

Rapport de mission

Japan-France Integrated Action Program SAKURA

Nagoya - Japon

10 Novembre – 03 Décembre 2005

Nagoya University

Encadré par Toshiyuki YAMAMOTO

Pourquoi ne changeons-nous pas nos comportements de mobilité ?
Frein et acceptabilité d'un changement.

Comparaison internationale : le cas de Nagoya - Japon.

Anaïs ROCCI

Doctorante INRETS -DEST

SOMMAIRE

Méthodologie	4
Le contexte de l'étude	4
Démarche méthodologique	6
Les difficultés de l'enquête	6
Le recueil d'information.....	7
Résultats de l'enquête.....	10
L'acquisition de la voiture.....	10
L'équipement automobile	10
Le stationnement	10
Le coût.....	11
Une évolution logique de l'usage des modes	11
Le permis, un passage obligé à 18 ans	12
Du passage du permis, ne va pas de soi l'acquisition de la voiture	12
L'automobile : a rooted mode in minds	13
Le poids des infrastructures.....	14
Usage de l'entourage et acquisition	15
Une dissociation acquisition/usage	15
Usages et ressenti des modes	15
La voiture :	15
Usage selon l'activité. Semaine/week end	15
Usage selon les destinations. Banlieue/centre.....	16
Outre la distance, des problèmes de congestion et de stationnement.....	17
Une perception des coûts d'usage de la voiture moins élevés que les transports en commun	17
Les activités nocturnes et l'alcool au volant	18
Les charges à transporter.....	18
Les déplacements de proximité ne se font pas en voiture	19
Les transports en commun :	20
Un choix rationnel : entre gain de temps et ponctualité.....	21
Le bus, un système complexe.....	21
Un service de transports en commun limité	22
Un coût très élevé pour nos enquêtés	22
Une promiscuité mieux supportée qu'à Paris.....	23
Le vélo.....	23
Un usage de proximité plutôt utilisé par les jeunes ou les femmes.....	23
Un usage très répandu dans les pratiques intermodales	24
Des avantages face à l'automobile : le stationnement et la vitesse	24
Un moyen accessible à tous par son faible coût.....	24
Le climat et le relief, un frein à l'usage ?.....	24
Le vol, un problème comme en France ?	25
Des infrastructures développées mais une absence d'espace propre	25
Les deux roues motorisés	25
Les taxis.....	26
Stratégies d'usage pour maximiser son temps de trajet et gérer l'incertitude.....	26
Un test comparatif : la recherche de la ponctualité et du gain de temps	26
Eviter les heures d'affluence	27

Le park and ride.....	28
La recherche d'information.....	28
Des pratiques multimodales.....	29
Représentation des modes et image associée.....	30
La marche.....	30
Le vélo.....	31
Les deux-roues motorisés.....	31
Les transports en commun.....	32
Les taxis.....	33
Le car-sharing.....	33
La voiture.....	33
Image de la ville et du système de transport idéal.....	35
Comparaisons avec d'autres pays.....	35
Des transports en commun plus développés au Japon ?.....	35
Un usage des taxis plus facile ailleurs.....	36
Des infrastructures routières plus performantes au Japon.....	37
L'absence d'espace propre aux cyclistes.....	37
Le respect des règles : une différence culturelle forte.....	37
Des pratiques environnementales plus développées à Nagoya ?.....	38
Une conscience plus marquée ?.....	38
Une petite comparaison avec les systèmes de transport de Tokyo.....	39
La question de la conscience environnementale.....	41
Une conscience peu marquée.....	41
Pour une distinction entre santé et environnement.....	42
Des pratiques environnementales très rigoureuses... pour le tri sélectif.....	42
Réduire l'usage de la voiture, une urgence ?.....	44
Un manque d'information et de communication.....	44
La nécessité d'une réglementation stricte.....	45
L'enthousiasme de participer aux actions environnementales, pour un gain en échange.....	46
La satisfaction des désirs individuels.....	47
Un sentiment d'impuissance.....	48
Une confiance accrue pour les avancées technologiques.....	49
Les solutions suscitées.....	49
Développer les alternatives.....	49
Développer le système du park and ride.....	50
Limiter le nombre de voitures au sein du ménage.....	50
Le système du road pricing.....	50
Développer les technologies.....	50
Plus de communication et d'information concrète.....	51
Poids des politiques.....	51
Une non implication dans les décisions politiques.....	51
Le rapport au politique : la question de la responsabilité individuelle.....	51
Une méconnaissance des actions politiques.....	52
Analyse interculturelle synthétique.....	54
Une non prise de conscience de l'automobile dans les problèmes environnementaux... ..	54
Acquisition banalisée, usage rationalisé. Des contraintes d'ordre culturel... ..	55
Des variables universelles aux caractéristiques culturelles.....	55
Du mode de déplacement au mode de vie.....	56
Pour une évolution des mobilités : de la croissance économique à l'avancée écologique.....	57

Méthodologie

Le contexte de l'étude

L'objet de notre thèse est de comprendre les freins au changement de comportement vers une mobilité plus durable ainsi que son acceptabilité, au niveau des acteurs-usagers et des acteurs de la scène publique. Il s'agit donc de cerner ces freins à partir des pratiques individuelles de déplacement et des représentations des usagers, de leur rapport à l'environnement et aux politiques publiques. Une enquête a été effectuée en Ile-de-France, courant 2004-2005 auprès d'usagers. Des comparaisons internationales seront effectuées selon les mêmes critères méthodologiques et les mêmes questionnements.

C'est donc dans le cadre de la coopération franco-japonaise SAKURA¹, que nous avons pu effectuer une première étude comparative à l'Île-de-France, sur les pratiques de mobilité et les freins à l'usage de la voiture, au Japon. Cette enquête a été menée sur 3 semaines : 2 semaines intensives à Nagoya et quelques jours à Tokyo.

Nagoya a été choisie notamment pour la facilité d'accueil dans un Laboratoire de recherche partenaire à la coopération, et pour son contexte assez proche de celui de Paris (voir tableau pour les détails).

Tout d'abord, Nagoya est la 4^e ville du Japon après Tokyo, Yokohama et Osaka. Certains considèrent Tokyo-Nagoya-Osaka comme une mégapole unique représentant 45% de la population du pays (24% à Tokyo, 13.2% à Osaka et 7% à Nagoya)². Ainsi Nagoya ferait partie intégrante de la plus grande métropole du Japon comme Paris l'est pour la France.

L'intérêt de Nagoya se trouve également à travers trois autres aspects. Le premier est son organisation spatiale qui attribue beaucoup d'espace à l'automobile. Ayant subi d'importants bombardements pendant la seconde guerre mondiale, sa reconstruction a fortement privilégié le tout automobile, avec de grandes avenues et un réseau routier de qualité. Elle symbolise aussi l'automobile par la présence de grands constructeurs comme Toyota ou Mitsubishi. En plus d'être un grand centre urbain, la région de Nagoya est un important centre industriel. Enfin elle présente un intérêt pour son engagement écologique, non seulement avec la mise en place de mesures draconiennes concernant les déchets depuis 1999³, mais aussi en organisant l'Expo universelle 2005 d'Aichi, dédiée au développement durable.

Avec un étalement plus important que Paris, et une densité plus faible, le parc automobile de Nagoya est légèrement supérieur (N : 0.8 ; P : 0.6), et la part modale de la voiture largement plus importante (N : 67.7% ; P : 18%). Mais si on compare Nagoya city à l'Ile-de-France, on constate que malgré une surface plus importante et une densité plus faible en Ile-de-France, les parts modales de l'automobile dans les deux zones sont quasi identiques (N : 67.7% ; P : 68%).

¹ SAKURA est une coopération franco-japonaise entre Nagoya University et l'INRETS dont les organisateurs sont respectivement Toshiyuki Yamamoto et Jean-Loup Madre. L'objet de la coopération porte sur l'analyse des changements d'équipements et d'usages de la voiture. Le programme de la collaboration a commencé en 2003.

² Sources : <http://pedagogie.ac-toulouse.fr/histgeo/bac/bac00/bac00-8.htm>

³ Sources : Lettre d'information de CLAIR Paris, Avril 2003, n°45.

	Nagoya city (2003)	Chukyo Met. Area (2001)	JAPON (2003)	Paris city (2001)	Ile-de-France (2001)	France
(millions) population	2,19	9	126,54	1,97	11	59,3
surface	326,45km ²	6696 km ²	372 313 km ²	105km ²	12000km ²	549 000 km ²
densité	6708,53	1344,09	335	20437	922	102
parc total	1,266					
dont auto	0,849			0,61	4,6	
part modale	67,7%VP / 32,3%TC	Nagoya Met. Area 57,90%		18% VP	68%VP / 32%TC	
0 voiture		Nagoya Met. Area 15,30%			53%	29%
1 voiture		38,70%				
2 voitures		30,60%		2+ : 6%	20%	
3+ voitures		15,40%			4%	
motorisation/men		1,461		0,54	1,00	
motorisation/pers	0,39			0,29	0,42	

NMA: centre + périph rayon 30km

sources

http://www.clickjapan.org/Climat_faunes_flore/Carre_d_identite/carte_d_identite.htm

Les cahiers de l'Enquête Globale Transport, "Motorisation et usage de l'automobile en Ile-de-France", juillet 2005, n°6, ppt, ToshiYamagushi Sakamoto, modal split - Japan

Son réseau de bus compte 732 km, avec 153 lignes, mais un faible nombre d'usagers (320 000 par jour en 2004⁴). Le réseau de métro s'étend sur 89km, avec 6 lignes, comptant une moyenne de 1.12 million de passagers par jour.

⁴ Sources : city of Nagoya, Toshikazu Yoshida, co-directeur de la politique de la ville et de la voirie. Communication for the 7th ASEAN-Japan Workshop-cum-seminar on Urban Transport.

