'elles se sont payées elles-mêmes, le plaisir éprouvé lors de cette acquisition d'autonomie...

**Certaines femmes ont de véritables nostalgie de leur première voiture**, ou de voitures qu'elles ont possédées. Ainsi par exemple, des attachements aux Autobianchi, aux 205, 2CV ou Coccinelle sont décrits, une satisfaction apportée par des marques japonaises ou italienne révélée...

**Parfois on relève dans le choix de la première voiture une sorte de choix par filiation**. Ainsi plusieurs interviewées déclarent avoir eu des voitures de même marque que leurs parents.

*La première voiture que ma chère maman a eu , pour nous, ça a été une fête extraordinaire de voir arriver cette voiture qui avait à nos yeux des proportions extraordinaires. Je ne sais pas si c'est parce que j'étais petite, mais alors, je la voyais immense! C'était une petite Dauphine... Ca a été la première voiture de la famille et il se trouve que quand j'ai commencé à conduire, la première voiture que j'ai eu c'était une Dauphine! (8)*

Les critères de choix des femmes en matière de voiture porte sur trois dimensions au moins :

- **la dimension esthétique** : la forme de la voiture, sa ligne, sa taille et sa couleur où prime l'amour du noir...
- **la fiabilité mécanique** de la voiture : qui peut être induite par la marque et le vendeur (toujours connu dans le cas d'achat de voitures d'occasion)
- **la "praticité"** de la voiture par rapport à son usage citadin : cette troisième dimension comprend la maniabilité, la reprise, le confort intérieur, les dimensions du coffre et le nombre de portes...

*J'avais envie d'une voiture petite, qui fasse plutôt ville parce qu'on n'a pas l'habitude de faire de longs trajets. Donc je me suis dit, le côté confortable pour se garer de la Twingo. Elle est noire, j'aime beaucoup le noir! La Twingo depuis qu'elle est sortie j'avais toujours eu en tête l'idée qu'un jour j'en achèterais une...(11)*

**La voiture rêvée est le plus souvent décrite comme une voiture ayant "une belle ligne"**, une voiture séduisante et implicitement comme une voiture de luxe. Les marques Jaguar, Porsche et Saab arrivent en tête des voitures dont rêvent les femmes interrogées...

*Une voiture que je trouve très belle, dont j'adore la ligne, mais bon c'est une voiture luxueuse! C'est la Jaguar! J'adore son profil, mais c'est surtout sur le plan esthétique! (8)*

*Sinon il y a une Audi qui me tenterait, pour mon usage je prendrais toujours dans cette gamme de toutes façons... Les Clio machin elles ne me plaisent pas trop... (4)*

**Les coupés semblent souvent appréciés** : ils sont l'emblème de la séduction en termes de ligne. Seules les plus jeunes rêvent de 4X4 et seule une mère de famille de trois enfants évoquent les monospaces. Enfin signalons que si des voitures comme la Twingo, la Micra ou la nouvelle Coccinelle sont souvent appréciées des femmes interrogées, en revanche la BX est la seule voiture spontanément rejetée en raison de sa ligne, et de son image obsolète, cette voiture est attribuée aux personnes âgées....

*La BX c'est la voiture que je déteste le plus au monde, c'est très vilain, ça a un excellent rapport qualité prix, mais c'est moche et si vous cartonnez, vous êtes sûrs de ne pas vous en sortir... (15)*

*J'aimerais bien un 4X4, un RAV 4.... (9)*

Dans cet échantillon nous avons un tiers de femmes bénéficiant de deux véhicules au foyer. Il s'avère alors que la voiture de Madame n'est pratiquement jamais utilisée par le conjoint, qui lui, a toujours une plus grosse voiture, plus adaptée aux longs trajets (week-end et vacances).

**Les pro-relatives s'avèrent être des femmes qui pour ces longs trajets laissent leur mari conduire et lui font confiance.** Les pro-absolues ont plus tendance à garder toujours le volant, en ville et sur route, et dans ce cas, elles affirment que leur mari leur font entièrement confiance en tant que conductrices. Elles, en revanche, n'ont pas confiance dans leur conjoint, qui à leurs yeux change de caractère au volant...

*Mon mari il est excessivement calme, mais par contre il est méconnaissable au volant.. Au volant, c'est un grand nerveux et il ne supporte pas de se faire conduire. Mais il a excessivement confiance en moi. C'est vrai que de temps en temps il me dit tu vas trop vite mais il a confiance en mes réflexes. Il estime que je suis un bon chauffeur. Par contre quand je monte avec lui, je suis extrêmement tendue... (8)*



## Perception que les femmes ont d'elles-mêmes au volant

**Les femmes s'estiment globalement de bonnes conductrices.** Elles se perçoivent le plus souvent comme ayant une conduite "nerveuse", quel que soit le véhicule possédé. Se révèle souvent dans les propos tenus, l'amour du jeu que permet la voiture et en particulier la conduite en ville, à Paris. Une sorte d'excitation certainement très jouissive pour ces femmes, qu'elles soient pro-relatives ou absolues...

*J'adore les petites voitures : je me faufile, je suis celle qui énerve les autres... Je suis efficace au volant, rapide, je me faufile, je zigzague, je suis un peu nerveuse... (2)*

*Je roule assez vite, j'ai une conduite assez nerveuse....(11)*

**Elles sont convaincues d'être moins agressives que les hommes** vis à vis des autres conducteurs, et plus respectueuses aussi de la Loi, de la Règle, du Code... Implicitement au moins les femmes se vivent comme ayant plus de civisme que les hommes donc comme prenant moins de grands risques... Elles perçoivent les hommes comme conduisant plus "en force", et comme manifestant symboliquement sur les routes leur puissance, celle au moins de leur engin.... Les appels de phares sur autoroutes sont souvent mal vécus par les femmes qui y voient une forme de machisme surtout quand elles n'ont qu'une petite cylindrée...

*Sur l'autoroute je suis plus trouillarde, plus prudente. J'ai peur du macho d'autoroute qui va à 200 km à l'heure... Moi je n'ai eu aucun accident, mon mari il en a sans arrêt...Il a failli être radié de l'assurance, ils l'ont gardé grâce à moi... La femme étant plus respectueuse du code de la route, je ne la vois pas brûler un feu rouge par exemple...(2)*

**Cependant certaines interviewées relativisent la différence entre hommes et femmes,** voire la contestent en reconnaissant leur propre agressivité au volant, en considérant que la différence dépend entièrement du caractère des individus.

