

**CHOIX MODAUX ET COVOITURAGE DANS LA MOBILITÉ
DE LOISIRS LIÉE À L'ÉVÈNEMENTIEL. ENSEIGNEMENTS
TIRÉS DU PALÉO FESTIVAL NYON EN SUISSE**

EMMANUEL RAVALET
LASUR
EPFL

PASCAL VIOT
LASUR-EPFL
& PALÉO FESTIVAL NYON

INTRODUCTION

Partout en Europe, les politiques de transport s'efforcent de développer les pratiques qui génèrent des nuisances environnementales plus faibles que la voiture particulière, en particulier lorsque celle-ci n'est utilisée que par une personne (BANISTER, 2005). La plupart des territoires occidentaux sont aujourd'hui concernés et toutes les formes de mobilité le sont également. Dans cet article, nous proposons de nous concentrer sur les mobilités de loisirs liées à l'évènementiel. Tout d'abord, les mobilités de loisirs occasionnent une part importante et croissante des déplacements hors du logement (BANISTER, BUTTON, 1993). Plus précisément, nous nous concentrons ici sur les loisirs qui sont liées à des événements : concerts, fêtes, festivals, foires ou encore compétitions sportives importantes. Ceux-ci génèrent des déplacements dont la fréquence est très faible, et qui sont même parfois amenés à ne jamais se répéter alors que l'habitude et les routines jouent un rôle important dans les

choix modaux des mobilités dites quotidiennes (FLAMM, 2004 ; MEISSONNIER, RICHER, 2015).

Si les évènements sportifs ou culturels sont nombreux, variés et attirent pour certains d'entre eux beaucoup de monde, la connaissance de la demande de mobilité des visiteurs est faible et la littérature sur le sujet reste peu développée. Il nous semble pourtant utile de mieux connaître la demande pour pouvoir agir et orienter les pratiques.

Au-delà de cet objectif général, nous souhaitons poser la question plus précise de la place que peut jouer le covoiturage dans les mobilités liées à l'évènementiel. En effet, les réseaux de transport publics ne sont parfois pas adaptés, en termes d'offre, aux horaires ou au lieu concerné. Si la voiture reste donc un moyen important d'accès au site, il est important que les taux de remplissage soient les plus élevés possibles.

Pour répondre à nos interrogations, nous nous basons sur un cas d'étude spécifique, à savoir le Paléo Festival Nyon. Deux enquêtes *ad hoc* ont ainsi été réalisées en 2012 et 2014. Le choix du Paléo Festival nous semble pertinent au sens où les organisateurs cherchent à optimiser l'usage de la voiture particulière et, en particulier à trouver des solutions alternatives à l'autosolisme (une seule personne dans la voiture) pour accéder au site des concerts. Cette pratique, relativement courante, génère des besoins importants en termes de surfaces de parkings et de capacité de gestion du trafic et n'est par ailleurs pas en phase avec les objectifs environnementaux du festival¹ qui, comme bon nombre d'autres manifestations, cherche à limiter son impact environnemental et se positionner dans une démarche de développement durable². Des efforts ont déjà été réalisés par l'équipe d'organisation pour favoriser le recours au covoiturage. Pour autant, les résultats en termes d'utilisation de ce service étaient mal connus et les marges de manœuvre pour développer ce type de pratiques restaient floues.

Dans cette perspective, nous proposons ici de préciser les logiques de choix de modes de transports par les festivaliers et de rendre compte des pratiques de covoiturage, de manière à pouvoir discuter des marges dont disposent les organisateurs d'un évènement de grande envergure pour les développer. Après un aperçu de la littérature sur ces questions, nous présenterons la méthodologie et les résultats auxquels nous avons abouti au fil de l'analyse.

1. ÉLÉMENTS THÉORIQUES, DES MOBILITÉS DE LOISIRS AUX MOBILITÉS LIÉES À L'ÉVÈNEMENTIEL

1.1. COMPRENDRE LES LOGIQUES DU CHOIX MODAL POUR POUVOIR L'ORIENTER

Pour limiter l'usage de la voiture particulière en général et l'autosolisme en

¹ <http://yeah.paleo.ch/fr/page/politique-environnementale>

² http://www.iso.org/iso/sustainable_events_iso_2012.pdf ; <http://go-group.org> ; <http://www.greeneventbook.com/resources/downloads/>;

particulier, les efforts des responsables des politiques de transport portent aussi bien sur l'offre que sur la demande de mobilité et peuvent être observés dans de très nombreuses agglomérations occidentales (PHAROAH, APPEL, 1995). Au-delà du domaine des transports, c'est bien l'ensemble des politiques urbaines qui sont concernées, et en particulier tout ce qui a trait à l'aménagement des territoires. Ainsi, en Suisse, des investissements importants ont été consentis pour articuler les politiques de transport et d'urbanisme et pour développer l'offre de transports publics, qu'il s'agisse de réseaux de tramways, de métro ou d'offres ferroviaires régionales. D'une manière générale, beaucoup de ces politiques se sont heurtées à une certaine inertie des comportements et à des résistances parmi les automobilistes pour qu'ils changent d'habitudes de déplacement (BAMBERG et alii, 2011 ; SCHWANEN et alii, 2012).

Orienter le choix du mode de transport, ne serait-ce que pour certains déplacements spécifiques, est un exercice difficile qui entre en conflit avec divers facteurs (SCHEINER, HOLZ-RAU, 2010 ; DE WITTE et alii, 2013) :

- . les aptitudes des personnes à se déplacer (accès aux réseaux, connaissance des offres de transport, compétences, etc.)
- . les attitudes et expériences développées à l'égard des différents moyens de transport.

Contrairement à ce que les théories utilitaristes ont pu prétendre pendant une longue période, le choix des moyens de transport ne s'explique pas uniquement par une recherche de vitesse et de minimisation des coûts (DUHEM et alii, 1995 ; KAUFMANN, 2003 ; JAIN, LYONS, 2008 ; MERZ, 2008). Bien que ces deux éléments soient importants, d'autres facteurs relatifs aux systèmes de valeurs et aux habitudes jouent un rôle central dans les pratiques modales. Les dispositions à l'usage rendent compte d'attitudes plus ou moins positives à l'égard des différents modes de déplacements (FLAMM, 2004). Ces dispositions sont en particulier mesurées et analysées au travers de l'image qu'ont les personnes des différents modes de déplacements (KAUFMANN et alii, 2010). Enfin, le poids des habitudes limite la considération des alternatives sur un pied d'égalité avec le choix usuel (VERPLANKEN et alii, 1997 ; GANDIT, 2007). Changer de mode de transport nécessite de remettre en cause des habitudes, de rechercher des informations et de s'adapter à un nouvel univers. En d'autres termes, la période du changement est une période d'inconfort si on la compare avec la routine ou l'habitude, qui rassure. Cet ancrage des habitudes modales dans le mode de vie serait alors un obstacle majeur au changement dans les pratiques modales (GOODWIN, 1985 ; BUHLER, 2012).

La forme de l'environnement construit et l'offre de transport sur un territoire sont des facteurs déterminants pour orienter le recours aux différents moyens de transport (CERVERO, DUCAN, 2003). Ainsi, l'utilisation des moyens de transport relève d'une activation des dispositions individuelles dans un contexte d'offre donné. Parallèlement, les activités réalisées ne sont pas porteuses des mêmes contraintes en termes de besoin de rapidité, de recherche de confort ou d'activation d'habitudes déjà bien construites. C'est le cas tout particulièrement de la sphère des loisirs, qui suscite des

déplacements bien différents que ceux qui visent à accéder au travail, aux études ou aux achats.

1.2. MOBILITÉS DE LOISIRS ET MOBILITÉS LIÉES À L'ÉVÈNEMENTIEL

Les loisirs peuvent se définir comme le temps passé hors du travail et des activités domestiques et regroupant des activités comme de la détente, des évènements culturels ou sportifs, des visites, etc. (ETTEMA, SCHWANEN, 2012).

Une partie des loisirs se déroule hors du logement principal, il est donc nécessaire de se déplacer pour s'y rendre. Cette mobilité de loisirs, bien que partiellement associée à la mobilité professionnelle par exemple dans des boucles de déplacements, a pris une ampleur importante ces dernières années dans les sociétés contemporaines. Pour autant, la mobilité de loisirs regroupe des comportements de déplacements extrêmement variables et son analyse comme un tout cohérent et uniforme est extrêmement difficile (SCHLICH et alii, 2012).