Démarche méthodologique

Notre démarche s'inscrit dans une réflexion sociologique. Nous avons privilégié la méthode qualitative qui consiste à recueillir l'information auprès d'acteurs de la mobilité par le biais d'entretiens semi-directifs. L'intérêt de cette méthode n'est pas de montrer une représentativité de la population, mais de faire ressortir une diversité d'occurrences à partir d'un échantillon restreint. Cette méthode est complémentaire aux approches quantitatives, car elle peut apporter les éléments d'une meilleure compréhension des comportements individuels. Elle s'intéresse aux individus dans leur complexité, en analysant les mécanismes d'actions et les systèmes de représentations.

Trois analyseurs guident les entretiens : les pratiques de mobilité habituelles, le rapport à l'environnement et aux politiques publiques de limitation de l'usage de la voiture.

Tout comme il a été réalisé à Paris, plusieurs individus-usagers pris au hasard ont été interviewés à Nagoya. Ces personnes ont été recrutées par le biais du réseau de notre équipe de chercheurs dans le laboratoire qui nous accueillait. 18 entretiens en face à face en anglais, avec l'aide d'un traducteur, d'une durée de 2h à 2h30, ont été réalisés. Nous les avons complétés avec 15 entretiens sous forme écrite auprès d'autres personnes qui n'avaient pas de temps suffisant à nous accorder pour un entretien en face à face.

L'objectif de cette étude comparative était d'approfondir notre analyse dans une dimension interculturelle. Il s'agissait de comprendre d'une part, sous quelle forme les mobilités sont vécues dans d'autres cultures et quels sens lui sont conférés, et d'autre part, de montrer différentes manières de se déplacer et de faire usage des modes de transport, à travers une approche en terme de « modalité » selon l'analyse de G. Amar⁵, « c'est-à-dire de manières d'utiliser les différents moyens de transport, voire de manières d'utiliser la ville ». Nous avons tenté de cerner comment les systèmes de transports sont utilisés, vécus et appropriés socialement et culturellement.

Cette enquête avait donc deux missions : approfondir notre recherche dans une dimension interculturelle et contribuer à la coopération franco-japonaise, SAKURA.

Les difficultés de l'enquête

La première difficulté rencontrée est la langue. Ne parlant pas le japonais, nous avons dû interviewer les individus en anglais avec l'aide de traducteurs. Deux étudiantes ont eu la gentillesse de nous épauler pour les traductions.

Les entretiens étaient donc quelque peu biaisés. Un premier biais était lié à la traduction et la barrière de la langue. Les traductrices étant chinoises, étaient doublement confrontées à cette barrière.

De plus, du fait de la traduction, la durée de l'entretien était doublée. Prendre plus de 2 heures de temps aux interviewés était difficile et nous avons dû plusieurs fois écourter l'entretien. Quelques-uns ont tout de même pu être réalisés directement en anglais sans l'aide d'interprète.

De part la traduction, le discours de l'interviewé était automatiquement reformulé donc réinterprété en quelque sorte, ce qui le biaise d'autant plus. Outre la simple traduction linguistique, le traducteur transmet une culture, il devient « passeur culturel » (G. Amar). Au-

⁵ Amar G., 1994, *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, Ed. L'aube.

delà de la différence de langue, il y a une « différence de manières de pensée qui conditionne la communication ».

Un autre biais concerne la formation des traductrices, qui n'avaient ni pour fonction d'être interprètes ni d'être sociologues. Ainsi, il leur était souvent difficile de traduire et parfois il s'écoulait plusieurs minutes d'échange entre elles et l'interviewé pour être sûr de bien comprendre, ce qui m'était ensuite résumé en quelques phrases.

Par l'interprétation, les étudiantes, ne nous traduisaient pas intégralement le discours de l'enquêté, et ne connaissant pas la langue il nous était impossible de savoir ce qui avait été traduit et ce qui ne l'avait pas été. Nous n'avions également pas la certitude que nos questions étaient bien comprises et traduites sous la même forme et avec le même sens.

Un deuxième biais en découle, relevant de la non interaction direct entre l'enquêteur et l'enquêté. En effet par l'intermédiaire du traducteur, les jeux d'interaction et de relances sont beaucoup moins spontanés. L'enquêteur n'étant plus acteur et maître du jeu, nous n'avions pas la possibilité d'effectuer des relances et d'interpréter par nous même le discours de l'enquêté. De fait beaucoup d'informations sont perdues et d'autres demeurent sans explication exhaustive.

Du fait du manque de temps et de l'indisponibilité de certaines personnes, quelques entretiens ont été réalisés sur papier. Ceci permet d'avoir un peu plus d'information, mais elle n'est évidemment pas traitée de la même manière, les réponses n'étant souvent pas clairement expliquées de part l'absence de relance.

Malgré tous ces obstacles, nous avons pu obtenir bon nombre d'informations très intéressantes concernant les pratiques de mobilité à Nagoya, et sur le rapport à l'environnement et au politique. Cette étude n'avait pas pour ambition de démontrer une représentativité quelconque ou de donner des résultats exhaustifs. L'objet de cette étude était avant tout exploratoire. Nous avons donc pu développer une description d'une diversité de pratiques de déplacement au Japon, et appréhender la mobilité à travers une autre forme culturelle.

Cette étude sera utilisée dans notre thèse sous l'angle d'une analyse interculturelle afin d'apporter des éléments de compréhension extérieurs à notre propre culture.

Le recueil d'information

18 entretiens ont été réalisés auprès d'une relative diversité d'individus. Nous avons essayé d'obtenir un maximum de situations différentes. Mais ne connaissant personne sur le terrain et étant donné les limites de la durée de l'enquête, nous avons dû accueillir toutes les opportunités. Une majorité de femmes constitue notre échantillon. Les âges varient de 20 à 60 ans environ. Nous avons pu obtenir une diversité des lieux de domicile et d'activités ainsi que des modes de transports utilisés. Nous pouvons remarquer cependant que très peu de personnes vivent et/ou travaillent au centre ville. Hormis une ou deux exceptions, toutes les personnes qui n'ont pas de voiture sont étudiantes.

Nous avons également effectué de nombreuses observations dans Nagoya notamment sur les infrastructures routières, le métro, les espaces piétons et les infrastructures pour les vélos.

A Tokyo, notre passage a été très rapide, il n'était donc pas possible de faire beaucoup d'entretiens. Nous avons interrogé 2 personnes travaillant dans un centre de recherche pouvant nous donner des explications sur les manières de se déplacer à Tokyo et sur le fonctionnement des systèmes de transport, à travers leur point de vue et les connaissances

objectives qu'ils avaient sur le sujet du fait de leur compétence professionnelle dans ce domaine. Nous les avons également questionné sur leurs propres pratiques. Quelques personnes rencontrées informellement ont été interrogées et nous avons surtout fait des observations.

nom	sexe	age	Situation familiale	Domicile	Lieu de l'activité quotidienne	Activité	Modes de transport utilisés
Suzuki	F	30	single	near center	near home	student student business+part time	car+walk+PT
Saito	F	24	single	near center	near home	job	car+PT
Yoshida	M	32	single	near center	near home	cooker	car+walk
Kimura	F	31	married	Suburb	near city	sculpter/artist secretary and cook	car+bike+walk
Inoue	F	29	single	Suburb	near city	teacher student +part time	car+bike
Matsumoto	M	22	single	near center	near home	job near city	motorbike
Aoki	F	44	married+child	near center	near home	house wife	bike+PT+car
Yamada	F	37	married	suburb	near city	student researcher	car
Kato	M	32	single	near center	near center	engineer/chimical researcher in auto	bicycle+walk+PT+car
Sudo	F	29	single	suburb	near city	constructor	PT
Sasaki	M	48	married+3children	city center	city center	computer designer	car+PT
Takahashi	M	22	single	near city	near city	student	PT+bike
Hayashi	F	20	single	suburb	near city	school for children	PT
Nakamura	F	22	single	near city	near city	student in laws	bike+PT
Yamagushi	F	33	single	suburb	near city	business	PT
Shinizu	M	29	married	near city	near city	architect	PT+car

Entretiens papiers

Sakamoto	F	35	married+2 children	near city	near city	office worker	bike+PT+car
Yasuhiko	F	51	married+children	near city	near city	general manager	car
Watanabe	F	19	single	near city	near city	student	car+bike
Kobayashi	M	20	single	city	near city	college student	bike
Watanabe	M	30	married	suburb	suburb	employee	car
Okinawa	F	61	married	suburb	suburb	part job	car
Sato	F	60	married	suburb	suburb	without job	car
Yamamoto	F	21	single	suburb	near city	college student	PT
Ito	F	67	married	suburb	suburb	without occupation	car
Kyomori	M	63	married	suburb	suburb	without occupation	car
Ato	F	34	single	suburb	near city	student	bike+scooter
Kimura	M	22	single	near city	near city	student	bike
Yorimoto	F	30	single	suburb	near city	officer	car+PT
Shinsaku	F	22	single	near city	near city	student	PT+walk+scooter
Nakata	M	33	married	suburb	suburb	officer	PT+car+bike

Tokyo

Minamoto	M	25	single	city	near city	student	PT
Takayoshi	F	25	single	near city	near city	student	PT+walk+bike

Nous avons eu l'occasion de réaliser une étude sur le vélo en Chine et ainsi d'avoir une première approche par ce biais avec la culture asiatique. Mais le Japon ressemble davantage à notre culture « industrialisée », où la voiture est reine. Ne connaissant pas ce pays, nous nous étions imaginée que les Japonais étaient particulièrement préoccupés et impliqués dans les questions environnementales, pouvant être sensibilisés par l'accueil dans leur pays du protocole de kyoto. Nous nous étions imaginée une présence banalisée et un usage massif de véhicules hybrides et électriques et l'existence de systèmes d'information de pointe du fait du développement des technologies.

Hors nous avons été surprise de voir apparaître des résultats plutôt similaires à ceux de l'enquête réalisée en Ile-de-France. Toutefois en allant au bout de l'analyse, nous avons pu faire ressortir quelques traits culturels distincts qui permettront d'expliquer certaines pratiques et de questionner les comportements français.