*C'est plus le caractère que le fait d'être un homme ou une femme. Je pense qu'il y a des mollassons chez les hommes et je pense qu'il y a des femmes qui conduisent de façon énergique!...*

*Je ne crois pas qu'il y ait de différences entre hommes et femmes. Moi je veux bien faire un concours avec un homme! Sans problème! Avec une bonne voiture! (8)*

Quelques rares interviewées pensent qu'en dehors d'elles-mêmes, les femmes sont en général de mauvaises conductrices par ce que trop distraites au volant, pas assez impliquées par la conduite...

*Les femmes elles utilisent parfois la voiture comme elles utiliseraient leur caddy pour faire leurs courses. Il n'y a pas de symbiose entre elles et leur voiture, alors que l'homme la voiture c'est son cheval! C'est pareil pour la moto, ils chevauchent leur truc!... Souvent les femmes n'ont pas le bon réflexe, lâchées sur l'autoroute, elles sont perdues! (15)*

**La prise de risques inhérente à la conduite, a été surmontée par les pro-absolues**, elle est en ce sens, la clef du plaisir de conduire chez cette catégorie de femmes. Toutes les pro-absolues disent aimer faire de la vitesse. La peur, et la fameuse "décharge d'adrénaline" est vécue comme stimulante et ludique...

*Je conduis à l'intuition! Je suis consciente que c'est un danger la voiture mais je conduis vite... (1)*

**Les longs voyages en voiture sont souvent évoqués par les pro-absolues**, avec bonheur, comme à la fois des moments de plaisir intense, et des records d'endurance. Ainsi sont relatés certains aller- retours entre Paris et Rabat, en un week-end, qui ressemblent à ces rallyes que les plus pro-absolues ont rêvé de faire...

*J'aime la vitesse je me la donne sur les routes d'Espagne! (1)*

**Paris est défini comme "une jungle" dont il faut connaître les règles** C'est aussi une sorte de terrain de jeux, pour celles qui aiment démarrer les premières au feu vert, intimider les autres conducteurs en traversant une place, slalomer, et se prouver ainsi qu'elles sont bien parisiennes...

Les femmes interrogées ne déclarent avoir ce comportement de conductrices plutôt sportives que quand elles sont seules dans leur voiture, non accompagnée, sans témoin. Elles ont pour souci de ne pas effrayer leurs passagers et ne s'autorisent pas une conduite trop sportive, semble t-il, avec leur conjoint ou leurs enfants.

*Je conduis normalement quand j'ai ma fille dans la voiture, sinon, toute seule je me lâche un peu : je conduis vite... (9)*

### *C. Représentation des transports en commun de la région parisienne*

Même s'il s'agit de femmes pro-voiture, dont une majorité de pro-absolues, les femmes interviewées ont toutes eu, à un moment ou à un autre, l'expérience des transports en commun parisiens. Ceux-ci sont souvent spontanément décrits comme désagréables voire "horribles" au moment des "heures de pointes"...

**Les pro-voiture absolues utilisent très rarement les transports en commun.** Les seules utilisations évoquées, ou envisagées sont au cours du week-end, hors période de stress... Le choix des transports en commun est alors associé à un moment de loisir, par exemple faire les magasins le samedi.

L'utilisation des transports en commun est parfois aussi **un renoncement exceptionnel et obligé à la voiture** : il peut être réalisé à la dernière minute, en raison d'embouteillages constatés, ou en raison d'une panne de voiture, d'un manque d'essence (!) ou encore d'une impossibilité de se garer dans un quartier donné.... Ces rares expériences des transports en commun ne paraissent pas aussi pénibles que l'on pourrait s'y attendre : certaines femmes prennent même un certain plaisir alors soit à lire, ou à regarder les autres...

De façon générale, les habitantes de Nanterre jugent que la capitale et sa banlieue sont bien desservies en transport en commun. **Seules les connexions inter-banlieues manquent** selon les interviewées et ce manque est une cause évidente d'utilisation de la voiture, alors que sur ce type de trajet tous les inconvénients de la voiture sont rassemblés, amplifiés : embouteillages, temps de déplacement très longs.

**Le métro** pâtit globalement d'une image négative caractérisée par les **mauvaises odeurs, la foule, la fatigue et la saleté**. L'aversion à l'égard du métro est liée au refus d'être confronté à "la misère du monde" mais aussi à la laideur, à la saleté de certains lieux .

*C'est vrai que le métro on se rend compte de certaines choses, de la misère qui peut rôder autour de soi, ça fait réfléchir sur pas mal de choses... (11)*

**Cette aversion à l'égard du métro est à la fois physique, psychologique et sociale.** Elle est aussi liée au refus d'être sous terre, à une claustrophobie mainte fois évoquée. Les lignes de métro vécues comme étant les plus agréables sont les lignes aériennes. Signalons que la ligne n°1 est souvent jugée agréable de par la modernité de ses rames.

*Je dois être un peu claustrophobe, c'est souterrain je n'aime pas trop. C'est paradoxal parce que ma voiture c'est un espace encore plus petit mais j'ai un sentiment de liberté, le métro on ne respire pas l'air y est un peu vicié... (12)*

**Les bus sont toujours préférés dans l'absolu au métro et au R.E.R.** Ils sont définis comme plus agréables parce que permettant une contemplation de la ville quasi- touristique, circulant en "extérieur" Mais le fait de devoir les attendre limite là encore leur utilisation. Ils sont empruntés sur certains trajets bien spécifiques, dans le cas d'un "porte à porte direct".

**Les bus de Nanterre ne jouissent pas tous d'une bonne image,** certaines lignes sont vécues comme plutôt insécurisantes. Leur fréquence de passage est jugée insuffisante : le quart d'heure apparaît le seuil maximum d'attente en région parisienne comme en province.

En tant que conductrices, les femmes ont tendance à mal vivre les bus qu'elles considèrent alors en surnombre sur les axes routiers de la ville...