Une part importante des loisirs s'inscrit dans un cadre quotidien au sens large et va concerner des activités que les personnes vont pratiquer une ou plusieurs fois par semaine (des activités souvent sportives, culturelles ou associatives). D'autres se déroulent à des fréquences un peu plus faibles mais de manière récurrente au cours de l'année (sorties au cinéma, au restaurant, etc.). Ces deux éléments peuvent être regroupés sous les termes de mobilité de loisirs quotidienne (MUNAFO, 2015). Les enquêtes classiques comme les enquêtes-ménages déplacement ou encore le micro-recensement en Suisse permettent une assez bonne analyse des loisirs de ce type, bien que leurs fréquences soient variables. D'autres loisirs ont un caractère plus exceptionnel. Leur fréquence très faible fait que leur étude à partir des bases de données classiques n'est pas pertinente. Le recours à des bases de données *ad hoc* est alors une solution pertinente pour mieux les appréhender. Il reste difficile cependant de distinguer de manière nette ces deux formes de mobilités de loisirs dans la mesure où il existe un continuum en termes de fréquence entre elles.

Nous nous intéressons dans cet article aux mobilités de loisirs liées à l'évènementiel, qui s'inscrivent dans les loisirs de nature exceptionnelle au sens où cela concerne des déplacements que les personnes ne peuvent faire qu'à l'occasion de l'évènement en question (tous les ans au plus en général). Cela signifie en d'autres termes que ces mobilités ne sont donc pas associées à des habitudes en termes de lieux ou d'itinéraires. Une autre des caractéristiques des évènements, qu'ils soient sportifs, culturels, ou plus purement festifs, est qu'ils regroupent un très grand nombre de personnes sur un même site pendant une période de temps courte (quelques jours tout au plus). Cela implique des risques de saturation des réseaux, aussi bien routiers que ferroviaires. De ce point de vue, on retombe sur une répartition des flux dans le temps qui fait apparaître des heures de pointe et des heures creuses.

Sur le plan spatial, les mobilités de loisirs liées à l'évènementiel peuvent concerner des distances importantes et sortent pour une part importante

d'entre elles du territoire du quotidien. Dans la mesure où le déplacement n'est pas nécessairement amené à se répéter et qu'il est justifié par son caractère justement exceptionnel (voir des artistes ou des sportifs renommés, participer à un événement festif rare, etc.), il peut nécessiter un effort particulier en termes de distances. Plusieurs travaux relatifs aux mobilités liées au tourisme évoquent ces formes de mobilités de loisirs liées à l'évènementiel (LEW et alii, 2008 ; KNAFFOU, 2000), mais si les jeux olympiques ou une coupe du monde de football peuvent attirer des spectateurs du monde entier, un festival de musique aura une aire de chalandise plus faible en général pour son public.

La mobilité de loisirs, en particulier lorsqu'elle est liée à des événements, a comme spécificité d'être plus souvent entreprise à plusieurs. En effet, et même si ce n'est pas systématique, l'activité qui motive le déplacement est fréquemment réalisée à plusieurs. On parle dans cette situation de *joint leisure activities* (SRINIVASAN, BHAT, 2008 ; ETTEMA, SCHWANEN, 2012). Cette dimension relationnelle ou sociale de la mobilité de loisirs invite à se questionner sur « *How relationships between two (or more) individuals shape joint leisure pursuits, their location, timing, and so on* » (ETTEMA, SCHWANEN, 2012). Parallèlement, le développement des technologies de l'Information et de la Communication (ICT) et en particulier des smartphones facilite la planification et la réalisation effective d'activités conjointes pour les loisirs et de déplacements à plusieurs (CARRASCO, MILLER, 2006).

La littérature sur les mobilités liées à l'évènementiel est peu développée. Les contributions les plus significatives sur le sujet s'inscrivent dans le cadre de ce que les anglophones appellent le « *event traffic management* ». Les stratégies développées dans ce cadre visent à développer les capacités de l'offre, faire évoluer les comportements de mobilité en matière de choix de mode, participer à améliorer l'efficacité du trafic, limiter les accès à certains lieux et à certaines heures, et enfin développer l'offre de transport public (CURRIE, DELBOSC, 2011). Si plusieurs contributions s'inscrivent dans cette perspective (BOVY et alii, 2003 ; CURRIE, DELBOSC, 2011 ; HE, 2012 ; MENDES MALHADO, ROTHFUSS, 2013), elles concernent plus spécifiquement les événements majeurs (*mega events*). Même à ce niveau, la recherche sur la mobilité et les comportements de déplacements reste très peu développée (MENDES MALHADO, ROTHFUSS, 2013). En ce qui concerne les événements de plus petite taille, pour lesquels il est difficile voire impossible d'imaginer des investissements dédiés au niveau des infrastructures, les contributions sont très rares. Aussi, la documentation que l'on peut trouver sur le sujet est souvent très descriptive et se limite dans bien des cas à des « plans carbone » ou des travaux d'évaluation des retombées environnementales liées à l'organisation de l'évènement en tant que tel. Les mesures qui sont prises sur ces bases ne tiennent généralement pas compte d'une véritable analyse de la demande, et moins encore des logiques de choix des modes de transports. Pourtant, ces mobilités ne sont pas aussi marginales que l'on pourrait le croire... « *Avec plus de 1 000 manifestations annuelles et une fréquentation dépassant les 4,5 millions de personnes, générant un chiffre d'affaire de plus*

de 264 millions de francs, la Suisse est une terre fertile en matière de spectacles (concerts et festivals de musique pop et rock, comédies musicales et variétés) » (VIOT, 2013). Nous proposons donc ici de questionner les mobilités de loisirs plus largement et les logiques de choix modal propres à ces mobilités.

Si l'on revient aux éléments constitutifs du choix modal présentés précédemment, le coût et le temps du trajet peuvent avoir un impact dans les mobilités liées à l'évènementiel comme pour les mobilités dites quotidiennes. Nous pourrions cependant noter que la valeur du temps est différente (et plus faible) dans le cadre des mobilités de loisirs que pour des déplacements contraints de la vie quotidienne comme le sont les pendularités domicile-travail (RAVALET, 2013). Par contre, et comme on se situe dans le cadre de l'exceptionnel, les coûts de long terme ne seront pas considérés. En effet, on n'achète pas une voiture pour se rendre à un festival de musique en rase campagne ou on ne s'abonne pas aux transports publics d'une agglomération pour un festival de Bande dessinée. Ces quelques exemples simplistes pour la démonstration permettent de mettre en évidence une certaine dépendance entre les pratiques usuelles et les pratiques inhabituelles, de par les équipements et les abonnements en possession des personnes concernées. En ce qui concerne la valorisation des modes de transports, ou plus généralement les systèmes de valeurs, GRONAU et KAGERMEIER (2007) soulignent que l'image des modes de transports dépend de la manière dont les gens l'associent à la sphère des loisirs. Ainsi, le vélo, le bateau ou l'avion sont facilement associés aux loisirs. Au-delà de l'aspect fonctionnel, le côté « fun » va jouer un rôle important également dans le choix du mode pour les mobilités de loisirs (GRONAU, KAGERMEIER, 2007).

Si les habitudes jouent un rôle nécessairement différent que dans le cadre des mobilités locales usuelles, les personnes qui se rendent à un festival peuvent tout de même préférer prendre leur voiture parce qu'ils sont habitués à la prendre, ou les transports collectifs parce qu'ils les prennent déjà très régulièrement. Mais le trajet concerné ne sera pas dans ce cas un trajet habituel, connu et truffé de repaires.

1.3. Quelle place pour le covoiturage ?

Les pratiques modales pour les mobilités de loisirs sont assez généralement orientées vers le choix de la voiture particulière à cause de la variabilité des territoires concernés et des horaires (SCHLICH et alii, 2004). Bien sûr, cette tendance peut être largement nuancée selon les lieux où se déroulent ces activités. Dans le cadre de l'évènementiel, les personnes se regroupent en un lieu bien déterminé qui peut être choisi pour sa desserte en transport public et/ou son accessibilité routière, ce qui va jouer un grand rôle sur les manières que vont avoir les personnes concernées de se rendre sur le site de l'évènement.

A l'autre bout du déplacement, c'est le lieu d'origine des personnes qui peut jouer un rôle (et le lieu vers lequel les gens se dirigeront à la fin de l'évènement). On retombe alors ici sur des éléments connus de la littérature sur

l'impact de la forme urbaine des territoires d'origine et de destination (EWING, CERVERO, 2001) et des profils socio-démographiques et économiques au niveau des pratiques modales (HANSON, HANSON, 1981). Ainsi, et même avec un niveau excellent de desserte en transport collectif, la voiture va devoir être utilisée par nombre de festivaliers. Parallèlement, s'il est envisageable d'aménager une desserte en bus ou en train vers les grands pôles urbains, l'offre possible pour les territoires moins denses est bien plus difficile à mettre en place, même dans la situation d'un événement de grande envergure. De ce point de vue, le covoiturage peut être une alternative tout à fait pertinente pour permettre à des personnes non motorisées de se rendre à un événement particulier, ou de limiter les flux automobiles en optimisant le remplissage des véhicules.