Nous présenterons dans un premier temps les résultats de l'enquête. Puis nous tenterons d'en tirer les caractéristiques culturelles comparativement aux pratiques françaises, sous une forme synthétique, en mettant en exergue les similitudes et les divergences des deux cultures à travers les pratiques de mobilité et la place de l'environnement dans les mentalités.

Résultats de l'enquête

L'acquisition de la voiture

L'équipement automobile

L'acquisition de la voiture semble nettement plus systématique à Nagoya qu'à Paris. Les automobilistes ont au moins une voiture par famille et bien souvent par membre. Dans la famille de Suzuki, par exemple, il y a quatre voitures, une pour chaque membre.

Certaines personnes sont équipées de plusieurs voitures pour elles seules. Comme par exemple Sasaki qui possède 4 voitures : une pour ses déplacements quotidiens, domicile-travail, voiture qui appartient à la compagnie dans laquelle il travaille. Une deuxième voiture typée sport est utilisée pour ses activités individuelles de loisirs, le week end notamment. Il a une grosse voiture de sept places qu'il utilise le week end quand il se déplace en famille. Et enfin une voiture dont il ne se sert pas, mais que sa femme utilise pour faire les courses. A noter que souvent toutes les voitures possédées dans le noyau familial appartiennent au père de famille.

La famille de Yamada est aussi multi équipée. Elle possède sa propre voiture, et son mari en possède également deux à lui seul, il a aussi une moto et deux vélos dont il ne se sert pas, ou exceptionnellement pour faire du sport. Sa première voiture est une voiture de sport pour ses loisirs le week end, et l'autre est une grosse voiture pour ses déplacements pendulaires. Travaillant chez Toyota, la compagnie lui rembourse l'essence pour ces trajets, c'est la raison pour laquelle il a acheté cette deuxième voiture.

Au regard de nos enquêtés, il apparaît normal au Japon de posséder plusieurs voitures par foyer, et même plusieurs voitures par personne. On peut déjà noter ici la place de l'objet voiture au sein de la famille à travers l'usage qu'il en est fait.

L'acquisition de la voiture semble être aussi courante en grande qu'en proche banlieue. Nous avons le sentiment que peu de personnes vivent en centre ville. Le modèle de villes japonaises seraient a priori très similaire au modèle américain : c'est-à-dire un foisonnement d'activités commerciales et d'affaires au centre puis les habitations et quartiers résidentiels en proche et grande banlieue.

Le stationnement

Il faut savoir qu'il est obligatoire de disposer d'un garage avant de pouvoir acquérir une voiture. Une place de parking coûte très cher ce qui peut être un premier frein. Kato nous l'explique : « pour avoir une voiture on est obligé d'avoir une place de parking. Je loue une place 13000Y par mois (95 euros), mais dans le centre ville ce serait 20000Y ! ».

Bien souvent les individus ont plus de voitures que de places de parking. Il existe plusieurs stratégies, soit un système est mis en place pour surélever une voiture et rentrer les deux dans le garage, soit une place de parking est loué un peu plus loin dans le quartier, ou bien elles sont garées dans la rue. Mais il faut savoir que se garer dans la rue au Japon est illégal, et coûte une amende de 15000 Y (110 euros).

Les vélos et scooter peuvent être garés dans la rue, dans un parking spécifique, ou dans le garage à côté de la voiture.

Le coût

L'acquisition d'une voiture représente un investissement non négligeable. Non seulement le prix du parking au domicile est important, mais le stationnement au travail ou sur les lieux de loisir l'est aussi. En effet les parkings publics en centre ville sont très chers et peu d'entreprises disposent d'espaces de stationnement privés pour leurs employés.

Le coût d'achat est très variable. Il semblerait que tout le monde ou presque selon les enquêtes puissent acquérir une voiture, du moins ceux qui ont un minimum de revenu.

Au regard des personnes interviewées, seules les familles aisées ont les moyens d'acheter une voiture pour chaque membre de la famille et son acquisition ne se fait souvent pas avant le premier emploi.

Le coût de l'essence ne semble absolument pas être un problème majeur. Depuis de nombreuses années, le prix n'aurait pas augmenté. Ainsi quand les individus font un calcul, il leur revient bien souvent moins cher à l'usage de prendre la voiture que les transports en commun. Cela s'est vérifié auprès de beaucoup de personnes interrogées. Mais, tout comme nous l'avons vu pour le cas français, seuls le coût de l'essence et du parking est pris en considération.

Malgré les coûts que représente l'automobile, cet objet de mobilité semble banalisé et accessible à la majorité.

Une évolution logique de l'usage des modes

L'acquisition se fait en plusieurs étapes et suit une évolution logique entre les différents modes, comme nous avons pu l'observer pour le cas de la Région parisienne. Matsumoto nous explique cette évolution, « on va de mode en mode, petit on se fait emmener par nos parents, après on marche, puis on a un vélo ensuite on peut avoir une moto (ou scooter) à 16 ans, et ensuite une fois qu'on est diplômé et qu'on gagne son propre argent on a sa voiture ».

Au Japon on atteint la majorité à 20 ans, mais le permis de conduire s'obtient à 18 ans comme en France. Ainsi il semble tout à fait commun de passer son permis entre 18 et 20 ans. Cet âge donne enfin l'autorisation de passer à un autre statut. Yamagushi comme beaucoup d'autres, faisait du vélo pour se déplacer avant d'avoir sa voiture. Certains comme elle ou Shinizu l'ont utilisé essentiellement durant leur jeunesse, et ont arrêté en arrivant à l'université. « J'avais un vélo avant et je le prenais tous les jours pour aller à l'école élémentaire, mais après en arrivant à l'université, j'ai commencé à prendre le bus et le métro, je ne prenais plus le vélo parce que c'était trop loin de là où je vivais » (Yamagushi). D'autres ont continué jusqu'à l'acquisition de leur première voiture.

Yoshida a eu une petite moto à 16 ans avant d'avoir son permis et sa première voiture. « La moto c'est bien, mais on a trop chaud l'été et trop froid l'hiver, la voiture c'est plus confortable ». Il gravit donc des échelles de confort et de besoin au fur et à mesure de son cycle de vie.

Cette évolution logique des modes va de pair avec une évolution logique de recherche de confort.

Absolument toutes les personnes que nous avons interrogées avaient eu leur permis entre 18 et 20 ans, y compris les personnes âgées de plus de 60 ans. Nous pouvons donc supposer que cette norme sociale n'est pas nouvelle. Et après de nombreuses années d'acquisition de la

voiture, la démotorisation semble difficile, tout comme elle peut l'être pour les Français interrogés. Toutefois certains dispositifs peuvent faciliter ce changement de pratique. Le père de Kimura a changé ses pratiques de mobilité en passant de la voiture aux transports en commun. En effet à partir de 75 ans, les personnes âgées ont accès au bus gratuitement. Il n'y a pas de limite d'âge pour conduire au Japon, en France non plus. C'est aux personnes âgées elles-mêmes de juger de leur aptitude à conduire ou pas et d'arriver à se défaire sentimentalement et physiquement de leur voiture. Dans le cas de cette personne, ce service gratuit l'a certainement aidé dans cette rupture et ce changement de pratique.

Le permis, un passage obligé à 18 ans

Le permis semble être plutôt facile à obtenir, mais coûte relativement cher. Il est de l'ordre de 300 à 400 000 Y (2500 euros environ). Ato nous dit que « c'est facile au Japon ». Il faut compter entre 3 et 6 mois pour la formation. Yorimoto souligne que « c'est facile quand on a l'argent et le temps ». En effet, cela prend beaucoup de temps, et c'est une des raisons pour lesquelles les individus le passent à 18 ans, même s'ils savent pour la plupart qu'ils n'en feront pas usage avant leur premier emploi. Entre 18 et 20 ans, on disposerait de plus de temps, et on aurait l'avantage de se faire payer la formation par ses parents. « Ca prend beaucoup de temps de le passer et à 18 ans on a du temps ! C'est 340000Y pour passer le permis et y a beaucoup de cours » (Nakamura).

Sudo est la seule à ne pas avoir eu l'intention de passer le permis, les transports en commun lui suffisent amplement. Elle nous dit avoir été obligée à 23 ans pour trouver un emploi. En effet beaucoup ont soulevé l'importance de passer le permis dans leur recherche d'emploi. Nakamura nous explique que « au Japon quand on cherche du travail, ils demandent toujours si on a le permis de conduire et sur le CV il faut l'écrire ». Ainsi le milieu professionnel impose indirectement le passage du permis.

Nous pouvons noter que le passage du permis n'est pas directement lié à l'acquisition d'une voiture et nous verrons que son acquisition n'est pas directement liée à son usage.

Du passage du permis, ne va pas de soi l'acquisition de la voiture

Une distinction entre le passage du permis et l'acquisition de la voiture est à souligner. Certaines personnes possédaient leur permis de conduire mais ne disposaient pas de voiture. Ce n'est qu'une première étape, puisque l'acquisition de la voiture se fait bien plus couramment à l'entrée dans la vie active. Etudiant, on n'a souvent pas les moyens financiers nécessaires pour s'acheter une voiture. Ainsi quand on ne se voit pas en offrir une par ses parents, il faut attendre son premier travail, après avoir été diplômé pour acquérir sa première voiture. Beaucoup ont attendu près d'une dizaine d'années entre la passation de leur permis de conduire et l'acquisition de leur première voiture. « Quand je serai diplômé et que je gagnerai mon propre salaire, j'achèterai une voiture pour ma famille, là c'est trop cher » (Matsumoto). Kato confirme ce discours, « j'ai eu mon permis y a 14 ans quand j'avais 18 ans, et j'ai eu une voiture y a 4 ans, j'étais étudiant jusqu'à 27 ans donc je ne pouvais pas avoir de voiture. J'en ai acheté une après avoir été diplômé quand j'ai commencé à travailler. C'est la même chose pour beaucoup de japonais ». Shinizu a passé son permis à 18 ans, mais n'a eu sa première voiture qu'à 29 ans. « Avant, je n'avais pas assez d'argent pour en acheter une, j'ai travaillé pendant 4 ans avant de pouvoir en avoir une ». Saito a pu avoir sa première voiture à 24 ans,

parce qu'elle en rêvait tellement qu'elle a travaillé dur dans le seul but de pouvoir acheter sa propre voiture le plus rapidement possible.