*Pour une ville de près de 100 000 habitants il y a cinq lignes de bus, c'est pas mal mais ça s'arrête assez tôt le soir vers 20, 21H, sauf les quartiers à RER. En tous cas, pour moi, c'est insuffisant. Je ne peux pas me permettre d'attendre le 304 vingt minutes pour venir au travail.. (1)*

**Le RER est vécu soit comme mieux que le métro** parce que plus rapide, soit comme **pire que le métro** parce que perçu comme plus malodorant, plus sale et moins sécurisant. Il existe parfois de véritables rejets du RER. Nous comptons dans notre échantillon une agressée dans le RER, une femme qui depuis cette agression a passé son permis, renoncé aux transports en commun au profit de la voiture.

*Dans le RER ce que je n'aime pas c'est l'odeur, c'es plus fort que le métro.. (5)*

**L'insécurité si elle est parfois associée au R.E.R n'est globalement que peu mentionnée par les femmes interrogées...** Conscientes que cette étude ne devait pas creuser ce thème de l'insécurité, nous n'avons cependant pas eu besoin de restreindre les interviewées sur ce sujet globalement peu prégnant pour ces pro-voiture qui se disent pourtant plus en sécurité dans leur voiture.

*Dans la voiture, je suis stressée, je râle, mais j'ai la radio et je suis à l'abri. (5)*

**Les transports en commun se caractérisent par une fiabilité horaire au jour le jour**, cependant les grèves affaiblissent cette fiabilité et renforcent un sentiment de dépendance très désagréable, le sentiment de pouvoir être prise en otage... Les grèves ainsi que les interruptions de trafic pour cause d'accident dans les transports en commun renforcent certainement, en le confortant, le choix de la voiture...

*Quand il y a des grèves, les gens ont un peu la rage contre les transports en commun, moi je les boycotte à cause de ça. (3)*

*Avec les suicidés dans le métro, c'est bête à dire, mais ça vous met en retard! (5)*

Les transports en commun sont attribués par les femmes interviewées à **ceux qui n'ont qu'un seul lieu de travail**, des horaires réguliers, qui font le même aller-retour chaque jour, voire qui ne ressortent pas après le travail, qui ont **une vie routinière**. Implicitement au moins, les transports en commun ne permettent pas d'improvisation...

*Si je travaillais du matin au soir dans la même boîte, je les prendrais les transports en commun, mais là je zigzague donc je ne vais pas perdre du temps! (2)*

## ***D. Place accordée aux autres modes de déplacement***

Pour les femmes pro-voiture interrogées en région parisienne il est à noter que les pratiques et modes de déplacement que nous allons aborder maintenant ne sont pas très prégnants dans les propos de la majorité de ces femmes pour qui, pour ainsi dire, **il n'y a que la voiture ou les transports en commun.**

Les autres modes de déplacement apparaissent difficilement envisageables concrètement par les plus âgées. Les plus jeunes manifestent un rapport à leur corps et à l'espace différent, et parlent spontanément de roller, de vélo, de scooter ou de moto...

**La marche** n'est pas possible à Paris puisque c'est une ville où "l'on court". La plupart des interviewées disent peu marcher à Paris. Certaines habitantes de Nanterre s'accordent cependant des marches dans le parc ou dans le centre commerçant de cette ville, et d'autres s'appliquent à faire parfois de longues marches dans Paris sur un trajet qu'elles trouvent beau. Mais la marche est le plus souvent dissociée des pratiques parisiennes au cours de la semaine. Elle est plus associée au week-end, ou bien aux soirées...

*J'aime bien marcher mais le soir vers 21H, je marche presque une heure au moins une fois par semaine, dans le parc... (1)*

**Le vélo** est souvent évoqué mais très rarement pratiqué. Il est considéré comme dangereux en raison du trafic parisien, de la non protection et de la non systématisation des pistes cyclables. A Nanterre, les grands axes routiers et les côtes excluent d'envisager l'utilisation du vélo. Enfin, ce mode de déplacement est perçu comme plus masculin que féminin, au moins en raison des contraintes vestimentaires. Ce sont les plus réfractaires aux transports en commun et les plus sportives qui envisagent ce mode déplacement, ou qui l'ont pratiqué, ou le pratiquent ne serait-ce que ponctuellement. Les plus âgées au sein de cet échantillon y ont renoncé, parce que jugé trop fatigant.

*J'adorais le vélo quand j'étais petite, j'étais la reine! J'en ai racheté un mais ça a été une erreur, je ne suis pas sportive et je manque de souffle. J'habite en haut d'une côte... J'ai fini par le donner!(2)*

*Je me suis racheté un vélo pour aller à la bibliothèque le samedi. C'est trop loin pour y aller à pied et c'est idiot de prendre la voiture pour ça. (4)*

Bien que marginalement il est à noter que **la moto et le scooter** sont également évoqués. Un conjoint possédait une moto et une femme envisage d'acquérir un scooter en vue d'éviter les problèmes et d'embouteillages et de stationnement...

**Les rollers** ne sont que rarement abordés : soit ils sont évoqués par les moins de trente ans en tant que **moyen idéal de déplacement** si le territoire était plat, et à condition de n'avoir aucun problème physique.

*Du roller j'en faisais avant que je me fasse mal : je me suis définitivement péti le ligament du genou. Le roller c'est un moyen de locomotion idéal pour Paris, c'est de la marche rapide, on va vite et en même temps on est en plein air...(15)*

Soit les rollers ont tendance à être occultés, minimisés en tant que phénomène de mode, ou **sport réservé aux plus jeunes** (moins de 25 ans). Les plus de 40 ans même si elles aspirent à en faire, se considèrent comme trop âgées pour s'y mettre. La peur du ridicule intervient vite chez les quadra à propos des rollers...

*Une copine m'a apporté des rollers, elle est plus jeune que moi. On a attendu qu'il fasse nuit pour ne rencontrer personne, mais on a rencontré plein de monde! J'ai 47 ans je ne veux pas me sentir ridicule...(4)*

Il existe parfois une certaine irritation à l'égard des déplacements de masse de rollers qui entravent la circulation des voitures.

## *E. Le vécu des espaces traversés*

**La notion de territoire** englobe le lieu d'habitation, de travail et les espaces traversés en voiture, voire comprend Paris et Nanterre!