Cette pratique, le covoiturage, concerne le partage d'un véhicule par des personnes qui n'appartiennent pas au même ménage, i.e. qui n'habitent pas dans le même logement. Ainsi, il est utile de distinguer le covoiturage qui se met en place dans un cadre informel, assez largement porté par des relations interindividuelles préexistantes, que nous appellerons le covoiturage relationnel, et le covoiturage serviciel, qui relève d'un cadre organisé et planifié et passe généralement par un acteur qui a la charge de l'intermédiation entre l'offreur et le demandeur de covoiturage. Du point de vue des festivals, le covoiturage dans sa version servicielle est considéré comme porteur, c'est la raison pour laquelle de nombreuses structures associatives ou commerciales³ proposent aujourd'hui des services de covoiturage dynamique (CRÉNO, 2016) à destination des festivaliers, en lien plus ou moins direct avec l'organisation des festivals concernés.

Le covoiturage, malgré son développement récent, a fait l'objet d'un large intérêt de la part de la communauté scientifique, qui s'entend sur l'idée que le covoiturage doit être considéré comme un mode à part entière (HABIB et alii, 2011 ; CIARI, AXHAUSEN, 2012). Pour autant, divers auteurs insistent sur le fait qu'il y a encore un besoin de connaissance important pour mieux traiter du potentiel de développement du covoiturage, en particulier sur son volet serviciel (CIARI, 2012). Les travaux sur les freins et motivations des personnes à covoiturer portent ainsi plutôt sur le covoiturage dans le trajet domicile-travail (voir par exemple CANNING et alii, 2010 ; ABRAHAMSE, KEALL, 2012 ; COOLS et alii, 2013), délaissant plus largement le covoiturage pour les mobilités de loisirs ou plus encore pour les mobilités liées à l'événementiel. La manière dont la confiance est construite de manière pérenne entre les conducteurs et les passagers est un point central qui est évoqué dans plusieurs travaux sur le sujet (CANNING et alii, 2010 ; COOLS et alii, 2013 ; CLARO, 2016).

³ Sans être exhaustifs, nous pouvons citer www.vwdrivesmusic.be (une plate-forme de covoiturage en ligne mise en place par le groupe Volkswagen), www.covoiturage-festivals.com, www.tawacovoiturage.fr, www.trancegoa.org (un site communautaire de musique trance avec forum spécialisé pour le co-voiturage), www.covoiture-art.com (site de covoiturage qui met en relation des covoitureurs en fonction de leurs affinités culturelles), ou encore www.eventpool.be/fr.

Une autre différenciation très importante doit être faite entre le covoiturage inter-urbain et intra-urbain (BALLET, CLAVEL, 2007). Le premier se développe plutôt bien ces dernières années et peut également être désigné par les termes de covoiturage longue-distance. A travers l'entreprise Blablacar, il s'est fortement développé en France en particulier (ADEME-6T, 2015). Le second est plus concentré sur le plan spatial et concerne des déplacements du type domicile-travail. Son développement ces dernières années est plus lent (DELAUNAY et alii, 2017).

Il manque dans cette distinction le cas du covoiturage pour l'évènementiel, qui peut s'inscrire dans de la courte ou longue distance (selon où les personnes concernées habitent par rapport au lieu où l'évènement se déroule), qui peuvent également relever du covoiturage entre amis et du covoiturage serviciel. La dimension relationnelle et conviviale très forte de certains évènements milite en particulier pour l'existence d'arrangements entre les personnes, étant entendu que le volet convivial est une des motivations les plus fortes, avec le prix, pour le recours au covoiturage (COOLS et alii, 2013 ; NEOH et alii, 2015)

Finalement, nous concluons cette partie théorique sur trois questions, auxquelles nous allons nous efforcer de répondre :

- . Quelles sont les spécificités des logiques de choix des modes de transport dans le cadre des mobilités de loisirs liées à l'évènementiel aux regards de celles que l'on connaît pour les déplacements du quotidien ?
- . Peut-on faire un lien entre les logiques de choix des modes de transports et le recours au covoiturage ?
- . Le covoiturage de type serviciel est-il une solution adaptée aux besoins des populations pour ce type de mobilité ? Est-il déjà développé ou reste-t-il marginal dans la palette modale des festivaliers ?

2. MÉTHODOLOGIE : DU TERRAIN À L'ENQUÊTE

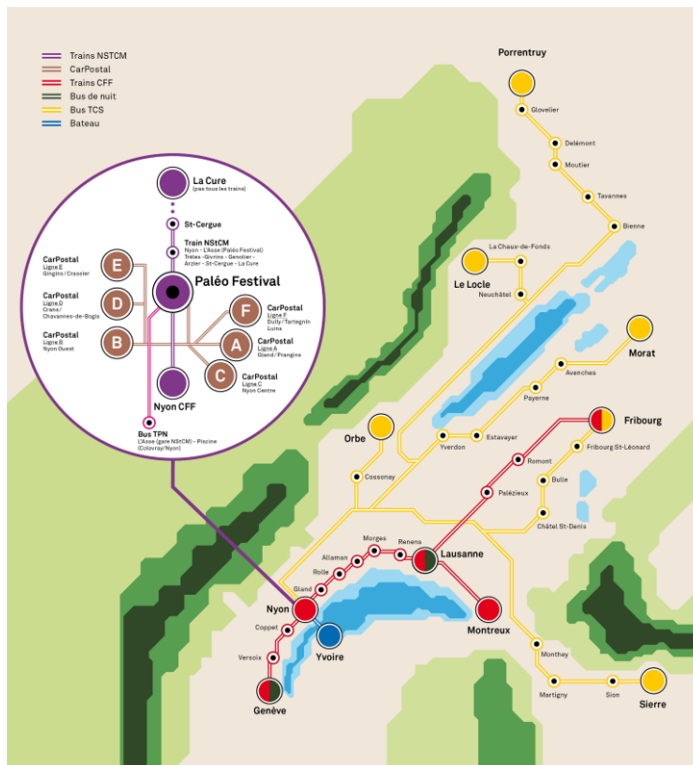
2.1. LE PALÉO FESTIVAL NYON

Nous proposons dans cet article de prendre comme cas d'étude un grand festival de musique en Suisse, le Paléo Festival Nyon. Établi depuis 1976, il se déroule chaque année sur six jours, la dernière semaine de juillet, attirant chaque soir près de 40 000 spectateurs venant principalement de Suisse, de France et marginalement d'autres pays. Il est organisé sur le site de l'Asse, à proximité de la ville de Nyon. Un camping est à disposition et permet de loger sur place une partie des personnes qui souhaitent rester plusieurs jours. Les concerts se déroulent du milieu de l'après-midi jusque vers 1h ou 2h du matin. Le site est étendu sur près de 84 hectares et plusieurs scènes sont installées. Près de 250 concerts ont lieu pendant la semaine du festival.

Le site est desservi par un train, le Nyon/Saint-Cergue, qui permet de relier le site lui-même à la gare de Nyon, elle-même bien positionnée sur les lignes nationales entre Lausanne et Genève. La fréquence des trains en direction de

Genève ou de Lausanne est à peu près équivalente : à la demi-heure de 23h à 1h du matin, puis à l'heure pendant le reste de la nuit. L'autoroute est à quelques kilomètres et des parkings gratuits permettent aux voitures de se garer à proximité immédiate du site des concerts (15 000 places environ sont disponibles). A ce jour il n'y a pas de places réservées pour les covoitureurs. Finalement, des cars sont mis à disposition par CarPostal et par TCS (Touring Club Suisse) et permettent de desservir quelques villages périphériques. A noter qu'en 2013, un cheminement piétonnier a été aménagé entre le centre de Nyon et le site de l'Asse (distants d'un peu plus de 3 km).

Carte 1 : Schéma de l'offre de transport public en lien avec l'accès au site du Paléo Festival Nyon



Source : Paléo Festival Nyon

Plus grand festival de Suisse, son succès actuel se traduit par des difficultés croissantes d'accès physique au lieu. Les accès des festivaliers vers le site s'accompagnent d'une saturation et d'une congestion routière et ferroviaire sur la ligne de train Nyon-St-Cergue, plus exactement entre les gares de Nyon et l'Asse. Les enjeux associés sont importants puisque cette saturation limite l'augmentation de la part modale des transports collectifs et porte en germe le risque de forte congestion et de mouvements de foule en cas de problème de réseau (incident mécanique par exemple).

Le Paléo Festival reste, malgré sa taille, un événement assez largement ancré

dans le paysage local, et qui regroupe une part importante de population locale. D'après un sondage réalisé par les organisateurs en 2016, 23 % des festivaliers viennent du district de Nyon, 32 % viennent du canton de Vaud (hors district de Nyon), 22 % du canton de Genève, 10 % des autres cantons romands, 2 % de Suisse alémanique et Tessin, 10 % de France et 1 % des autres pays⁴. C'est un lieu où famille et amis se retrouvent pour partager un bon moment dans une ambiance festive. La population des festivaliers est plutôt jeune⁵.