Très rares sont les personnes qui ont pu obtenir une voiture dès la passation de leur permis. C'est le cas par exemple de Yamagushi qui a eu sa première voiture à 18 ans, ses parents lui ayant acheté. Ou de Suzuki qui a aussi eu une voiture en cadeau par ses parents.

Kimura a même eu une voiture avant d'avoir le permis. C'était un cadeau de sa famille, mais elle a mis un certain temps avant d'avoir son permis ne jugeant pas utile d'avoir une voiture jusque là. On peut supposer ici qu'il y a dans beaucoup de familles comme celle-ci une pression familiale en plus de la pression sociétale pour passer le permis de conduire. Non seulement les parents paient le permis à leurs enfants, mais souvent ils leur offrent une voiture. Certains sont même poussés à faire usage de la voiture pour rassurer leurs parents, comme c'est le cas de Yamada, « à 18 ans, mes parents m'ont dit de ne pas prendre les transports en commun, ce n'était pas sûr, parce que les filles peuvent se faire embêter dans le métro, donc ils m'ont payé une voiture ».

D'autres peuvent emprunter celle de leurs parents en attendant. Parmi les personnes que nous avons interviewés, beaucoup de ceux qui pouvaient avoir une voiture à disposition dans leur famille ne l'utilisaient que très rarement. Soit parce que la voiture est souvent utilisée par d'autres membres donc elle ne peut être empruntée que hors de ses heures d'utilisations, ou bien en cas d'urgence. « Quand l'enfant est malade par exemple ». Hayashi peut emprunter la voiture de ses parents, uniquement quand elle est sûre que ses parents « n'en auront pas besoin ou en cas d'urgence ». Soit parce que ces personnes n'apprécient pas spécialement de conduire. Souvent des femmes qui trouvent leur satisfaction dans les transports en commun. Nakamura achètera une voiture uniquement si elle en a besoin professionnellement, « si c'est nécessaire ». Sudo a peur de conduire et se juge dangereuse. Parallèlement, elle est satisfaite des transports en commun, et ne pas voir l'utilité de prendre la voiture, « je ne veux pas acheter de voiture et je n'emprunte jamais celles de ma famille, j'en n'ai pas besoin, les transports en commun sont très pratiques et ça me suffit, j'habite près d'une station ».

L'automobile : a rooted mode in minds

D'une part, comme nous l'avons vu, il est tout à fait logique et banal de passer son permis à 18 ans. On profite de ce droit que l'on obtient à 18 ans. Et on profite de sa première paie pour acquérir une voiture, objet d'un rite de passage dans le monde professionnel.

D'autre part, l'automobile représente un objet familial. Tout se passe comme si la voiture était une condition à la construction du noyau familial. En effet, souvent, l'homme se doit d'acheter une voiture pour sa famille. Et bien souvent deux voitures, une pour lui et une pour sa femme. Au Japon, souvent, la femme une fois mariée ne travaille plus, et devient femme au foyer. Ainsi, elle possède soit une voiture soit une bicyclette pour pouvoir faire les courses et prendre en charge les enfants. La famille de Watanabe en est un exemple, « mon père utilise la voiture, ma mère, son vélo et mon plus jeune frère son vélo ».

On peut ici faire l'hypothèse qu'on attribuerait à l'automobile un sens symbolique de construction de la famille. Nous verrons que son usage y est lié, puisque souvent la voiture est plutôt utilisée le week end pour les déplacements en famille.

Les hommes ont pour rôle de travailler dur et de faire vivre leur famille. Ainsi, l'automobile représenterait un objet de consommation très fort symboliquement en terme de statut au sein

de la famille. (Toutefois, il semblerait que ce soit les femmes qui gèrent le budget, et dans certaines familles, donnent de l'argent de poche à leur mari). Pour Shinizu, « c'est normal pour un homme d'utiliser la voiture ».

Un troisième fait dévoile cette banalisation de l'automobile. A Nagoya la ville et la mobilité ne seraient pas envisageables sans voiture.

Nagoya est la ville où est implanté le grand constructeur automobile Toyota, ainsi pour des raisons de participation au développement économique de la ville, certains individus ne conçoivent pas leurs déplacements sans voiture. On peut d'ailleurs noter que les enseignes d'autres constructeurs automobiles sont très rarement présentes sur les voitures qu'on voit circuler dans la ville. Nagoya est une des villes représentative de l'industrie automobile japonaise. Sudo nous dit que du fait de la présence de la compagnie Toyota, « le gouvernement doit vendre beaucoup de voitures, le Japon c'est le pays de la voiture. Et l'économie de cette région particulièrement est basée sur les constructeurs automobiles. Ils reconstruisent continuellement les routes et font en sorte que ce soit le plus agréable pour la voiture ».

Takahashi nous explique pourquoi il a passé son permis : « je pensais que j'aurais besoin de conduire une voiture, ici à Nagoya si t'as pas de voiture tu peux pas aller partout, c'est la ville de la voiture ! Les routes sont très bien faites par rapport aux autres villes, c'est parce que y a le constructeur Toyota. Après la 2è guerre mondiale, le gouvernement a décidé de reconstruire les rues pour la voiture.

Le poids des infrastructures

La qualité des infrastructures de la ville offre plus d'espace à l'automobile qu'aux autres modes de transport. En effet Nagoya ayant subi de nombreuses destructions en temps de guerre, sa reconstruction a largement privilégié la place à l'automobile. On peut le noter à travers les larges avenues et les infrastructures routières sur plusieurs niveaux notamment. Les autres modes semblent avoir moins leur place : le vélo est confronté aux distances et aux reliefs, et doit partager son espace avec les piétons. Il n'a pas d'espace propre. Les transports en commun, bien que se développant de plus en plus présentent des manques en terme de desserte notamment en banlieue, mais aussi en terme d'horaires et de fréquence. Ils ont aussi un coût très élevé.

En effet parmi ceux qui utilisent la voiture, beaucoup ne ressentent pas vraiment d'autres possibilités, du moins c'est celle qui leur paraît la plus satisfaisante. Une personne nous dit par exemple qu'en voiture elle mettrait 15 à 30 minutes, alors qu'en train, son temps de déplacement dépasse l'heure.

Toshikazu Yoshida⁶, responsable des politiques de la ville et des déplacements (voirie) pour la Ville de Nagoya, évoque dans une communication « les sérieux problèmes de congestion et de stationnement ». Toutefois, dans le discours de nos interlocuteurs, bien que ce problème ait souvent été évoqué, il ne paraît pas être un frein majeur dans leurs propos. Nous faisons l'hypothèse que la congestion peut encore être évitée ou qu'elle est supportable ne présentant que quelques ralentissements, et pas encore de réelles situations de blocage. De ce que nous avons pu observer, très rares ont été les embouteillages.

Les problèmes de stationnement semblent davantage être un frein, et beaucoup des personnes interrogées évitent de prendre leur voiture connaissant la difficulté à trouver une place.

⁶ Toshikazu Yoshida, co-director, street planning division, housing and city planning bureau, City of Nagoya, communication for the 7th ASEAN-JAPAN Workshop-cum-Seminar on Urban Transport, 2005.

Usage de l'entourage et acquisition

Nous avons pu constater que hormis quelques cas, beaucoup faisaient usage du même mode de déplacement que leurs amis. La plupart des amis de ceux qui se déplaçaient davantage en transports en commun, faisaient de même, et les amis de ceux qui se déplaçaient en voiture roulaient également majoritairement en voiture. Les amis de Ai sont également beaucoup plus souvent en vélo comme elle. Alors même que sa famille est en voiture.

Ceci n'est effectivement pas aussi systématique avec les membres de la famille. Ce qui s'explique soit parce que la personne interrogée n'était pas encore entrée dans l'étape d'acquisition de la voiture, celle du premier emploi ou de la construction de la famille. Ou bien, la personne interrogée était un homme et de fait sa femme bien souvent se déplaçait en vélo ou à pied. Sudo ne souhaite pas posséder ni emprunter de voiture alors que tous les membres de sa famille en ont une. Nous avons pu observer quelques reproductions de pratiques familiales concernant les personnes interrogées à Paris. Mais à Nagoya ce serait plutôt un modèle sociétal qui serait reproduit à travers les étapes d'acquisition de la voiture.

Une dissociation acquisition/usage

Il faut noter que l'acquisition de la voiture ne va pas de soi avec un usage intensif. Certains possèdent une ou plusieurs voitures mais ne s'en servent pas quotidiennement. C'est le cas par exemple de Shinizu, qui a une voiture pour la famille, mais effectue ses trajets pendulaires en transports en commun, pendant que sa femme utilise la voiture pour faire du shopping ou pour vaquer à ses loisirs. Il prend occasionnellement le taxi le soir pour rentrer quand il sort boire un verre avec des collègues. Il ne se servira de sa voiture uniquement le week end pour des déplacements en famille de loisir (promenade, shoppings, etc).

Nous verrons plus en détail cette dissociation dans la partie qui va suivre.

Usages et ressenti des modes

La voiture :

Usage selon l'activité. Semaine/week end

La voiture est davantage utilisée le week end pour se déplacer en famille, pour se balader, ou pour se rendre dans les lieux de destination non desservis en transports en commun.

Elle peut prendre la fonction d'un mode de déplacement pour se rendre à des activités de loisir, ou bien la fonction d'un objet de loisir, qui ne sert qu'à rouler, sans destination particulière.

Aoki nous dit que son mari ne prend jamais la voiture en semaine, il va travailler à pied ou en vélo, mais le week end il la prend soit pour emmener toute la famille en balade, soit pour aller à ses activités de loisirs comme jouer au golf ou emmener son fils à la pêche.