**La voiture présente l'avantage de permettre de voir la ville**, de la découvrir au gré des changements d'itinéraires, de s'y sentir à l'aise...

Ainsi la traversée d'espaces verts tel que le bois de Boulogne ou la vue qu'offrent les quais de Seine compensent en partie au moins le temps vécu comme parfois perdu dans sa voiture... Plus le fait de conduire est agréable aux femmes, moins elles éprouvent de stress et plus elles bénéficient du paysage de la ville. Plus elles sont stressées au volant moins elles ont le sentiment de voir la ville.

*S'il fait beau , traverser le bois de Boulogne c'est magnifique! Un jour je traversais une des grandes avenues du bois de Boulogne et il y avait une maman canne et les canetons qui traversaient c'était extraordinaire! On en profite plus en voiture, en métro on est figé... En voiture, on peut avoir des petits plaisirs comme ça. On perçoit la ville d'une autre façon! (14)*

Le métro et le RER ne permettent pas cette contemplation de la ville puisque souterrains. Ces modes de transport induisent même **une sorte de descente dans ce qu'il y a de plus bas dans la ville**, voire dans l'humanité... La saleté et les mauvaises odeurs provoquent des répulsions quasi insurmontables, et génèrent **un sentiment de honte vis-à-vis des touristes**. Le métro est considéré en effet comme le moyen de transport typiquement parisien que certaines interviewées se feraient un devoir de faire emprunter à leur "cousins de province" s'ils venaient à Paris. Ce qui prouve à quel point **le métro reste un vecteur important de l'image de Paris!**

*Ce qui me gêne le plus c'est la saleté, il y a des odeurs dans les couloirs à Auber, ça sent l'urine, j'ai honte pour les touristes... (4)*

**Le bus en revanche est une occasion de contempler le paysage urbain**, mais les bus sont considérés en général, comme trop lents, pas assez fréquents et comme ne présentant pas la fiabilité horaire du métro ou du RER...

Ils sont perçus comme utilisés à Paris par les personnes âgées. Pourtant l'instabilité dans le bus est perçue aussi comme un facteur de risques, en termes de chutes, pour ces personnes âgées...



### III. ÉVALUATION DES POLITIQUES URBAINES EN MATIERE DE TRANSPORTS

#### *A. Réactions à la notion de politique urbaine en matière de transports*

**Les femmes interviewées en face à face restent parfois perplexes face à la notion politique en matière de transports.** Celle-ci apparaît vaste et difficilement cernable dans un premier temps. La notion de politique est implicitement associée par bon nombre de femmes à "**la politique de Paris**" : la capitale reste la référence et le point de départ d'une politique vécue comme centralisée, peu claire, mal connue...

*La politique de Paris je ne la connais pas bien. (4)*

**Paris est globalement vécu comme une ville bien desservie** en transports en commun et plutôt exemplaire, même si des efforts restent à faire comme le disent souvent les interviewées et si en particulier le maillage doit se faire maintenant de banlieue à banlieue, transversalement...

*Paris est un exemple : c'est bien desservi, il y a le métro, les bus.. C'est bien organisé Paris, sauf de banlieue à banlieue...(2)*

**Des évolutions sont souvent constatées en matière de transport en commun :** ainsi est mentionnée concernant Paris et la région parisienne, l'allongement de lignes, la création de nouvelles lignes (n°14) de nouvelles rames (ligne n°1), une extension du réseau de la R.A.T.P et de la S.N.C.F...

Mais si l'appréciation est d'abord positive, il apparaît que les transports en commun à Paris et en région parisienne ne sont pas **jugés adaptés aux évolutions** des modes de vie des franciliens, à leurs horaires de travail qui peuvent être décalés. Les transports en commun restent insuffisants, en soirée surtout et pendant le week-end.... Les bus ne sont pas assez fréquents dans la journée. Ces critiques sont exprimées plusieurs fois, spontanément, et pour certaines femmes, les évolutions des acteurs des transports sont trop lentes, voire inexistantes

*Ca n'évolue pas, rien ne change, le bus passe toujours au même endroit... (5)*

La référence à d'autres capitales en matière de métro (Belgique, Canada, Israël, Algérie), de bus (Londres) prouvent que les transports en commun sont un très important véhicule d'image des capitales, des pays. Les transports en commun sont **un indice de l'évolution non seulement économique mais aussi culturelle et sociale d'un pays, de son sens du "service public"**: notion qui n'a été employée par quelques interviewées qu'en fin d'entretien.

Des villes de France comme Strasbourg, Toulouse sont mentionnées en tant que villes exemplaires en matière de politique relative aux transports en commun.

**La notion de grève est parfois réabordée** dès lors que le thème du politique est injecté : plusieurs femmes évoquent la nécessité aujourd'hui de la mobilité pour pouvoir trouver du travail, et travailler... Les grèves des transports en commun sont jugées pénalisantes pour les citoyens et suscitent une révolte.

## ***B. Perception de la politique de la ville de Nanterre***

Après les éléments de perception relatifs aux transports parisiens de façon générique, sont abordés les éléments relatifs à la perception de la politique de la ville de Nanterre.

**Il existe un réel attachement à cette ville** dont les habitantes vantent les quartiers commerçants, les espaces verts, et dont elles contestent avec véhémence l'image de "banlieue pourrie"... Les cités ne sont pas décrites par les femmes interviewées comme aussi terribles et dangereuses que les dépeignent les médias..

La richesse humaine des populations de Nanterre est souvent évoquée et l'image des jeunes revalorisée par les interviewées qui apprécient de vivre à Nanterre, e et **défendent ainsi leur territoire.**

*J'adore Nanterre, je marche en centre ville, je vais au cinéma, au marché. Mon mari et mon fils ont des activités sportives sur Nanterre... Ca fait village, les gens se connaissent.... Quand on voit les bandes de jeunes, on n'a pas envie de venir habiter Nanterre, pourtant, quand vous déchargez votre voiture et que ces jeunes viennent vous aider à prendre vos paquets d'eau et qu'ils vous appellent l'ascenseur, ça fait drôle!(3)*

La ville de Nanterre se caractérise par :

- **la diversité des moyens de transport dont elle est dotée** : 5 lignes de bus, trois stations de RER, et le métro, relativement à proximité bien que certaines femmes déplorent qu'il n'aille pas jusqu'à Nanterre. La ville de **Nanterre est le plus souvent définie comme bien desservie** en transports en commun, et comme faisant preuve d'un certain dynamisme dans ce domaine. Des modifications dans les trajets des bus sont évoqués, et déplorés certains manques en termes de fréquence, de destinations...