2.2. DEUX ENQUÊTES TRANSVERSALES AD HOC

Sur la base d'un même questionnaire, nous avons réalisé deux enquêtes, une en 2012 et l'autre en 2014. Ces enquêtes sont transversales puisqu'elles permettent d'avoir une photo de la situation à la date où elles sont réalisées. Une différence importante doit être notée entre les éditions 2012 et 2014 du festival, puisque l'année 2014 a été marquée par des intempéries importantes qui ont nécessité la mise en œuvre du plan « Diluvio », qui s'associe à une fermeture, partielle ou totale, des parkings en fonction de l'importance des intempéries. Nous reviendrons sur ce point dans l'analyse des résultats.

Les deux enquêtes, fermées, sont des enquêtes web, lancées quelques jours après la fin du festival. Les personnes ayant acheté leur billet pour le Paléo sur internet et celles qui sont inscrites à la Newsletter du festival recevaient un courriel les invitant à cliquer sur un lien, qui les guidait vers l'enquête. L'échantillon de l'enquête 2012 est constitué de 3 900 personnes ; en 2014, nous avons à notre disposition les réponses données par 2 301 enquêtés.

Le temps de remplissage du questionnaire a été évalué entre 5 et 15 minutes (selon les comportements modaux et la vitesse de lecture). Trois temps se succèdent, le premier permet de décrire précisément le déplacement « aller » vers le site du Paléo Festival puis le retour, avec une décomposition par trajets pour mettre en évidence l'ensemble des modes de transports utilisés. L'appréciation sur le déroulement du déplacement est également demandée. La seconde phase de l'enquête concerne la mise en évidence des représentations associées au covoiturage, ainsi que des freins et motivations associés à son développement. L'approche se veut opérationnelle et diverses propositions de politiques ou de mesures en faveur du covoiturage sont listées pour être « évaluées » par les enquêtés. La troisième partie permet finalement de caractériser les enquêtés grâce à diverses questions d'ordre socio-économique et démographique.

Nous avons appliqué un taux de pondération lié au fait que les abonnés à la

⁴ Les éléments présentés ci-dessous ressortent d'un sondage effectué par la Haute École de Gestion de Genève (interviews face-à-face) auprès d'un échantillon représentatif de spectateurs (n=836) lors de l'édition 2016 du Paléo Festival Nyon.

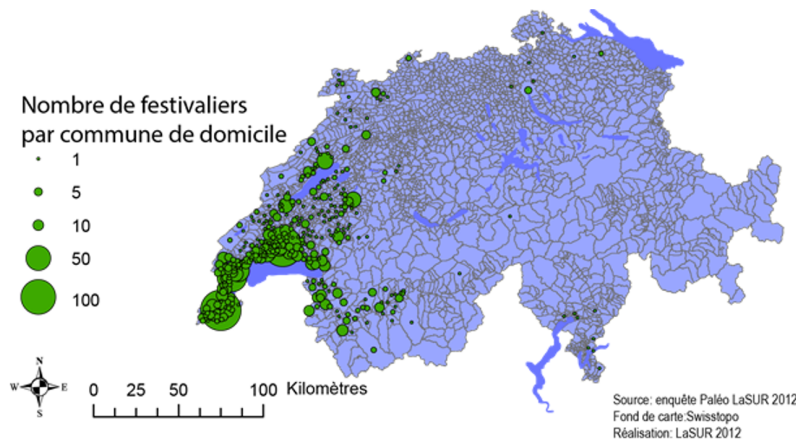
⁵ Selon le même sondage réalisé en 2016, 17 % ont moins de 20 ans, 31 % entre 20 et 29 ans, 21 % entre 30 et 39 ans, 13 % entre 40 et 49 ans et 18 % ont 50 ans et plus. La moyenne d'âge des festivaliers est de 32 ans et la moitié des spectateurs a moins de 28 ans.

newsletter et les personnes ayant commandé leur billet par internet ne correspondent pas nécessairement au profil de population que constituent les festivaliers. Pour faire cette correction, nous nous sommes basés sur des résultats d'enquêtes face-à-face réalisées pendant le festival, que l'organisation a mis à notre disposition. Le redressement s'est fait sur la base de l'âge et du genre des enquêtés.

Nos échantillons, une fois redressés, sont tous les deux composés d'environ 63 % de femmes et de 37 % d'hommes. La moyenne d'âge est de 33 ans tandis que 18 % environ des festivaliers ont moins de 20 ans. 19 % des enquêtés en 2012, 20 % en 2014, n'ont pas le permis. La possession de l'abonnement général CFF reste assez faible (de l'ordre de 12 %) mais entre 35 % et 36 % des enquêtés déclarent avoir un abonnement demi-tarif CFF, ce qui rend compte d'un usage relativement fréquent du train pour eux.

11 % des festivaliers viennent de l'étranger, de France dans l'immense majorité des cas. Le public du festival est relativement local puisque les villes d'origine suisses les plus représentées sont, d'ouest en est, Genève, Nyon et Lausanne (Carte 2).

Carte 2 : Provenance des festivaliers suisses par communes de résidence



3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

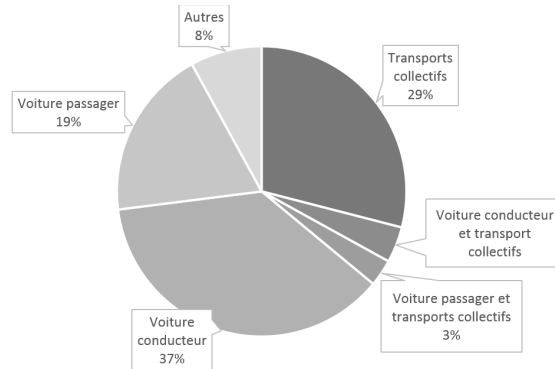
3.1. LA RÉPARTITION MODALE ET LES LOGIQUES QUI LA SOUS-TENDENT

La Figure 1 montre que la part modale de la voiture, conducteur et passager, est majoritaire, mais on note tout de même que nombre de festivaliers viennent en transports collectifs, qu'ils combinent ou non avec la voiture (36 % au total). La modalité « autres » regroupe les modes doux (marche, vélo), les deux-roues moteur mais aussi des modes comme le bateau (pour certains festivaliers en provenance de l'autre rive du Lac Léman).

Nous avons demandé aux enquêtés de justifier leur choix de mode de transports sur la base de diverses propositions : la vitesse, le coût, la flexibilité

des horaires, le confort, la convivialité, le fait d'avoir des affaires à transporter, des enfants avec soi, le fait de pouvoir boire de l'alcool et finalement la motivation écologique de limitation de la pollution. Ces éléments se retrouvent de manière assez systématique dans la littérature sur les logiques de choix modal (DUHEM et alii 1995 ; KAUFMANN 2003 ; FLAMM, 2004 ; JAIN, LYONS, 2008 ; MERZ 2008). Nous avons ajouté également des propositions plus directement liées au contexte de l'évènement (l'alcool, la flexibilité des horaires, le fait de transporter des affaires, etc.).

Figure 1 : Répartition modale en 2012



Les réponses sont présentées selon le mode de transport utilisé dans le Tableau 1. Il est intéressant de noter tout d'abord que les facteurs classiques du coût et de la vitesse ressortent bien comme fondamentaux pour le choix du mode de transport, sauf que ce sont des arguments que l'on retrouve de manière équivalente pour tous les usagers, indépendamment du mode utilisé. Ainsi, pour certains, l'envie d'aller vite et de payer peu cher orientera vers les transports collectifs, pour d'autres, ce sera la voiture. Cela signifie donc que la desserte en transports collectifs est bonne puisqu'il semble que pour certains couples origine-destination, ils soient plus compétitifs que la voiture. A noter bien sûr qu'il faut compter pour la voiture le temps de trouver une place de parking, le temps de rejoindre ensuite le site des concerts et surtout, au retour, le temps de sortir des parkings, temps qui peut être important selon la notoriété des artistes concluant la soirée⁶. Le confort est également un argument qui ressort de manière relativement uniforme pour tous les modes. D'autres arguments vont par contre discriminer fortement le choix du mode. Ainsi, la possibilité de boire est une raison du choix modal qui est souvent invoquée par les utilisateurs des transports collectifs. Les arguments environnementaux se retrouvent également plutôt chez les usagers des transports collectifs. A l'inverse, la présence d'enfants, le besoin de transporter des

⁶ Certaines têtes d'affiches très attendues programmées en particulier en début de semaine génèrent une forte affluence en fin de soirée devant la scène principale (capacité de 25 000 personnes) et provoquent des départs massifs en fin de concert (les spectateurs travaillent pour une bonne partie d'entre eux le lendemain et souhaitent regagner leur domicile au plus vite). De fortes congestions sont alors observées à la sortie des parkings et sur les axes routiers permettant de rejoindre les villes et villages environnants.

affaires (pour les personnes qui vont faire du camping) et la flexibilité des horaires sont des arguments beaucoup plus fréquents chez les automobilistes. Ce dernier point est cité d'ailleurs dans des proportions extrêmement élevées puisque plus de 80 % des automobilistes conducteurs le citent. A noter finalement que ces mêmes automobilistes sont plus nombreux que les usagers des transports collectifs à évoquer la convivialité. Nous reviendrons sur ce point dans la suite de l'article.