De même, Nakata l'utilise uniquement quand il est avec sa famille.

Sakamoto utilise le vélo et les transports en commun pour se déplacer habituellement, mais il lui arrive de conduire la voiture quand elle doit se rendre à un endroit peu pratique en transports en commun. De même quand elle se déplace en famille, elle prend la voiture « parce que c'est vraiment pénible de prendre le train avec des enfants ».

Pour d'autres, la voiture est utilisée pour les trajets domicile-travail, notamment pour les gens qui vivent en banlieue, ou ceux qui ont des horaires leur permettant d'éviter les heures de pointe.

Tout se passe comme si les individus régulaient leur mobilité de manière à éviter les problèmes de congestion avant qu'ils ne deviennent trop importants, en évitant les heures de pointe ou en n'utilisant leur voiture que le week end ou pour des destinations non desservis en transports en commun. Toutefois les problèmes de congestion semblent bel et bien s'accroître.

Usage selon les destinations. Banlieue/centre

La voiture est davantage utilisée pour se rendre en banlieue que dans le centre.

Ce sont essentiellement les gens vivant et travaillant en banlieue qui prennent la voiture. Watanabe ne voit pas comment il pourrait se rendre à son travail sans voiture, les transports en commun, sont très peu pratiques pour lui et il mettrait 2 voire 3 fois plus de temps. Il nous dit que le seul moyen pour diminuer son usage de la voiture serait de déménager ou de changer de travail.

Suzuki par exemple possède une voiture, mais comme elle travaille à proximité (à 15 minutes à pied), elle utilise sa voiture essentiellement pour se rendre en banlieue faire du shopping ou aller chez ses parents le week end une fois par mois environ, car le déplacement est moins long en voiture. Elle nous dit « si je prends les transports en commun, je mettrais plus d'une heure alors que si j'y vais en voiture je mets 40 minutes ». Elle la prend aussi pour aller chez des amis en banlieue. Mais elle nous avoue ne pas savoir si ce serait mieux en transports en commun. Pour ce déplacement Suzuki a choisi la facilité en se laissant guider par son amie. Celle-ci lui a expliqué comment venir en voiture et pas en transports en commun donc elle n'a jamais essayé autrement.

On peut donc se demander si le temps de déplacement estimé plus court en voiture n'est pas du ressort des représentations, et si finalement dans les faits, ce temps serait effectivement plus long avec ce mode.

D'autant plus que certaines personnes privilégient les transports en commun pour se rendre loin plutôt que la voiture, ceux-ci leur paraissant plus rapides mais surtout moins chers.

SaSudo prend généralement sa voiture mais quand elle doit se rendre loin, elle prendra plus volontiers les transports en commun. « Pour aller loin, je ne veux pas payer trop cher donc je préfère prendre les transports en commun, parce qu'en voiture plus on va loin, plus on utilise de l'essence, et puis y a la sécurité aussi, plus on fait de distance en voiture plus ça devient dangereux, donc je préfère prendre le train ».

On peut toutefois se demander si cette question de prix est belle et bien fondée pour ces personnes, étant donné le bas prix de l'essence et parallèlement, le coût élevé des transports en commun.

Shinizu prend les transports en commun la semaine parce que c'est ce qu'il y a de plus rapide et de plus sûr quant à la ponctualité. Il prend la voiture surtout le week end et notamment quand il doit se rendre loin en banlieue car dans ce cas, la voiture devient plus avantageuse au niveau financier que les transports en commun selon lui, qui deviennent de plus en plus chers avec l'éloignement du centre. Il prend également la voiture lorsqu'il est avec sa famille pour pouvoir transporter tout le monde. Et éventuellement quand il sait qu'il y aura des places de parking gratuites.

« Si je vais loin, je prends le train. Et pour aller dans le centre ville, y a souvent des embouteillages, donc en voiture ça va pas si vite, c'est beaucoup plus rapide en métro donc je choisis le métro » (Kimura).

Outre la distance, des problèmes de congestion et de stationnement

Dans bon nombre de cas, la voiture n'est pas utilisée pour se rendre en centre ville du fait des embouteillages, ainsi que du prix des parkings et de la difficulté à trouver une place. Les individus y vont en transports en commun. Kato semble être passionné de voiture. Il nous dit être fou de Formule 1 et utiliser le mode de transmission manuel plutôt qu'automatique. Toutefois son usage est très réfléchi, et il utilise davantage le vélo que la voiture. Les contraintes qu'il évoque pour éviter de prendre la voiture sont les routes surchargées dans le centre notamment et le prix du parking.

Yamagushi prend systématiquement sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail ou à divers endroits, mais quand il s'agit d'aller vaquer à des activités de loisirs en centre ville, elle prendra plus volontiers les transports en commun. Ceci du fait du nombre limité de places de parking au centre ville et de son coût relativement élevé.

« Si je dois aller en centre ville, je prends les transports en commun, parce que si je dois me rendre à différents endroits, en voiture faudrait que je trouve une place à chaque fois et au centre c'est très compliqué et puis du coût ça me coûterait plus cher si je dois payer le parking à chaque fois. Y a quelques parkings pas chers du tout, mais ils sont toujours complets » (Yamagushi).

Pour Suzuki, il en va de même, « c'est très difficile de chercher un parking, y a trop de voitures dans le centre et ça m'énerve ».

Le stationnement au lieu de travail est également une condition pour s'y rendre en voiture. Par exemple Sakamoto prend les transports en commun, et nous dit ne jamais avoir recours à d'autres modes « parce qu'il n'y a pas de place de parking au travail ». A contrario, Yamagushi prend sa voiture systématiquement parce qu'elle a un parking gratuit chez elle, et une place gratuite également sur son lieu de travail.

On constate de fait que seules les personnes qui ont un parking à disposition dans leur entreprise, ou qui ont des moyens financiers importants pour pouvoir payer une place de parking, vont travailler en voiture. Le principal frein que nous avons pu observer quant à l'usage de la voiture est directement lié à la possibilité et la facilité de trouver une place.

Pour Inoue, « tout dépend de l'endroit où on va, si on peut se garer facilement et pour pas cher, c'est plus pratique. Mais beaucoup de magasins ont des grands espaces de parking ».

Yaki nous explique que la plupart des parkings coûtent en moyenne 100Y pour 20'. « Et avec les moins chers pour le même prix on peut rester 30' ».

Finalement, on s'aperçoit que le choix du mode des individus interrogés dépend plus du calcul rationnel (choix en fonction du lieu d'activité et des contraintes notamment de congestion, de stationnement et de coût), que de l'affectif vis à vis de l'objet voiture.

Une perception des coûts d'usage de la voiture moins élevés que les transports en commun

Le coût des transports en commun semble bien plus élevé que celui de la voiture pour nos enquêtés. En effet beaucoup ont soulevé le coût non négligeable des transports en commun, mais n'avaient aucune idée du coût que pouvait représenter la voiture. « Si je prends les transports en commun, j'en aurais pour plus d'une heure et c'est très cher, sûrement 1000Y, (et en voiture ?) je sais pas le prix... peut être presque pareil avec l'essence et le parking... oui peut être la même chose mais en mettant moins de temps » (Suzuki). Certains ont l'impression que c'est beaucoup moins cher en voiture du fait du très faible coût de l'essence. Tout comme nous l'avons vu pour le cas de l'Ile-de-France, les individus considèrent

uniquement le coût à l'usage de la voiture sans tenir compte du coût d'achat et du coût d'entretien.

Suzuki nous dit dépenser 10000Y par mois pour la voiture, parce qu'elle n'a que l'essence et le stationnement à payer. En effet, ses parents se chargent de l'assurance et des réparations. Elle nous dit qu'elle n'utilise pas sa voiture très fréquemment non plus ce qui réduit d'autant plus les dépenses. Contrairement à ce que nous avons pu constater pour Paris, au Japon, les individus n'utilisent pas systématiquement leur voiture sous prétexte qu'ils en ont une. En France, du fait de l'investissement important, des automobilistes jugeaient préférable de le « rentabiliser » en l'utilisant au maximum.

Yamada prend sa voiture tous les jours pour aller travailler. Elle prend l'autoroute pour être à l'heure. « Je mets 30 minutes en voiture et avec le péage j'en ai pour 750Y. Mais c'est pas si cher, je pense qu'en transports en commun ça me coûterait plus cher, peut être 1000Y par trajet et en plus j'en aurais pour au moins 1h30 ».

Les activités nocturnes et l'alcool au volant

Le centre ville étant souvent embouteillé, les activités de shopping et nocturnes sont souvent réalisées en transports en commun. Mais une autre raison apparaît concernant les activités nocturnes : les règles concernant l'alcool au volant semblent très strictes et sont rigoureusement appliquées. Toutes les personnes interrogées disaient ne pas prendre la voiture quand elles allaient boire un verre. Un choix est à faire : soit on choisit de prendre sa voiture, soit on choisit de boire, et cela dépend des préférences de chacun.

En effet le fait de boire de l'alcool est un critère à part entière aussi fort que le stationnement et la congestion, si ce n'est plus.

« Quand je bois je prends les transports en commun, parce que on peut pas conduire quand on boit » (Yorimoto). « C'est bien avec les transports en commun on n'a pas besoin de se préoccuper si on boit de l'alcool » (Suzuki). Beaucoup effectivement ne prennent les transports en commun uniquement pour cette raison là. Inoue prend habituellement la voiture quand elle va faire du shopping en centre ville, mais si elle s'y rend pour boire elle prendra les transports en commun. Elle nous dit que les règles sont très strictes concernant l'alcool au volant. « Les règles sont très sévères avec l'alcool au Japon, il y a 7 ans à peu près elles ont commencé à être très strictes. Si on se fait arrêter par la police, on aura une amende de 300000Y (plus de 2000 euros) et un retrait de permis pendant 3 mois. (Il y a beaucoup de contrôles ?) Non la police contrôle de temps en temps, ça dépend des jours mais on ne sait jamais ! ». On peut donc noter ici qu'une règle stricte et surtout particulièrement sévère, influence considérablement sur les comportements, même si ces contrôles ne sont pas systématiques comme ils peuvent l'être aux Etats-Unis par exemple.