*Là où j'habite j'aime bien, c'est vert, il n'y a pas trop de bruit, on a le RER de Rueil, le bus de Nanterre... (5)*

*On est bien desservi dans l'ensemble, il y a des bus, des métro, le RER, il n'y a rien à dire.. (14)*

- **les embouteillages** dans le quartier de La Boule sont déplorés. Est espéré un désengorgement, un délestage que devrait apporter l'A14, si elle était plus empruntée, à moindre prix...

*Parfois on met une heure de la Préfecture à la place de la Boule! Avec l'A14 ça aurait du délester, mais comme elle est hors de prix les gens ne la prennent pas..(3)*

- **une diversité de population** en termes de classes sociales, d'origines, de cultures, selon les quartiers, les cités

- **un certain éparpillement de la ville** dû à son étendue, à son aire d'influence en tant que ville- préfecture, et aussi au fait d'être coupée en deux par une nationale...

*La nationale coupe Nanterre, ça sectorise... C'est une ville qui est top éparpillée, il n'y a pas de centre ville...(14)*

- **l'existence d'espaces verts** qui sont presque considérés comme autant d'indices d'une qualité de vie d'un quartier...

*Ils essaient de faire des espaces verts et la place de la Boule va changer...(3)*

### ***C. Perception de la politique relative à la voiture et solutions envisagées***

**La politique relative à la voiture est associée à diverses mesures** prises en cas de pics de pollution, à la vignette attestant du bon état des voitures, au stationnement payant aussi, mais cette politique est encore moins évidente que celle relative aux transports en commun... Les mesures auxquelles il est fait référence ne sont pas convaincantes. Leur non systématisation au quotidien les gadgétise un peu aux yeux des interviewées..

*L'autre jour il y avait un indice 4 de pollution, j'ai la pastille verte pour l'Audi, pas pour la Seat. Un jour il y avait alternance, on avait une voiture de chaque.. (4)*

**Toutes les femmes sont convaincues que la voiture est un problème** en région parisienne puisqu'elle pollue et que son utilisation génère des embouteillages. Mais les solutions à ce problème sont difficilement envisageables. Ainsi le covoiturage, s'il est quelques fois évoqués, c'est aussi pour être refusé, parce que la voiture est vécue comme un espace à soi, un chez soi..

*Pour diminuer le nombre des voitures, quoi faire? Du covoiturage, mais pas moi! Les collègues de travail sont des collègues, pas des amis, et puis ma voiture c'est un peu chez moi! (3)*

**Quelques femmes prêchent, dans l'idéal, l'interdiction de la voiture dans Paris**, à condition que se développent les transports en commun, que ceux-ci soient plus accueillants, plus agréables, moins polluants : les bus électriques sont préconisés... Certaines femmes sont conscientes de leurs contradictions, évoquent un passé de militantes d'une politique en faveur des transports en commun, bien qu'aujourd'hui utilisatrices exclusives de leur voiture...

*La politique de la ville, les transports en commun c'étaient mes chevaux de bataille jeune, quand on militait... Je suis pour et je participerais à une campagne pour les transports en commun à condition de les rendre plus accueillants..(2)*

**D'autres enfin n'envisagent pas de solution** pour la voiture qui est considéré comme un problème à Paris et en banlieue. Celles qui n'ont pas de solution, ou qui n'envisagent pas de radicalisation, préconisent aussi un développement des transports en commun, une intensification du maillage et des prix de stationnement moins élevés...

## ***D. Les attentes***

Toutes les femmes interrogées préconisent à la fois :

- **un développement des moyens de transports**, du réseau, des lignes,
- et **une amélioration des transports en commun**, en termes de fiabilité horaire, de confort, d'agrément, de propreté...

Il en va du confort des franciliens, voire du respect des usagers, de l'image de Paris et de la survie de la capitale!

*Idéalement, un magnifique réseau inter banlieue, rapide, efficace, fiable, ça suffirait à supplanter les voitures! A condition d'avoir des trains régulièrement, des lignes qui ne soient pas avec 4000 changements, et ne pas faire le poireau avec des correspondances interminables... Soit on réfléchit à quelque chose au niveau des transports en commun, soit on limite l'accès des voitures à la capitale...(15)*

*Je crois sincèrement au respect des gens pour un aménagement agréable. J'en ai la preuve tous les jours dans le logement social.(2)*

Mais si cette demande d'intensification et d'amélioration des transports en commun peut recouvrir une réelle attente de changement de ses habitudes, elle peut aussi correspondre à l'attente inavouée parfois de pouvoir continuer à emprunter sa voiture, en toute bonne conscience ...

Sont aussi attendus **des horaires plus adaptés aux nouveaux modes de vie**, s'arrêtant moins tôt le soir, et correspondant à différents styles de vie professionnelle...

*Ils ne pensent qu'aux gens qui travaillent, ils ne pensent pas aux gens qui vont travailler à certains horaires..(7)*

**La lecture joue cette fois encore, un rôle essentiel** dans le fait de pouvoir envisager de prendre ces transports en commun. C'est le bénéfice apporté par les transports en commun selon les femmes interviewées, leur seule dimension attractive...

**Est préconisé aussi une moindre pollution par les bus** qui devraient être électriques selon plusieurs femmes, en tous cas non polluants. Par ailleurs le rejet des bus articulés se confirme dans cette phase d'étude. Ils sont jugés trop grands, trop encombrants dans la ville et par rapport aux voitures...

Une guerre latente des véhicules existe en région parisienne, même si elle est moins accentuée qu'à Rennes.

**Certaines femmes ont des attentes de pouvoir changer de mode de déplacement**, aspirent à devenir multimodales et souhaiteraient plus de parkings à l'entrée de Paris afin de pouvoir ensuite utiliser un vélo par exemple...