Tableau 1: Les raisons du choix modal en fonction du mode utilisé

		Raisons avancées pour le choix de mode								
		Aller vite	Etre libre de boire de l'alcool	Limiter la pollution	Payer moins cher	Etre flexible	Etre confortable	Partager un bon moment	Emporter du matériel de camping	Venir avec des enfants
Modes utilisés	Transports collectifs	56%	39%	37%	30%	18%	10%	9%	2%	2%
	Transports collectifs et voiture conducteur	66%	18%	20%	16%	45%	13%	7%	3%	3%
	Transports collectifs et voiture passager	52%	17%	25%	33%	36%	13%	9%	11%	1%
	Voiture conducteur	53%	0%	1%	18%	81%	15%	6%	17%	5%
	Voiture passager	49%	2%	1%	22%	71%	15%	18%	24%	3%
	Autres	54%	33%	37%	30%	48%	8%	14%	4%	1%

L'argumentation associée aux choix de mode de transport nous a permis de construire une typologie individuelle des logiques de choix modal. Cet effort s'inscrit dans la lignée de plusieurs travaux dans lesquels un effort de construction de typologie a été réalisé pour mettre en évidence les différences entre individus du point de vue du rapport aux modes de transport (KAUFMANN, 2003 ; MUNAFO et alii, 2015). Des efforts typologiques similaires ont été réalisés pour expliquer la variétés des profils des personnes qui covoiturent (TRASARTI et alii, 2011 ; CIARI, 2012). Contrairement aux typologies de KAUFMANN (2003) et MUNAFO et alii (2015), nous ne considérons ici que les motivations avancées par les enquêtés pour expliquer leur choix de mode, sans intégrer à l'analyse typologique le choix de mode en lui-même. Les seules variables utilisées sont donc les neuf motivations de choix modal du Tableau 1. Nous préférons en effet distinguer les logiques qui sous-tendent les choix de modes et les choix effectifs de modes pour pouvoir ensuite évaluer la manière dont les deux s'articulent. De cette manière également, nous pourrons ensuite tester les liens entre les logiques de choix de modes et la pratique du covoiturage.

Du point de vue statistique, nous avons d'abord construit une classification en nuées dynamiques et avons choisi quatre groupes, qui se distinguaient bien les uns des autres et étaient relativement équilibrés (à part un groupe, plus important). De manière à pouvoir comparer les situations 2012 et 2014, nous avons ensuite construit une classification déterministe sur la base des réponses des enquêtés et respectant la signification des groupes précédemment obtenus avec la classification en nuées dynamiques. Les groupes obtenus sont les suivants :

- . Les festifs conviviaux (19,6 % de la population en 2012). Cette dimension fait écho à un souhait explicite de faire la fête et éventuellement boire de l'alcool, ce qui va nécessiter d'éviter la conduite automobile. Les personnes concernées recherchent la convivialité aussi bien pendant le festival que pour s'y rendre et en revenir.

- . Les écologistes civiques (21 % de la population en 2012). Les festivaliers de ce groupe accordent une importance suffisamment grande aux enjeux environnementaux pour déclarer choisir leur mode de transport en visant les plus écologiques.
- . Les comparateurs de temps (16,9 % de la population en 2012). Ce groupe fait référence à la rationalité instrumentale de l'homo œconomicus, qui suppose un choix de mode de transport très largement articulé autour de deux critères uniques ou presque, à savoir le coût et la vitesse du déplacement.
- . Les inflexibles individualistes (42,5 % de la population en 2012). Ces festivaliers ne veulent pas devoir dépendre de personnes ou de facteurs qui leur sont extérieurs pour choisir quand ils veulent arriver et quand ils veulent repartir. Cette liberté est un critère central dans leur choix de mode de transport.

Les typologies réalisées par KAUFMANN (2003) et MUNAFO et alii (2015) mettent également en avant les personnes qui justifient leurs choix de déplacements par des arguments écologiques et celles dont le comportement est rationnel sur le plan économique. Nous avons donc repris les noms de groupes, respectivement, des écologistes civiques et des comparateurs de temps. Par contre, le premier et le dernier groupe sont plus spécifiques à des mobilités de loisirs liées à des événements.

Les liens entre ces typologies de logiques de choix modal et les comportements modaux effectifs ne sont très marqués. Ainsi, les inflexibles individualistes ont un usage préférentiel de la voiture, en conducteur ou éventuellement en passager. Les écologistes civiques ont une assez forte pratique des transports collectifs, du vélo ou de la marche en second lieu. Les festifs conviviaux vont plutôt avoir tendance à utiliser les transports collectifs, mais ce n'est pas très marqué. Les personnes concernées restent nombreuses à venir en tant que passager dans une voiture et quelques-unes en vélo ou à pied. A noter que les campeurs sont nombreux dans ce groupe. Enfin, les comparateurs de temps ne sont pas majoritairement des automobilistes. Ils se répartissent de manière très équilibrée au niveau de l'ensemble de la palette modale.

La typologie ainsi construite vise à mieux comprendre les logiques de choix de mode. Pour autant, la revue de littérature a pu montrer que les mobilités de loisirs se faisaient souvent à plusieurs. Il est donc nécessaire ici d'intégrer la dimension collective à l'analyse du choix de mode, puis, pour la voiture, à la forme de l'automobilité (de l'autosolisme au covoiturage serviciel).

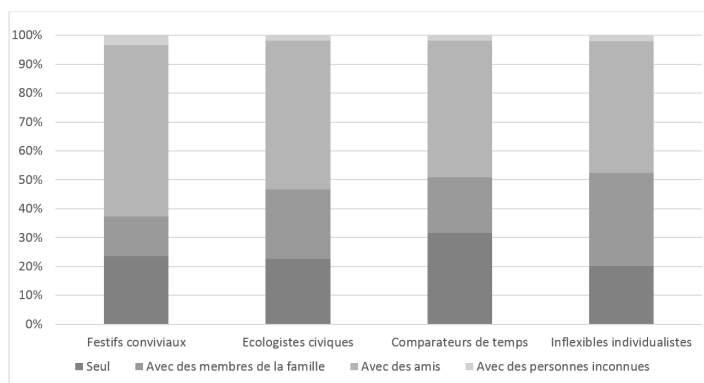
3.2. LA DIMENSION COLLECTIVE DES CHOIX MODAUX

La littérature sur les mobilités de loisirs suggère la nécessité d'une analyse tenant compte du caractère collectif de ce type de déplacement, en particulier lorsque l'activité à destination peut être réalisée à plusieurs. C'est bien sûr le cas d'un festival, auquel il est très fréquent d'aller à plusieurs. Nous avons donc décidé de prendre en compte cette dimension collective du déplacement

en indiquant si celui-ci a été réalisé seul ou à plusieurs et avec qui.

La typologie individuelle construite sur la base des logiques de choix modal permet de mettre en évidence de légères différences sur le plan de la dimension collective des déplacements (Figure 2). Ainsi, les comparateurs de temps sont des personnes qui auront, plus que les autres, tendance à venir seuls au Paléo Festival. Chez les inflexibles individualistes, l'envie de maîtriser les heures d'arrivée et de départ du festival est plus largement associée à une venue avec des membres de la famille (dont des enfants). Enfin, les festifs conviviaux s'organisent plus largement pour venir entre amis.