Sasaki ne prend jamais sa voiture quand il va boire, « la police au Japon est très sévère, si tu bois et que tu conduis, tu as une amende de 250.000Y donc pas de voiture ! ».

Contrairement à la situation française, au Japon, les amendes sont très dissuasives.

Les charges à transporter

Un autre critère pour préférer utiliser la voiture dépend des charges (sac, bagages) à transporter, notamment pour les activités de shopping ou de courses au supermarché. « C'est nécessaire la voiture pour aller faire les courses au supermarché, parce que si j'y allais à pied ça serait difficile parce que y a beaucoup de choses lourdes et en plus c'est sur une colline ! » (Yasuhiko).

Suzuki utilise sa voiture pour faire du shopping ou faire ses courses au supermarché. « Je préfère prendre la voiture parce que j'ai beaucoup de sacs lourds à transporter et le chemin n'a

que des montées et des descentes donc ça serait trop dur à pied. Et près de chez moi je n'ai pas de supermarché donc je suis obligée d'aller loin pour acheter de la nourriture » (Suzuki). Kimura prend sa voiture pour aller faire du shopping quand elle sait qu'elle aura des paquets lourds. « Si j'ai pas beaucoup de choses à acheter, ou que je vais juste prendre un verre, je prends le vélo ou je marche, mais si j'en ai beaucoup je prendrais la voiture ».

Par contre, Nakata, qui a pour habitude de prendre les transports en commun, a essayé une fois la voiture parce qu'il avait des charges à transporter, mais ce fut une très mauvaise expérience à cause des embouteillages et de l'insécurité qu'il a ressenti. Il essaie dans la mesure du possible de ne plus avoir à renouveler cette expérience.

Les déplacements de proximité ne se font pas en voiture

Hormis quelques cas isolés qu'on pourrait qualifier « d'addict à la voiture », les individus ne prennent pas la voiture pour réaliser des déplacements à proximité de leur domicile. Par exemple Watanabe utilise la voiture tous les jours pour se rendre au travail, mais prend son vélo pour aller au supermarché à côté ou au parc avec son enfant.

De même ceux qui vivent à proximité de leur lieu de travail s'y rendent à pied ou en vélo quand la distance est de l'ordre d'une ou deux stations de métro.

Seul Yoshida nous dit utiliser sa voiture pour n'importe quel déplacement y compris de proximité, mais il va travailler à pied.

Yamagushi a soulevé l'idée selon laquelle « la voiture c'est toujours facile à utiliser, donc on pense pas à d'autres modes ». Toutefois dans ses pratiques, on peut voir qu'elle ne prendra pas sa voiture pour aller au centre ville par exemple. On peut supposer que si elle avait véritablement un usage réflexe de sa voiture, elle la prendrait dans ce contexte-ci aussi.

Yamada est la seule à faire tous ses trajets en voiture pour ne pas avoir à marcher. Ayant un très mauvais souvenir de la marche et du vélo pendant son enfance, elle s'est jurée de ne plus jamais y avoir recourt.

Ainsi selon les personnes interrogées tout se passe comme si malgré la banalisation de la voiture dans les mœurs avec le passage du permis à 18 ans et l'acquisition de la voiture comme construction de la famille, les individus en avaient un usage plutôt réfléchi. En effet, quasiment tous ceux de notre échantillon ne prenaient pas la voiture systématiquement sans réfléchir à ce qui leur serait le plus avantageux en terme de temps et de charge mentale. Les critères retrouvés le plus souvent sont la distance à destination en lien avec l'offre de transports en commun et l'existence de place de stationnement, ainsi que leur accessibilité physique et financière. Mais on peut également citer des activités sujettes à l'alcool, ou bien plus rarement le fait d'être accompagné ou de porter des sacs en quantité ou en poids. On peut constater que majoritairement, les individus font leurs choix sous contraintes.

Idéal-type d'usagers

Nous pouvons distinguer deux types d'usage de la voiture liés au rapport qu'on entretient avec l'objet.

Certains sont passionnés de voiture et la prennent aussi bien pour des très courtes distances que des longues. Rester coincés dans les bouchons ne les dissuade pas. Ces personnes choisiront la voiture à l'alcool. En effet Yamada nous dit que même si les transports en commun étaient moins chers que la voiture elle prendrait quand même sa voiture tellement elle aime cet objet.

Elle prend exceptionnellement les transports en commun quand elle va boire de l'alcool, mais le plus souvent elle évite de boire pour pouvoir prendre sa voiture. Elle ne fait jamais de vélo et marche le moins possible car elle en a été dégoûté plus jeune. Ses parents habitaient en haut

d'une colline et elle a gardé une mauvaise expérience de la montée en vélo ou à pied. Elle s'est toujours dit « quand j'aurais mon permis je ne marcherais plus et ne ferais plus jamais de vélo ». Maintenant, sa « politique c'est de marcher le moins possible », et c'est donc par exemple de toujours choisir le supermarché le plus éloigné pour prendre sa voiture et ne pas avoir à marcher.

Yoshida est un passionné de voiture aussi, il a déjà eu au moins 5 voitures à lui, à chaque fois il cherche à acheter le dernier modèle, il essaie tant qu'il peut de suivre l'évolution du marché. Il a pour stratégie de revendre rapidement sa voiture pour pouvoir en obtenir un bon prix et n'est ainsi pas obligé de faire un emprunt important à la banque. Il nous dit qu'il regarde sa voiture comme si c'était sa petite amie, depuis tout petit il adore les voitures et en a fait une véritable passion. Ce qui l'intéresse c'est le design, il préfère une belle voiture même si elle est compliquée à conduire qu'une moins jolie mais plus simple d'utilisation. Il s'en sert donc le plus possible, mais son lieu de travail étant très proche de chez lui, il y va à pied. Ne pouvant se rendre sur son lieu de travail en voiture, tout se passe comme s'il profitait de toute autre occasion pour en profiter.

D'autres personnes n'auront pas le même attachement à la voiture n'y voyant qu'un objet utile de déplacement. Malgré la disponibilité d'une voiture au sein de leur famille par exemple, ils n'opteront pour ce mode que si les autres ne remplissent plus leur fonction de manière optimale. En ce sens, ils choisiront de prendre la voiture dans des situations occasionnelles particulières comme par exemple aller dans des endroits non desservis en transports en commun, ou bien trop loin en vélo, ou bien quand ils se retrouvent dans une situation à porter des objets lourds et/ou volumineux, ou encore pour transporter toute la famille. Ce cas semble le plus courant en ce qui concerne notre échantillon.

Yamamoto, une jeune femme interviewée de 21 ans, a son permis mais ne possède pas encore de voiture. Elle l'emprunte donc à sa famille de temps en temps, mais n'y a que très rarement recourt. Premièrement, elle n'éprouve pas de plaisir particulier à conduire et y voit plus d'inconvénients que d'avantages. Les critères qu'elle soulève pour expliquer les conditions dans lesquelles elle prendra la voiture sont l'existence de place de parking gratuite, si la destination est en banlieue, si elle ne boit pas d'alcool, s'il ne pleut pas, ou si elle est accompagnée d'autres personnes. Quand on l'interroge sur son itinéraire de la veille, elle a programmé dans sa journée d'aller au supermarché puis au cinéma et au restaurant. Elle a décidé d'y aller en voiture, premièrement parce que son ami avec qui elle allait passer la journée avait une voiture et comptait la prendre. Les autres raisons étaient d'une part qu'il y avait un parking gratuit, la station de métro était loin à destination et ils allaient revenir avec beaucoup de paquets. On note clairement ici le poids de l'influence de l'entourage, des infrastructures, et de la situation de mobilité réduite.

Nakamura n'apprécie pas non plus de conduire, elle a passé son permis à 18 ans comme tout le monde, mais conduit quasiment exclusivement pour conduire sa mère quand elle va la voir à Osaka et que celle-ci boit de l'alcool.

Les transports en commun :

Beaucoup utilisent les transports en commun, soit parce qu'ils n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture ou qu'ils n'ont pas de voiture à disposition quand ils le souhaitent, soit parce qu'ils optent pour ce mode selon un choix rationnel.

Un choix rationnel : entre gain de temps et ponctualité

En effet pour beaucoup de ces utilisateurs, Les transports en commun, plus précisément le métro, permet de se rendre assez rapidement à destination, d'une part. Shinizu par exemple a fait un calcul, en métro il met 20' pour se rendre au travail, alors qu'en voiture il met 45' à cause des embouteillages.

Mais d'autre part, les transports en commun sont surtout un moyen de se rendre à destination avec la certitude d'y être en temps et en heure, ce qui est déterminant dans ce pays. Par exemple Yorimoto possède une voiture mais ne s'en sert uniquement quand elle n'a pas de contrainte horaire. « Quand il n'y a pas d'heure je l'utilise, mais si j'ai pas assez de temps, je prends les transports en commun ». De même Shinsaku apprécie les transports en commun, parce que « c'est facile pour estimer l'heure ». Pour Sakamoto, les transports en commun, sont indispensables pour travailler parce que « pour travailler, la ponctualité est une priorité ».

Un point culturel intéressant est à soulever ici. Au Japon, le respect du temps est une valeur incontournable. On se doit d'être à l'heure, une minute de retard peut être perçue comme un préjudice. Nous pouvons noter ici que les transports en commun sont toujours à l'heure, s'il y avait ne serait-ce qu'une minute de retard, on entendrait de multiples excuses. Il a d'ailleurs été question d'un accident suite à l'augmentation de la vitesse d'un train pour rattraper un retard de 3 minutes.