# **ANNEXES**

Questionnaires filtres de recrutement sur Rennes et Nanterre  
Guide d'animation de groupes  
Guide d'entretien individuel



# Questionnaire filtre : Femmes "pro voiture", Femmes "pro transports en commun" Rennes

## Consigne

Nous réalisons une étude sur les modes de vie des femmes. Puis-je vous poser quelques questions au téléphone à ce sujet?

Comme il est d'usage, toutes les informations que vous donnerez resteront totalement confidentielles.

## 1. Profil

- Exercez-vous une profession?
  - Oui
  - Non (stop inter)
  
- Laquelle?
  - Plein temps
  - temps partiel
  
- Quelle profession exerce votre conjoint?
  
- Quel est votre lieu d'habitation?
  
- Quel est votre lieu de travail?
  - A Rennes même
  - En dehors de Rennes (stop inter)
  
- Age
  - Moins de 25 ans (stop inter)
  - Entre 25 et 29 ans
  - Entre 30 et 39 ans
  - Entre 40 et 49 ans
  - 50 ans et + (stop inter)
  
- Quelle est votre situation familiale ?
  - Célibataire
  - Mariée ou vivant maritalement
  - Divorcée
  - Veuve
  
- Avez-vous des enfants?
- Combien?
- De quel(s) âge(s)?

### **Utilisation des Transports en commun**

2. D'une façon générale, diriez-vous que le quartier où vous habitez est :
- Bien desservi par les transports en commun
  - Mal desservi par les transports en commun (stop inter)
3. Disposez-vous de moyens de transports en commun pour vous rendre jusque sur votre lieu de travail?
- Oui
  - Non (stop inter)
4. Utilisez-vous ces TC:
- Pour vous rendre sur votre lieu de travail
  - Pour vos déplacements liés au foyer et à votre famille
  - Pour vos loisirs

### **Utilisation de la voiture**

5. Possédez-vous une voiture dans votre foyer?
- Oui
  - Non (stop inter)
6. Pouvez-vous disposer quotidiennement d'une voiture au cours de votre semaine (hors week-end) ?
- Oui
  - Non (stop inter)
7. Utilisez-vous votre voiture :
- Pour vous rendre sur votre lieu de travail
  - Pour vos déplacements liés au foyer et à votre famille
  - Pour vos loisirs

### **Synthèse**

8. En règle générale au cours de la semaine (hors week-end), diriez-vous que :
- Vous n'utilisez pour ainsi dire que la voiture
  - Vous utilisez la voiture et les TC, mais plus souvent la voiture (stop inter)
  - Vous utilisez la voiture et les TC, mais plus souvent les TC (stop inter)
  - Vous n'utilisez pour ainsi dire que les TC

### **Préférences**

**(si elle répond par le 1<sup>er</sup> item de la question 8, posez cette question)**

9. Pour vous rendre à votre travail, avec laquelle de ces 2 affirmations êtes-vous le plus d'accord :
- J'ai le sentiment d'être obligée de prendre la voiture pour me rendre à mon travail (stop inter)
  - Je préfère de toutes façons la voiture aux TC

**(si elle répond par le dernier item de la question 8, posez cette question)**

10. Pour vous rendre à votre travail, avec laquelle de ces 2 affirmations êtes-vous le plus d'accord :

- J'ai le sentiment d'être obligée de prendre les TC pour me rendre à mon travail (stop inter)
- Je préfère de toutes façons les TC à la voiture

**Commentaires particuliers de l'enquêtrice :**

**Profil de l'interviewée :**

**Pro TC 3 réponses indispensables :**

- ...utilise les TC pour aller au travail et (de préférence) au moins pour une autre activité (question 4) et ...
- ...n'utilise pour ainsi dire que les TC (question 8) et...
- ... préfère de toutes façons les TC à la voiture (question 10)

Si Pro TC :

Accepteriez-vous de participer à une réunion de groupe de 3h 1/2 en fin de journée, sur la base d'un dédommagement de 250 Fr. ?

- Oui
- Non

**Pro voiture 3 réponses indispensables :**

- ...utilise la voiture pour aller au travail et (de préférence) au moins pour une autre activité (question 7) et ...
- ...n'utilise pour ainsi dire que la voiture (question 8) et...
- ... préfère de toutes façons la voiture aux TC (question 9)

Si Pro Voiture, 2 types de RV possibles (réunion ou entretien) :

- Accepteriez-vous de participer à une réunion de groupe de 3h 1/2 en fin de journée, sur la base d'un dédommagement de 250 Fr.?

- Oui
- Non

- Accepteriez-vous de nous accorder un entretien en face-à-face d'au moins heure à votre domicile ou sur votre lieu de travail, sur la base d'un dédommagement de 200 Fr.?

- Oui
- Non

Utilisation Mixte voiture et TC profil non tranché

# Questionnaire filtre : Femmes "pro voiture", Femmes "pro transports en commun" Nanterre

## Consigne

Nous réalisons une étude sur les modes de vie des femmes. Puis-je vous poser quelques questions au téléphone à ce sujet?

Comme il est d'usage, toutes les informations que vous donnerez resteront totalement confidentielles.

## 11. Profil

- Exercez-vous une profession?
  - Oui
  - Non (stop inter)
  
- Laquelle?
  - Plein temps
  - temps partiel
  
- Quelle profession exerce votre conjoint?
  
- Quel est votre lieu d'habitation? Nanterre sinon stop
  
- Quel est votre lieu de travail?
  - A Paris
  - Autre (stop inter)
  
- Age
  - Moins de 25 ans (stop inter)
  - Entre 25 et 29 ans
  - Entre 30 et 39 ans
  - Entre 40 et 49 ans
  - 50 ans et + (stop inter)
  
- Quelle est votre situation familiale ?
  - Célibataire
  - Mariée ou vivant maritalement
  - Divorcée
  - Veuve
  
- Avez-vous des enfants?
- Combien?
- De quel(s) âge(s)?