Figure 2 : La dimension collective des déplacements selon le groupe de la typologie de choix modal en 2012



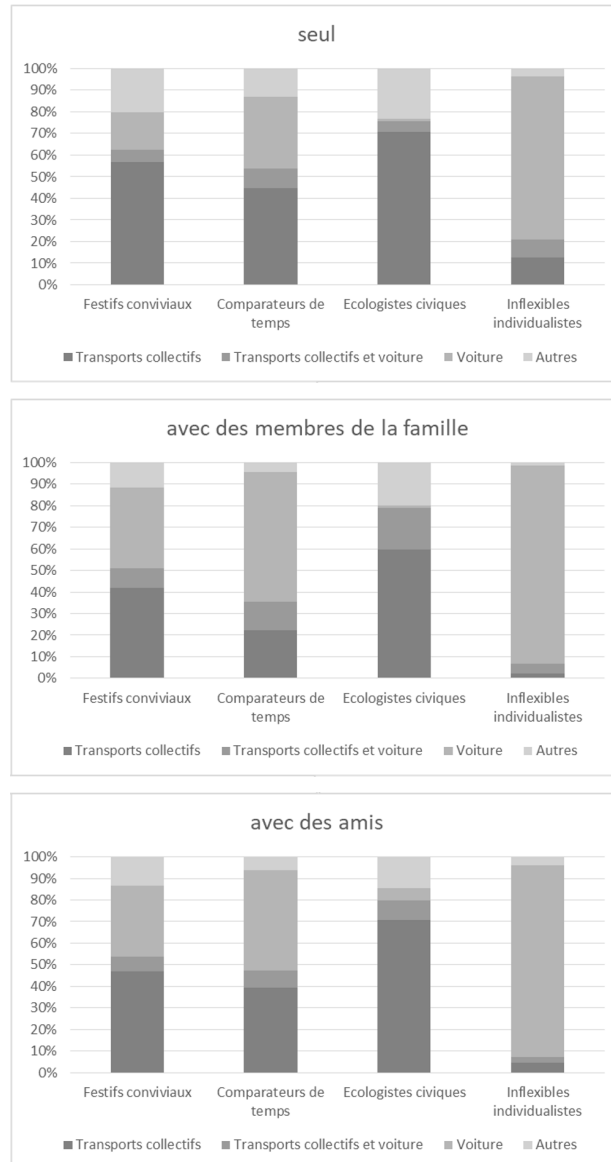
Le mode de transport utilisé est particulièrement sensible au groupe d'appartenance de la typologie des logiques de choix modal, spécialement lorsque l'on considère la dimension collective du déplacement⁷ (Figure 3). Ainsi, la voiture va être privilégiée par les inflexibles individualistes, qui souhaitent rester maîtres dans le choix des horaires d'arrivée et de départ, bien que cette tendance soit moins marquée si la personne en question est venue seule. Les écologistes civiques s'orientent plutôt vers les transports collectifs. La dimension festive n'est pas antinomique avec une utilisation de la voiture, en tous cas pour une partie des festifs conviviaux qui vient avec des membres de leur famille ou des amis. Ces résultats montrent qu'il est important de garantir une liberté dans les horaires pour les personnes qui y sont attachées, de manière à pouvoir avoir à disposition un nombre important de covoitureurs conducteurs. Dans ce cas et pour ces personnes, il faut trouver des moyens pour que faire du covoiturage ne limite pas la liberté de partir au moment choisi par le conducteur.

3.3. COMPORTEMENTS DE COVOITURAGE

Contrairement aux analyses qui précèdent, qui portaient sur l'ensemble des festivaliers, nous nous sommes limités ici aux automobilistes conducteurs.

⁷ Sont exclus pour cette analyse les enquêtés venus avec des inconnus, à cause d'effectifs insuffisants.

Figure 3 : Le choix de mode de transport selon la dimension collective du déplacement et les logiques de choix modal en 2012



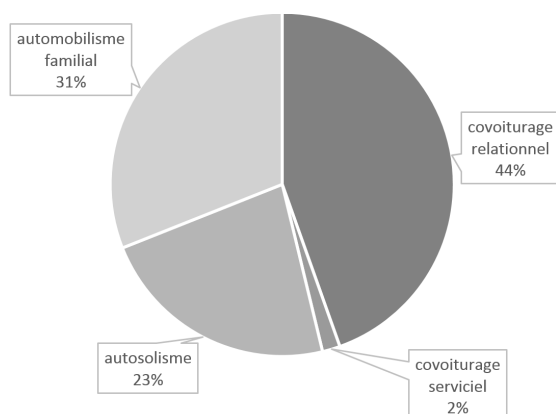
Pour rendre compte des comportements des automobilistes pour se rendre au Paléo festival, nous avons déterminé quatre catégories :

- . Les personnes qui ont covoituré avec des amis et éventuellement avec des membres de la famille, mais sans personnes inconnues : le covoiturage entre amis ;
- . Les personnes qui ont covoituré avec au moins une personne qu'elles ne connaissaient pas : le covoiturage serviciel ;

- . Les personnes qui n'ont pas covoituré et sont venues seules en voiture : l'autosolisme ;
- . Les personnes qui n'ont pas covoituré et qui sont venues avec des membres de leur famille uniquement : l'automobilisme familial.

La Figure 4 nous permet de mesurer l'importance de ces différents types de covoiturage. Elle a été construite en ne considérant que les automobilistes conducteurs. En effet, considérer également les automobilistes passagers aurait pu poser des problèmes de double-compte. En accord avec le diagnostic posé par les organisateurs du festival, il ressort que le covoiturage serviciel est très peu développé. Il ne concerne que 2 % des automobilistes. Par contre, il ressort que 44 % des festivaliers covoiturent également, mais avec des amis. Parallèlement, 31 % des festivaliers qui sont venus en conduisant une voiture transportaient des passagers de leur famille nucléaire, ce qui limite l'autosolisme à 23 % des festivaliers.

Figure 4 : Les différentes formes de covoiturage pour les conducteurs automobiles en 2012

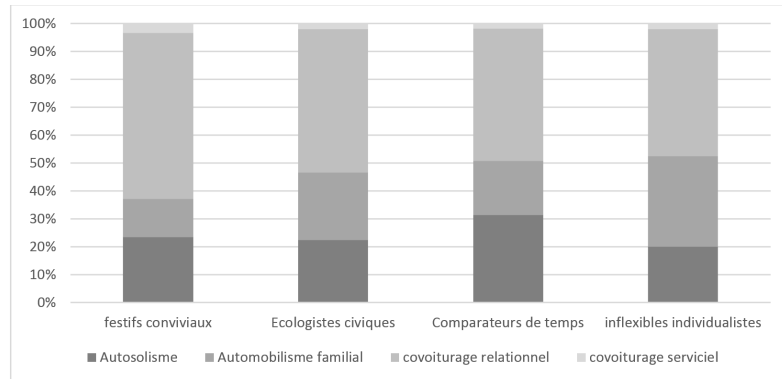


L'analyse des profils socio-économiques et démographiques des personnes composant chaque groupe est intéressante en particulier sur le plan de l'âge. Ainsi, les personnes qui ont utilisé le covoiturage sur plate-forme (covoiturage serviciel) sont majoritairement jeunes (75 % ont moins de 30 ans). Ces résultats ne concernent que les covoitureurs conducteurs, on peut s'attendre parallèlement à ce que les covoitureurs passagers soient encore plus jeunes (ADEME-6T, 2015). Pour le reste, c'est-à-dire sur le plan des revenus, des niveaux de formation ou des statuts professionnels, les différences sont moins marquées et sont portées, pour celles que l'on observe, par les effets déjà décrits sur l'âge (ceux qui se tournent vers le covoiturage serviciel ont des revenus un peu moins élevés par exemple). Ces résultats sont conformes à ceux obtenus dans d'autres recherches sur le covoiturage (en particulier BUILUNG et alii, 2010 ; CANNING et alii, 2010 ; NEOH et alii, 2015).

En ne considérant toujours que les automobilistes conducteurs, nous pouvons mettre en lien les pratiques de covoiturage avec la typologie des logiques de choix modal. La Figure 5 met en évidence le recours légèrement plus

important des personnes priorisant la dimension festive au covoiturage serviciel et relationnel. La logique individualiste du choix du mode va concerner plutôt les gens qui covoiturent avec des membres de leur famille. C'est donc une forme d'individualisme qui se matérialise à l'échelle du ménage. Enfin, la rationalité économique prix-temps est plutôt associée au fait de venir seul.

Figure 5 : Les comportements de covoiturage selon le groupe de la typologie de choix modal en 2012



3.4. LES PRATIQUES MODALES EN 2012 ET 2014, QUELLES DIFFÉRENCES ?

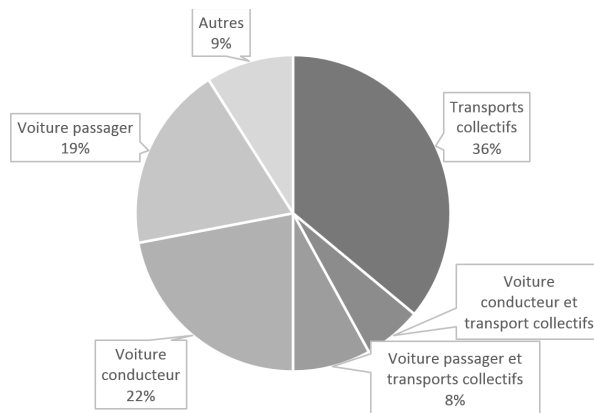
Nous proposons maintenant de nous attarder sur les éventuelles différences qui ont pu être observées entre 2012 et 2014. En 2014, la répartition modale a légèrement changé, en partie à cause du plan pluie dont nous avons précédemment parlé et de la fermeture partielle ou totale des parkings qui y est associée. Ainsi, la Figure 6 montre que la moitié des festivaliers ont utilisé les transports collectifs, dont 14 % en association avec la voiture. C'est l'articulation voiture passager et transports collectifs qui a connu la plus forte augmentation, en passant de 3 % à 8 %. Nous pouvons également noter la baisse très forte de la voiture conducteur, tandis que la voiture passager est restée stable, ce qui suggère une augmentation marquée du taux de remplissage des véhicules. De fait, le taux de remplissage des voitures est passé de 2,87 en 2012 à 3,02 personnes par voiture en 2014⁸. Si l'on considère que la capacité d'accueil des parkings du Paléo Festival est de 15 000 voitures, cette augmentation représente tout de même plus de 700 voitures...