Un autre avantage à ce mode, est comme le souligne Shinsaku qu'on « ne se préoccupe pas du temps qu'il fait, on n'a ni trop chaud, ni trop froid, s'il pleut on n'est pas mouillé ». Toutefois certains ont relevé le mauvais réglage de la climatisation, trop chaude l'hiver et trop froide l'été.

Quelques personnes interrogées n'aimaient pas conduire. Elles trouvent donc leur compte dans les transports en commun. « Moi j'aime pas conduire, je crains de tuer quelqu'un, au moins avec les transports en commun, on a l'esprit tranquille, on s'occupe de rien » (Nakamura). Les transports en commun sont ici préférés pour des raisons de sécurité et de réduction de la charge mentale.

Le bus, un système complexe

En ce qui concerne les bus, il semblerait que très peu de personnes les prennent, nous n'en avons pas rencontré. Et les statistiques montrent que seulement 320.000 personnes en 2004 font usage du bus, comparativement à 1.12 million pour le métro⁷, alors que le réseau de bus compte 732km et celui du métro seulement 90km.

Les personnes que nous avons interrogées nous ont expliqué que les informations sur le réseau de bus était très difficilement accessibles, ce qui fait de ce système de transport un usage très complexe. Et d'autre part, le bus est tout autant ralenti dans la circulation que les voitures, et de fait ne présente pas les avantages du métro quant à la valeur du temps et de la ponctualité tant prisée dans cette aire culturelle. En effet pour beaucoup, si le métro permet de les emmener là où ils souhaitent, il est inutile de prendre le bus, le métro étant plus simple et plus rapide.

Selon nos enquêtés les personnes âgées prendraient le plus souvent le bus. Par exemple Kyomori, 63 ans, le confirme : elle a une voiture mais utilise le bus pour se rendre dans le

⁷ Source : Toshikazu Yoshida, City Planning Bureau, City of Nagoya.

centre ville, et le vélo pour se rendre dans son quartier (la voiture est plutôt utilisée pour les voyages et les courses).

Un service de transports en commun limité

Les transports en commun ont l'avantage d'être toujours à l'heure, et de bénéficier d'un système d'information en temps réel très efficace. Toutefois, il n'y a un métro que toutes les 10 minutes sur beaucoup de lignes, ce qui est perçu comme étant trop long, il y a souvent des changements à faire, et les temps de marche entre les stations et/ou le lieu de départ ou de destination sont ressentis comme étant trop longs. L'inconvénient cité ici concerne le caractère non direct d'un trajet en transports en commun.

L'heure limite de fermeture du service est minuit et représente une source de stress pour les gens qui doivent faire attention au dernier train. Par exemple Yorimoto prend tous les jours les transports en commun, bien qu'elle possède une voiture, elle nous dit l'apprécier parce que « c'est bien comme ça je peux boire, mais y en a pas assez, l'heure du dernier train est trop tôt et du coup je peux pas m'amuser très tard ».

Beaucoup nous ont dit être assez satisfait des transports en commun, mais posséder une voiture reste malgré tout indispensable, car les transports en commun ne desservent pas tous les endroits, « ce n'est pas toujours très pratique pour aller à certains endroits en transports en commun, on ne peut pas aller partout ! On a besoin de la voiture parfois » (Hayashi).

L'automobile prend ici une fonction de mode de dépannage quand les autres alternatives ne peuvent satisfaire la demande de déplacement.

Un coût très élevé pour nos enquêtés

Les transports en commun semblent assez chers. De plus, on ne paie pas pour une zone comme la carte orange à Paris, mais pour une destination. La carte mensuelle par exemple ne permet un déplacement selon un certain tarif uniquement sur un trajet, en l'occurrence domicile-travail. Il existe plusieurs formes de tickets pour les transports en commun :

- des cartes saisonnières ou au mois, qui marchent sur une ligne fixe. Par exemple la carte de Ai, pour 6 mois, lui a coûté 45 000 Y (325 euros), avec une réduction étudiante, pour Yorimoto ça n'a pas été le même prix, elle a du payer 135 500 Y (environ 1000 euros) pour 6 mois, Nakata, paie une carte mensuelle 12000Y. Nakamura a une carte mensuelle également qu'elle paie 5600Y (40 euros) pour des trajets uniquement entre Motoyama et Nagoya. Tout dépend de la distance à parcourir. Chaque carte et tarif est adapté au déplacement régulier de chaque personne.
- des cartes pré-payées nommées YURIKA. Il s'agit de payer 2.000Y (14.50 euros) une carte et d'avoir pour 2.200Y (16 euros) de trajet par exemple, (3.000 = 3.300Y de trajet, etc.). Le prix est décompté au fur et à mesure des trajets. Cette carte peut être de deux types : soit pour la semaine; ou bien le week end et entre certains horaires en semaine, mais les prix varient. En effet par exemple Suzuki détient ces deux types de cartes : « j'ai deux cartes pré-payées, une que j'ai payé 2000Y mais qui me donne droit à voyager pour 2200Y, cette carte me sert uniquement la semaine. L'autre carte je l'ai payé 2000Y, mais je peux voyager pour 2400Y, donc je gagne plus d'argent, mais elle fonctionne uniquement les jours fériés et le week end ou entre 10 heures du matin et 4 heures de l'après-midi en semaine ».
- le ticket au trajet. Un trajet coûte entre 230Y et 360Y (entre 1.50 euros et 2.50 environ) selon la distance et la destination.

Du fait de cette variété de tarifs adaptés à chaque situation, il est difficile de savoir globalement le coût que représente la voiture comparativement aux autres modes. Selon nos enquêtes, un vélo coûterait environ 30.000Y, un vélo électrique 100.000Y, une belle voiture coûte entre 3.000.000 et 5.000.000Y, et les plus bas prix peuvent être autour de 800.000Y. Auquel il faut ajouter le prix du permis environ 300 à 400.000Y, et le coût de l'assurance, du garage ou parking, etc.

Une promiscuité mieux supportée qu'à Paris

A Tokyo, l'existence de pousseurs dans le métro et la densité de population témoignent bien de l'entassement et la promiscuité dont sont sujets les individus. Cependant, nous avons été étonnée de constater que la promiscuité ne semblait pas déranger les Japonais, jamais cette question n'est apparue dans leur discours, et il était difficile d'obtenir une explication. Nous faisons l'hypothèse qu'ils « font avec » sans se poser de question, le métro étant plus optimal. D'une part il leur permet de respecter la norme de ponctualité, et d'autre part, le réseau est très attractif et parallèlement les infrastructures routières moins bien développées. Nous le verrons plus en détail dans une partie consacrée à Tokyo. De plus, nous pouvons supposer que du fait de la densité de population de Tokyo, les Japonais sont habitués à vivre dans la promiscuité. En effet Hall⁸ notait que les Japonais « ont une beaucoup plus grande tolérance à l'entassement dans les lieux publics et dans les moyens de transport que les Européens du Nord ou les Américains ». Mais le paradoxe de cette culture réside dans le fait que les Japonais ne se touchent pas, et créent une distance pour éviter tout contact tactile.

A Nagoya, l'idée de transports en commun « bondés » a été évoquée par quelques personnes, mais le sentiment était davantage lié à la foule qu'à la promiscuité. La ville étant beaucoup moins dense qu'à Tokyo, les individus seraient moins habitués à la promiscuité et ainsi plus dérangés par l'entassement dans le métro.

Le vélo

Le vélo est un mode de déplacement peu énoncé comme tel. Pourtant il a bien usage d'un moyen de locomotion, mais ne semble pas, dans les discours, être à la même enseigne que les transports en commun ou la voiture.

Nous avons vu à travers la partie sur l'évolution de l'usage des modes que ce mode serait pour beaucoup, juste un tremplin vers d'autres manières de se déplacer.

On peut également faire l'hypothèse que ce mode étant essentiellement consacré aux déplacements de proximité, les individus ont moins la sensation de se « transporter », au même titre que la marche est très rarement considérée comme un mode de déplacement.

Un usage de proximité plutôt utilisé par les jeunes ou les femmes

A Nagoya, il est utilisé pour les courtes distances, beaucoup nous disent utiliser le vélo pour se rendre à des endroits à proximité, y compris ceux qui font régulièrement usage de la voiture. « Je prends le vélo quand c'est à côté ».

Il est notamment pratiqué soit par les femmes au foyer qui vont faire leurs courses ou emmener leurs enfants à l'école dans le quartier, ou bien par les écoliers et étudiants qui vont à l'école ou à l'université quand celle-ci est près de chez eux. Par exemple Aoki, mère au

⁸ Hall E. T., 1971, la dimension cachée, ed. Seuil.

foyer, est un exemple parmi d'autres. Elle prend son vélo tous les jours pour aller faire des courses ou pour emmener son fils à l'école.
Il est également utilisé par les personnes âgées.

Un usage très répandu dans les pratiques intermodales

Suzuki, avant de casser son vélo, l'utilisait pour aller à son travail, ce qui ne prenait que 10 minutes, ou bien pour aller jusqu'à la station de métro quand elle devait se rendre un peu plus loin. « En vélo je mettais que 10 minutes alors qu'à pied j'en ai pour 20 minutes quasiment ». Le vélo est très souvent utilisé pour se rendre à la station de métro la plus proche pour ensuite prendre le métro. En effet la pratique du park and ride est une des plus importantes utilisations du vélo. Ce mode semble être propice à l'intermodalité.

Des avantages face à l'automobile : le stationnement et la vitesse

Aoki préfère le vélo que la voiture parce qu'elle estime qu'il va plus vite. « En voiture souvent ça prend plus de temps pour aller au même endroit. En voiture y a beaucoup de feux, et puis beaucoup de sens unique donc on fait des détours, il faut attendre, alors qu'en vélo on va tout droit directement à la destination et on n'attend pas. Et puis pour prendre la voiture c'est un garage électrique donc faut attendre longtemps que la porte s'ouvre, alors que le vélo est dehors c'est plus rapide à prendre, et puis après en vélo on se gare n'importe où, y a des espaces partout alors que c'est compliqué de trouver une place en voiture ».