### **Utilisation des Transports en commun**

12. D'une façon générale, diriez-vous que le quartier où vous habitez est :

- Bien desservi par les transports en commun
- Mal desservi par les transports en commun (stop inter)

13. Disposez-vous de transports en commun pour vous rendre jusque sur votre lieu de travail?

- Oui
- Non (stop inter)

14. Quels transports en commun devez-vous emprunter pour aller au travail?

- Bus
- RER                      Quelle combinaison?.....
- Métro
- Train

15. Nombre de correspondance :..... (stop inter si plus de 1 correspondance, ne pas compter la venue en voiture au RER par exemple)

16. Utilisez-vous ces TC:

- Pour vous rendre sur votre lieu de travail
- Pour vos déplacements liés au foyer et à votre famille
- Pour vos loisirs

### **Utilisation de la voiture**

17. Possédez-vous une voiture dans votre foyer?

- Oui
- Non (stop inter)

18. Disposez-vous quotidiennement d'une voiture au cours de votre semaine? (hors week-end)

- Oui
- Non (stop inter)

19. Utilisez-vous votre voiture :

- Pour vous rendre sur votre lieu de travail
- Pour vos déplacements liés au foyer et à votre famille
- Pour vos loisirs

20. Avez-vous une place de stationnement sur votre lieu de travail :

- Affectée à votre usage personnel
- Non affectée à votre usage personnel
- Sur la voie publique à proximité de votre lieu de travail
- Gratuite
- Payante

## Synthèse

21. En règle générale au cours de la semaine (hors week-end), diriez-vous que :

- Vous n'utilisez pour ainsi dire que la voiture
- Vous utilisez la voiture et les TC, mais plus souvent la voiture (stop inter)
- Vous utilisez la voiture et les TC, mais plus souvent les TC (stop inter)
- Vous n'utilisez pour ainsi dire que les TC

## Préférences

**(si elle répond par le 1<sup>er</sup> item de la question 11, posez cette question)**

22. Pour vous rendre à votre travail, avec laquelle de ces 2 affirmations êtes-vous le plus d'accord :

- J'ai le sentiment d'être obligée de prendre la voiture pour me rendre à mon travail (stop inter)
- Je préfère de toutes façons la voiture aux TC

**(si elle répond par le dernier item de la question 11, posez cette question)**

23. Pour vous rendre à votre travail, avec laquelle de ces 2 affirmations êtes-vous le plus d'accord :

- J'ai le sentiment d'être obligée de prendre les TC pour me rendre à mon travail (stop inter)
- Je préfère de toutes façons les TC à la voiture

**Commentaires particuliers de l'enquêtrice :**

## Profil de l'interviewée :

### Pro TC

**3 réponses indispensables (en plus des stop inter dans le questionnaire):**

- ...utilise les TC pour aller au travail et (de préférence) au moins pour une autre activité (question 6) et ...
- ...n'utilise pour ainsi dire que les TC (question 11) et...
- ... préfère de toutes façons les TC à la voiture (question 12)

Si Pro TC :

Accepteriez-vous de participer à une réunion de groupe de 3h 1/2 en fin de journée, sur la base d'un dédommagement de 250 Fr. ?

- Oui
- Non

### Pro voiture

**3 réponses indispensables : (en plus des stop inter dans le questionnaire)**

- ...utilise la voiture pour aller au travail et (de préférence) au moins pour une autre activité (question 9) et ...
- ...n'utilise pour ainsi dire que la voiture (question 11) et...
- ... préfère de toutes façons la voiture aux TC (question 12)

Si Pro Voiture, 2 types de RV possibles (réunion ou entretien) :

- Accepteriez-vous de participer à une réunion de groupe de 3h 1/2 en fin de journée, sur la base d'un dédommagement de 250 Fr.?
  - Oui
  - Non
  
- Accepteriez-vous de nous accorder un entretien en face-à-face de 1h 1/4 à votre domicile ou sur votre lieu de travail, sur la base d'un dédommagement de 200 Fr.?
  - Oui
  - Non

## **GUIDE D'ENTRETIEN**

**auprès exclusivement de "femmes pro-voiture"**

Présentation de soi-même, en tant que psychosociologue, et du thème de l'étude sachant que la consigne sera d'annoncer : *une étude sur les femmes et leurs modes de vie, leurs rapports au temps, à l'espace, aux transports...*

### **Phase introductive de présentation (10 à 15')**

*Pour commencer j'aimerais que vous vous présentiez, que vous me disiez ce que vous faites dans la vie...*

*Quelle est votre situation familiale?*

*Avez-vous des **enfants**? Si oui de quel âge?*

*Quelles sont vos **activités professionnelles**?*

*Quelles sont celles de votre conjoint?*

*Quels sont vos **loisirs**?*

### **Thème 1 : Modes de vie et structuration du temps (30' au moins)**

*Comment se structure une journée ordinaire de votre semaine?*

Relancer sur tous les éléments de structuration du temps...

*Où êtes vous, que faites-vous lors de ces différents temps de votre journée?*

*Comment vivez-vous ces différents moments de votre journée? Pourquoi?*

*Quels sont les moments de la journée que vous aimez ? Pourquoi?*

*Qu'est-ce qui vous est agréable?*



*Quels sont les moments de la journée en revanche que vous n'aimez pas? Pourquoi?*

*Qu'est-ce qui vous est désagréable?*

*Quelles sont vos préoccupations en terme d'organisation d'une journée de votre semaine?*

*Vous arrive-t-il, au cours de la semaine, d'avoir le sentiment de "perdre du temps"?*

*Si oui, en quelles circonstances? Pourquoi éprouvez-vous ce sentiment?*

*Vous arrive-t-il en revanche d'avoir le sentiment de "gagner du temps"?*

*Si oui, en quelles circonstances? Pourquoi éprouvez-vous ce sentiment?*

*Pour vous, comment devrait s'organiser dans l'idéal une journée de votre semaine? Quelle serait votre journée idéale en semaine?*

*Qu'est-ce que représentent les temps passés hors de votre domicile dans une journée ordinaire de votre semaine?*

*Quels sont ces différents temps passés hors de votre domicile? Comment les structurerez-vous? Pourquoi?*

*Qu'est-ce que représentent vos temps de déplacement au sein d'une journée?*

*Combien de temps en moyenne, estimez-vous consacrer dans une journée ordinaire de votre semaine à vos déplacements?*

*Comment se répartissent ces différents temps de déplacement dans votre journée?*

*Comment vivez-vous ces différents temps de déplacement?*

*Y a-t-il certains moments de la journée où il vous est agréable de vous déplacer?*

*Si oui lesquels et pourquoi? Comment vous déplacez-vous alors? Que ressentez-vous?*