Du point de vue des arguments avancés par les personnes pour expliquer leur choix de mode de transport, les différences sont très faibles par rapport à 2012. Nous ne représentons donc pas l'équivalent du Tableau 1 pour 2014. Par contre, nous avons pu remarquer au travers d'une autre question posée dans le questionnaire qu'une personne sur cinq parmi les usagers des trans-

⁸ Pour faire ce calcul, nous n'avons considéré ici que les déclarations des personnes qui conduisaient sur le nombre de personnes dans le véhicule.

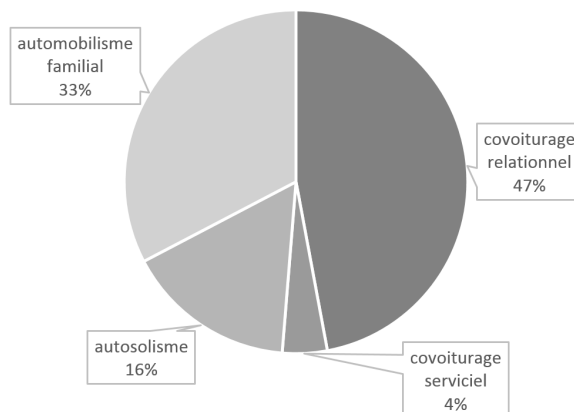
ports publics déclarait en 2014 s'être orientée vers ce mode parce qu'elle n'avait pas d'autre choix, ce qui met en évidence le niveau élevé de contrainte. En comparaison, seuls 14 % des festivaliers utilisant la voiture ont déclaré avoir fait ce choix en 2012 parce que précisément, ils ne l'avaient pas, le choix.

Figure 6 : La répartition modale en 2014



Que ce soit porté par un niveau de contrainte élevé ou une évolution des habitudes en matière de covoiturage, nous remarquons que le recours au covoiturage en 2014 est plus important qu'il ne l'était en 2012 (Figure 7). Ainsi, on passe de 2 % à 4 % pour le covoiturage serviciel. Le partage de voiture avec des membres de la famille et le covoiturage relationnel augmentent également. Finalement, c'est bien l'autosolisme qui baisse très fortement entre les deux éditions, passant de 23 % des automobilistes conducteurs en 2012 à 16 % en 2014.

Figure 7 : Les différentes formes de covoiturage pour les conducteurs en 2014

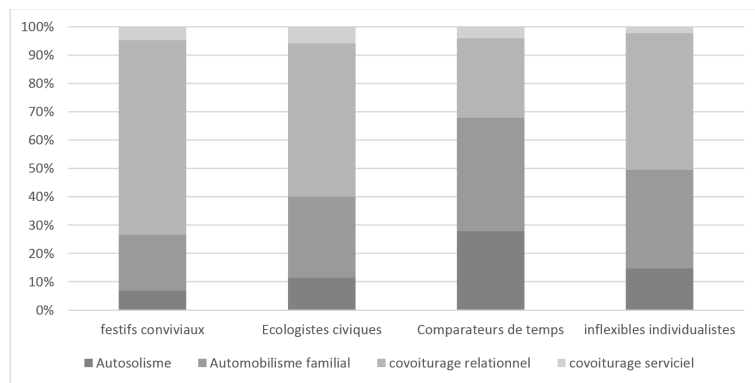


Nous rappelons ici que les typologies ont été construites de manière déterministe pour les deux éditions, sans recours à des méthodes de classification

statistique. Ainsi, chaque groupe a le même profil de valorisation des modes de transport en 2012 et en 2014. En termes de structure, les festifs conviviaux passent de 19,6 % en 2012 à 22,8 % des festivaliers en 2014. Les écologistes civiques passent de 21 % à 19,6 %. Les comparateurs de temps passent de 16,9 % à 18,2 % et les inflexibles individualistes de 42,5 % à 39,4 %. On peut donc souligner la stabilité très forte de cette typologie dans le temps.

Si l'on se penche maintenant sur les liens entre les pratiques de covoiturage et les logiques de choix des modes de transport, on peut discuter des profils de festivaliers qui ont effectivement fait des efforts de limitation de l'automobilisme (Figure 8). Ainsi, il ressort clairement que les comparateurs de temps n'utilisent pas moins la voiture quand ils sont seuls, alors que c'est le cas de tous les autres types. Le covoiturage serviciel se développe principalement chez les festifs conviviaux et les écologistes civiques. Il est d'ailleurs intéressant de noter que si la contrainte est purement fonctionnelle (sur les parkings), certains profils de festivaliers (les écologistes civiques et les festifs conviviaux en particulier) se tournent fortement vers le covoiturage (relationnel et serviciel).

Figure 8 : Le covoiturage selon le groupe de la typologie de choix modal en 2014



CONCLUSION

Travailler sur la mobilité liée à l'évènementiel peut sembler restrictif. Pour autant et au-delà des spécificités de ces comportements vis-à-vis des autres formes de mobilité de loisirs, la connaissance sur le sujet est faible aujourd'hui et les enseignements auxquels nous aboutissons peuvent permettre, au-delà du champ de cette recherche, de réfléchir plus largement aux autres mobilités de loisirs, dont on sait qu'elles ont tendance à se diversifier et au sein desquelles les déplacements à caractère exceptionnel sont fréquents (beaucoup de déplacements ne se font qu'une fois, pour une raison donnée).

Le premier enseignement à tirer de cet article, en lien avec notre première question de recherche, est que les logiques de choix modal diffèrent selon

que l'on se place dans une situation de mobilité locale quotidienne ou de mobilité de loisirs à caractère exceptionnel. Si des logiques de rationalité économique existent bel et bien, tout comme des logiques qui valorisent les moyens écologiques de se déplacer, nous avons pu également mettre en évidence une logique liée à la recherche de flexibilité dans les horaires pour arriver sur le lieu du festival et en repartir (pour les inflexibles individualistes), et une autre plutôt basée sur la recherche de convivialité (festifs conviviaux). Ces logiques jouent un rôle important à la fois sur la dimension collective du déplacement (avec qui se déplace-t-on ?) et sur le choix du mode de transport, deux points qui se révèlent très intriqués dans le cas des mobilités de loisirs liées à l'évènementiel.

Pour la seconde question, plus directement reliée au covoiturage, il ressort de ce travail que tous les profils peuvent être concernés par du covoiturage, même si leur propension à faire du covoiturage relationnel ou serviciel va être différente selon le groupe considéré. Ainsi, le covoiturage relationnel est particulièrement répandu parmi les festifs conviviaux, tandis que le covoiturage serviciel, en particulier en 2014, est plus élevé parmi les écologistes civiques. Il est intéressant parallèlement de voir qu'en situation de contrainte forte (ce fut le cas du Paléo Festival 2014, durant lequel une partie des parkings furent fermés), les comportements de covoiturage de certains groupes de la typologie de choix modal sont plus tournés vers le covoiturage. Pour d'autres groupes, les comportements mesurés en 2012 et 2014 sont équivalents. Ainsi, la pratique du covoiturage par les inflexibles individualistes n'a pratiquement pas changé entre les deux éditions.

La réflexion sur le covoiturage dans le cadre des mobilités de loisirs liées à l'évènementiel sous-estime assez généralement le covoiturage relationnel, qui est pourtant très développé, tout au moins dans le cas du Paléo Festival. Aujourd'hui, le covoiturage serviciel reste assez marginal dans la palette modale des festivaliers du Paléo Festival, et il dispose de marges de développement moins importantes que celles qui sont imaginées *a priori*, en partie vis-à-vis de l'importance du covoiturage relationnel. Il peut néanmoins s'appuyer sur une partie des festivaliers pour lesquels le déplacement en voiture s'impose. Ces personnes, quelles que soient leurs logiques de choix modal, peuvent être concernées, à condition toutefois que la situation en termes de coût et de temps reste favorable pour les comparateurs de temps et que la liberté de choix dans les horaires d'arrivée et de départ soit garantie pour ce qui est des inflexibles individualistes. Cela montre bien que dans cette perspective, l'utilisation de la voiture pourrait être considérée comme une opportunité, plutôt qu'une pratique à bannir.

REMERCIEMENTS

Cet article fait suite à deux mandats adressés au LaSUR-EPFL par l'association en charge de l'organisation du Paléo Festival Nyon, le premier en 2012 et le second en 2014. Nous tenons ici à les en remercier.

BIBLIOGRAPHIE

ABRAHAMSE W., KEALL M. (2012) Effectiveness of a web-based intervention to encourage carpooling to work: A case study of Wellington, New Zealand. **Transport Policy**, Vol. 21, pp. 45-51.

ADEME-6T (2015) **Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance. Rapport final.** ADEME.

BALLET J.C., CLAVEL R. (2007) **Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives.** Éditions du Certu (Coll. Rapports d'Étude).

BAMBERG S., FUJII S., FRIMAN M., GÄRLING T. (2011) Behaviour theory and soft transport policy measures. **Transport Policy**, Vol. 18, pp. 228-235.

BANISTER D. (2005) **Unsustainable Transport: City Transport in the New Century.** Taylor & Francis.

BANISTER D., BUTTON K.J. (1993) **Transport, the environment and sustainable development.** Taylor & Francis.

BOVY P., POTIER F., LIAUDAT C. (2003) **Les grandes manifestations. Planification, gestion des mobilités et impacts.** Ed. de l'Aube.

BUHLER T. (2012) **Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement.** Lyon, INSA, thèse de doctorat en Géographie, Aménagement, Urbanisme.

BULIUNG R.N., SOLTYS K., BUI R., HABEL C., LANYON R. (2010) Catching a ride on the information super-highway: Toward an understanding of internet-based carpool formation and use. **Transportation**, Vol. 37, pp. 849-873.

CANNING P.E., HUGHES S.J., HELLAWELL E.E., GATERSLEBEN B.C.M., FAIRHEAD C.J. (2010) Reasons for participating in formal employer-led carpool schemes as perceived by their users. **Transportation Planning and Technology**, Vol. 33, pp. 733-745.

CARRASCO J.A., MILLER E.J. (2006) Exploring the propensity to perform social activities: a social network approach. **Transportation**, Vol. 33, pp. 463-480.

CERVERO R., DUNCAN M. (2003) Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area. **American Journal of Public Health**, Vol. 93, pp. 1478-1483.

CIARI F. (2012) Why do people carpool: Results from a Swiss survey. In: **12th Swiss Transport Research Conference**, Ascona.

CIARI F., AXHAUSEN K.W. (2011) Choosing carpooling or carsharing as a mode: Swiss stated choice experiments (I). **Education**, Vol. 65, 12.2.

COOLS M., TORMANS H., BRIERS S., TELLER J. (2013) Unravelling the determinants of carpool behaviour in Flanders, Belgium: Integration of qualitative and quantitative research. Proceedings of **the BIVIC-GIBET Transport Research Days 2013.**

- CRÉNO L. (2016) User experience of Dynamic Carpooling: How to encourage drivers and passengers? In LANGHEIM J. **Energy Consumption and Autonomous Driving**. Springer, pp. 71-81.
- DELAUNAY T., RAY J.B., LESTEVEN G. (2017) Qui sera le « Blablacar du quotidien »? Pour un covoiturage des courtes distances ancré dans les territoires. **Métropolitiques**.
- DELBOSC A. (2011) Assessing travel demand management for the summer Olympic games. **Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board**, n° 2245, pp. 36-48.
- DE WITTE A., HOLLEVOET J., DOBRUSZKES F., HUBERT M., MACHARIS C. (2013) Linking modal choice to motility: A comprehensive review. **Transportation Research Part A**, Vol. 49, pp. 329-341.
- DUHEM B., GOURDON J.-L., LASSAVE P., OSTROWETSKY S., ENEL F. (éds) (1995) **Ville et transports-Actes du séminaire. Tome 2**. Paris, Plan Urbain-Direction de l'architecture et de l'urbanisme.
- ETTEMA D., SCHWANEN T. (2012) A relational approach to analysing leisure travel. **Journal of Transport Geography**, Special Section on Theoretical Perspectives on Climate Change Mitigation in Transport, Vol. 24, pp. 173-181.
- EWING R., CERVERO R. (2001) Travel and the built environment: a synthesis. **Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board**, 1780, pp. 87-114.
- FLAMM M. (2004) **Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport**. Lausanne, thèse de doctorat, EPFL.
- GANDIT M. (2007) **Déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport. Le cas de l'intermodalité**. Grenoble, Thèse de doctorat en psychologie sociale expérimentale, Université de Grenoble.
- GOODWIN P. (1985) **Changes in transport users' motivations for modal choice: passenger transport**. Report of the 68th Round table on Transport economics, European Conference of Ministers of Transport, OECD, Paris.
- GRONAU W., KAGERMEIER A. (2007) Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. **Journal of Transport Geography**, Transport at Tourist Destinations, Vol. 15, pp. 127-135.
- HABIB K.M.N., TIAN Y., ZAMAN H. (2011) Modelling commuting mode choice with explicit consideration of carpool in the choice set formation. **Transportation**, Vol. 38, pp. 587-604.
- HANSON S., HANSON P. (1981) The travel-activity patterns of urban residents: dimensions and relationships to sociodemographic characteristics. **Economic geography**, Vol. 57, pp. 332-347.

- HE K. (2012) **A behaviour study of transport impacts of mega events**. Southampton, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, University of Southampton.
- JAIN J., LYONS G. (2008) The gift of travel time. **Journal of Transport Geography**, Vol. 16, pp. 81-89.
- KAUFMANN V. (2003) Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. **Revue d'Économie Régionale & Urbaine**, n° 1, pp. 39-58.
- KAUFMANN V., TABAKA K., LOUVET N., GUIDEZ J.-M. (2010) **Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements)**. Ed. du Certu.
- KNAFFOU R. (2000) Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités In BONNET M., DESJEUX D. (Eds.) **Les territoires de la mobilité**. Presses Universitaires de France, pp. 85-94.
- LEW A.A., HALL C.M., WILLIAMS A.M. (Eds) (2008) **A companion to tourism**. Ed. John Wiley & Sons.
- MEISSONNIER J., RICHER C. (2015) Métro-boulot-dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ? **Espace populations sociétés**, Vol. 1-2.
- MENDES MALHADO A.C., ROTHFUSS R. (2013) Transporting 2014 FIFA World Cup to sustainability. Exploring residents' and tourists' attitudes and behaviours. **Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and events**, Vol. 5, pp. 252-269.
- MERZ D. (2008) The Myth of Travel Time Saving. **Transport Reviews**, Vol. 28, pp. 321-336.
- MUNAFO S. (2015) **Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs : les vertus de la ville compacte remises en cause ?** Lausanne, Thèse de doctorat ès Sciences, EPFL.
- MUNAFO S., KAUFMANN V., CHRISTIE D., VINCENT-GESLIN S., RAVALET E. (2015) Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Berne, Genève et Lausanne. **Revue d'Économie Régionale & Urbaine**, n° 5, pp. 753-781.
- NEOH J.G., CHIPULU M., MARSHALL A. (2015) What encourages people to car-pool? An evaluation of factors with meta-analysis. **Transportation**, pp. 1-25.
- PHAROAH T., APEL D. (1995) **Transport concepts in European cities**. Ashgate Publishing Company.
- RAVALET E. (2013) **La valeur du temps**. Dictionnaire, site internet du Forum des Vies Mobiles (<http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/valeur-temps-593>).
- SCHEINER J., HOLZ-RAU C. (2010) Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? **Transportation**, Vol. 34, pp. 487-512.

SCHLICH R., SCHONFELDER S., HANSON S., AXHAUSEN K.W. (2003) Structures of Leisure Travel: Temporal and Spatial Variability. **Transport Reviews**, Vol. 24, pp. 219-237.

SCHWANEN T., BANISTER D., ANABLE J. (2012) Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. **Journal of Transport Geography**, Special Section on Theoretical Perspectives on Climate Change Mitigation in Transport, Vol. 24, pp. 522-532.

SRINIVASAN S., BHAT C.R. (2008) Companionship for Leisure Activities: An Empirical Analysis Using the American Time Use Survey. **Transportation Research Board Conference Proceedings**. Presented at the Innovations in Travel Demand Modeling Conference.

TRASARTI R., PINELLI F., NANNI M., GIANNOTTI F. (2011) Mining Mobility User Profiles for Car Pooling. In **Proceedings of the 17th ACM SIGKDD International Conference on Knowledge Discovery and Data Mining**, KDD '11, ACM, New York, pp. 1190-1198.

VERPLANKEN B., AARTS H., VAN KNIPPENBERG A. (1997) Habit, information acquisition, and the process of making mode choices. **European Journal of Social Psychology**, Vol. 27, pp. 539-560.

VIOT P. (2013) **Le territoire sécurisé des grandes manifestations contemporaines**. Lausanne, Thèse, EPFL.