*Y a-t-il certains moments de la journée où en revanche il vous est désagréable de vous déplacer? Si oui lesquels et pourquoi? Comment vous déplacez-vous alors?*

*Que ressentez-vous?*

## Thème 2 : Utilisations et représentations des différents modes de déplacement. (45' au moins)

*Quels sont le ou les modes de déplacements que vous **utilisez le plus souvent**?*

*Que pouvez vous m'en dire?*

*Quels sont en revanche le ou les modes de déplacement que vous **n'utilisez qu'occasionnellement, peu souvent**?*

*Que pouvez vous m'en dire?*

*Y a-t-il des modes de déplacement que vous **n'aimez pas du tout, voire que vous évitez**?*

*Si oui, lesquels? Qu'est-ce que vous n'aimez pas? Pourquoi?*

***J'aimerais maintenant que nous en revenions à la voiture.***

*Vous m'avez dit utiliser une voiture... :*

*Quel est le **type et la marque** de cette voiture?*

*Depuis quand l'avez-vous?*

*S'agit-il d'une voiture neuve?*

*(Si couple) Qui en est le propriétaire? Vous-même ou bien votre conjoint?*

*L'avez-vous choisi personnellement ou bien en concertation avec votre conjoint ou vos enfants?*

*Quels ont été vos **critères de choix** pour cette voiture? Pourquoi?*

*Cette voiture **répond t-elle à vos besoins** et à ce que vous en attendiez?*

*En quoi et pourquoi?*

*(Si couple) : Qui l'utilise le plus au sein de votre foyer?*

*Possédez-vous un autre véhicule dans votre foyer? Lequel? Qui l'utilise?*

*Pourriez-vous me **raconter votre vie au travers de votre histoire avec les voitures**?*

*... Quand et en quelles circonstances avez-vous eu votre permis de conduire?*

*... Y a-t-il eu des **périodes de vie** où vous avez :*

*plus conduit ? moins conduit? voire abandonné la voiture? Pourquoi?*

*... Y a-t-il eu des **événements** qui, dans votre vie ont changé votre rapport à la voiture? Si oui lesquels? Qu'ont-ils changé?*

*... Quelles **types de voitures** avez-vous conduit dans votre vie?*

*... Quelle est **dans l'idéal, la voiture** que vous aimeriez conduire?*

*Comment estimez-vous conduire en règle générale?*

*Quel **type de conductrice** pensez-vous être? Pourquoi?*

***Comment pensez-vous que les femmes conduisent en général?***

*Pensez-vous qu'elles conduisent différemment des hommes ou bien qu'il n'y a pas de différence entre hommes et femmes en matière de conduite? Pourquoi?*

*Pour vous personnellement, par rapport aux autres modes de déplacement, ...qu'est-ce que la voiture vous offre comme **avantages**? Pourquoi?*

*... qu'est-ce que la voiture présente, pour vous, **comme inconvénients**? Pourquoi?*

*(Pour les mères d'enfants d'âge scolaire) Quelles sont les recommandations que vous faites à vos enfants en matière de transports dans la ville?*

### **Thème 3 : Modes de vie et territoire : (20 à 30 ')**

*Que pouvez-vous me dire de votre "territoire": non pas de votre foyer, mais de **l'espace dans lequel vous vivez et vous déplacez**?*

Relances sur tous les éléments spontanément fournis, puis réinjecter éventuellement :

*... Qu'est-ce qui le caractérise?*

*... Qu'est-ce qui vous plaît?*

*... Qu'est-ce qui vous déplaît?*

*... Comment le structurez-vous?*

*... Comment vous y déplacez-vous?*

*Quels sont tous **les mots, les images, les évocations** qui vous viennent à l'esprit à propos de la **ville dans laquelle vous vivez**?*

*( soit :Rennes, Paris, et les villes de banlieue où aura eu lieu le recrutement)*

Relances sur tous les éléments d'image spontanés... puis :

*... Quels sont les atouts de cette ville?*

*... Quels sont les inconvénients ou handicaps de cette ville?*

*... Comment vit-on dans cette ville?*

*... Quels sont les lieux où vous allez le plus souvent?*

*... Quels sont les quartiers que vous fréquentez le plus?*

*... Quels sont ceux en revanche que vous ne fréquentez pas?*

*Que pouvez-vous me dire du **quartier où vous habitez**?*

*Qu'est-ce qui le caractérise à vos yeux?*

*Qu'est-ce qui caractérise la population qui habite ce quartier?*

*Que pouvez-vous me dire du **quartier où vous travaillez**?*

*Qu'est-ce qui le caractérise à vos yeux?*

*Quels sont **les lieux de votre ville que vous aimez le plus**?*

*Où vous aimez aller? Quels sont-ils? Qu'est-ce que vous aimez dans ces lieux?*

*Et quels sont en revanche, les lieux de votre ville que vous n'aimez pas? Où vous n'aimez pas aller? Quels sont-ils ? Pourquoi ne les aimez-vous pas?*

*Quels sont vos trajets les plus quotidiens dans cette ville?*

*Quels sont les trajets que vous aimez le plus? Ceux qui vous sont agréables? Pourquoi?*

*Quels sont en revanche les trajets que vous n'aimez pas faire ? Ceux qui vous sont désagréables? Pourquoi?*

#### **Thème 4 : Vécu de la politique locale en matière de transports.(10 à 15')**

*Qu'est-ce qui, à vos yeux caractérise la politique de votre ville en matière de transports?*

*Que pensez-vous de cette politique?*

*Que pensez-vous des transports en commun de votre ville? Qu'est-ce qui les caractérise à vos yeux?*

*A votre avis, quelle place la ville accorde-t-elle à la voiture? Pourquoi?*

*Verriez-vous des améliorations à apporter à cette politique de la ville en matière de transports?*

*Si oui, lesquelles et pourquoi?*

*Avez-vous déjà envisagé de moins utiliser votre voiture?*

*Si oui, en quelle circonstance? Pourquoi?*

*A quelles conditions envisageriez-vous d'alterner plusieurs modes de déplacement, soit selon les jours, soit en les combinant pour un même trajet?*

*A quelles conditions envisageriez-vous de ne plus utiliser votre voiture? Pourquoi?*

Je vous remercie