Pour Kato, le vélo est le meilleur moyen de se déplacer, « c'est très rapide, et puis comme les routes sont souvent surchargées, dans beaucoup de cas c'est plus rapide de se déplacer en vélo qu'en voiture ».

Ce mode de déplacement est plutôt utilisé pour les déplacements de proximité et concerne à la fois les femmes qui font des déplacements proches de leur domicile et ceux qui n'ont pas encore les moyens d'avoir une voiture comme les étudiants notamment.

Un moyen accessible à tous par son faible coût

Quelques personnes ont souligné le faible coût du vélo.

Souvent, le vélo est utilisé parce qu'on n'a pas le choix financièrement d'avoir un autre moyen de déplacement. C'est en cela qu'il concerne essentiellement les jeunes qui n'ont pas encore les moyens d'acquérir une voiture.

Shinsaku prend généralement les transports en commun, elle semble n'y trouver que des avantages, cependant il lui arrive d'utiliser son vélo en dépannage, quand sa carte de transport arrive à expiration. De temps en temps « c'est bon pour l'exercice et ça ne nécessite pas d'argent » nous dit-elle.

Quelques uns, comme Ato sont particulièrement gênés par la fumée des pots d'échappement et les accidents entre piéton et cycliste ou avec les voitures. Toutefois pour cette personne, on voit bien que le critère qui influence sa pratique est essentiellement financier, puisqu'elle est la seule à nous avoir dit que si elle gagnait plus d'argent elle choisirait la voiture, « parce que c'est plus sûr et plus confortable ». Mais elle poursuit en disant que si elle habitait à proximité de son école, elle « continuerait à y aller en vélo parce que c'est ce qui a de plus pratique et de moins cher quand on est près ».

Le climat et le relief, un frein à l'usage ?

Son usage est confronté au climat, notamment l'hiver avec le froid, ou la pluie. Mais ce facteur n'est pas tant un frein à son usage. Les gens se couvrent et sont assez bien équipés : avec moufle intégrée au guidon, attache du parapluie au vélo ou habileté à rouler d'une main.

Beaucoup on simplement dit que c'était gênant, mais n'ont pas changé leur pratiques pour autant. Ils s'équipent en conséquences avec pull et manteau imperméable.

Quand le vélo est trop désagréable pour certain quand il pleut, ils prennent les transports en commun ou marchent. « En vélo je mets 5 minutes mais quand il pleut je préfère marcher et je mets ¼ d'heure » (Nakamura).

Quant au relief, cette ville comporte beaucoup de collines et de montées, ce qui semble pouvoir être un frein pour certains. Shinizu faisait du vélo quand il était à l'école comme beaucoup puis il a arrêté pour faire usage des transports en commun, notamment à cause des montées, « j'avais un vélo avant quand j'étais étudiant à l'université de Nagoya mais y a beaucoup de montées autour donc j'ai arrêté ».

Le vol, un problème comme en France ?

Contrairement à Paris, le vol n'est pas un critère de non utilisation. Les gens n'attachent que très rarement leur vélo, ils prêtent peu d'importance au vol du fait de son moindre coût notamment. Toutefois, il y aurait de plus en plus de vol, « y a de plus en plus de voleurs de vélo parce que c'est facile à voler comme on l'attache rarement ! » (Nakamura).

Les enquêtés ne se sont pas plaints du vol mais plutôt de la police qui les arrêtaient souvent pour vérifier si c'était bien leur vélo. Sasaki explique que beaucoup de jeunes se font arrêter et doivent montrer la carte du vélo pour prouver que c'est le leur. La police semble donc faire beaucoup de prévention contre les vols de vélo.

Des infrastructures développées mais une absence d'espace propre

Il y a cependant beaucoup d'infrastructures pour le vélo : parkings couverts, stationnement aux abords des entreprises, universités, stations de métro.

Mais deux problèmes se posent. D'une part nombreux parkings seraient payants, et il est strictement interdit de stationner hors des espaces réservés sous peine d'enlèvement. « Le problème avec le vélo c'est que y a pas de garages publics gratuits et puis on est souvent arrêté par la police, parce qu'il y a de plus en plus de vol » (Nakamura).

Et d'autre part, le principal inconvénient du vélo est son absence d'espace propre. Ils ne sont pas autorisés à rouler sur la route, et sont donc contraints de partager l'espace des piétons, ce qui est ressenti comme dangereux autant par les piétons que par les cyclistes. « On ne peut pas savoir comment bougent les piétons, faut toujours faire attention, ils peuvent changer de direction à n'importe quel moment, alors que les voitures c'est moins dangereux parce qu'au moins elles ne bougent pas spontanément comme les piétons » (Takahashi). Mais selon un interviewé, en banlieue ils sont sur la même route que les voitures et présentent donc aussi un danger pour eux et pour les automobilistes. « C'est très stressant » (Kimura).

Certains ont émis le souhait également de pouvoir prendre le vélo dans le métro afin de parfaire les pratiques intermodales.

Les deux roues motorisés

Les deux-roues motorisés ne semblent pas être un mode de transport à part entière. Ils sont le plus souvent mis au même rang que le vélo, notamment pour ce qui est du stationnement et des effets sur l'environnement, ou bien assimilés au mode automobile en ce qui concerne la vitesse. La distinction entre scooter et moto a été très difficilement identifiable.

Ce n'est pas un mode très présent de manière générale. Nous avons peu souvent eu l'occasion d'en voir. Les scooters sont utilisés plutôt par les étudiants universitaires, quant à la moto, il a

été très rare d'en voir circuler dans la ville de Nagoya. On a davantage eu l'occasion d'en voir à Tokyo.

Les taxis

Ce mode est très rarement utilisé, seulement par les personnes plutôt favorisées qui peuvent se permettre financièrement de le prendre notamment en fin de soirée après la fermeture du métro ou après une soirée trop arrosée. « C'est très cher alors je le prends de temps en temps quand j'ai bu et qu'il n'y a plus de métro » (Kato). « Je le prends rarement, c'est vraiment en dernier recours, parce que quand y a plus de métro je demande à ma sœur ou ma copine de venir me chercher » (Sudo).

Stratégies d'usage pour maximiser son temps de trajet et gérer l'incertitude

Un test comparatif : la recherche de la ponctualité et du gain de temps

Les individus choisissent leur mode de déplacement en fonction de leurs activités principalement et de ce qui sera le plus rentable en terme de charge mentale. L'automobile ne remplit pas toujours les critères escomptés, de temps notamment, alors les individus choisiront un autre mode, et particulièrement les transports en commun qui ont eux la particularité de répondre aux exigences de ponctualité.

Nous avons pu observer que le critère du temps était de loin le plus important, et notamment la question de la ponctualité, ceci reflétant une des valeurs de cette culture. Ainsi pendant la semaine et notamment pour les trajets domicile-travail, l'usage de la voiture n'est pas toujours systématique, probablement du fait que l'on recherche avant tout la certitude d'être à l'heure. Toutefois pour les activités de loisir et notamment le week end quand il est moins requis d'être à l'heure, la voiture est plus utilisée.

Inoue apprécie les transports en commun « parce qu'ils sont toujours à l'heure. C'est bien pour les grandes distances, on peut prédire l'heure d'arrivée, parce qu'en voiture, on ne peut pas prévoir le temps, sauf si c'est une route que je connais, que je prends souvent, je sais, je peux prévoir le temps que je vais mettre ». Il est donc plus difficile de prévoir le temps de trajet en voiture qu'en transports en commun, mais en connaissant le trajet, le temps de déplacement devient plus mesurable en voiture. On acquiert un capital, une connaissance qui permet de gérer cette zone d'incertitude.

« Quand je prends la voiture j'essaie de calculer combien de temps je vais mettre, donc je réfléchis aux embouteillages, mais je sais où ils sont et à quelle heure donc je fais en sorte de les éviter. Mais bon c'est vrai que ça dépend des jours et des conditions, des fois il y a un accident qu'on n'avait pas pu prévoir ». En effet, comme nous l'avions vu pour le cas de Paris, le caractère aléatoire de la voiture reste présent même si les individus tentent de le maîtriser. Mais paradoxalement, du fait des durées de trajet très aléatoires et non systématiques, ils font le pari qu'il n'y aura pas de problème sur la route.

Ils vont dans certains cas, expérimenter le temps de trajet en voiture et le temps de trajet en transports en commun avant d'opter pour le plus avantageux.

Par exemple, Aoki prendra sa voiture soit quand sa destination est trop loin pour y aller en vélo, soit quand le lieu est trop loin de la station de métro.

Certains vont également faire un comparatif entre le vélo et les transports en commun. C'est le cas par exemple de Kato.

Les individus cherchent avant tout à gagner du temps. Et pour certains, la voiture permet d'en gagner, « je prends la voiture parce que ça me permet de gagner beaucoup de temps et je veux plus de temps libre » (Yasuhiko). Certains prennent la voiture quand ils ont du temps pour se rendre à destination. « Tout dépend si j'ai assez de temps pour me rendre à destination » (Kyomori)

Nous avons vu pour le cas de l'Ile-de-France que le temps pouvait être gagné en activité, soit après le déplacement soit pendant le déplacement notamment en transports en commun. Pour le cas de Nagoya, il n'en a jamais été question, le temps de trajet optimisé avec tel ou tel mode permettait de gagner du temps à l'arrivée pour ses activités, mais il n'a jamais été question de gagner en activité pendant un déplacement en transports en commun. De nos observations, nous n'avons jamais eu l'occasion de voir des gens travailler dans le métro, quelques-uns lisent ou jouent, mais il s'agit plutôt d'activités pour passer le temps que pour en gagner. (passer le temps ou gagner du temps)

Les choix très rationnels en terme de temps et de coût, ne prennent pas en compte le facteur confort ou plaisir hormis pour les passionnés dits « addicts ». Le vélo est considéré comme plus rapide et plus pratique pour des trajets à proximité, les transports en commun quand il s'agit d'aller plus loin en banlieue pour quelques-uns, mais surtout pour aller au centre ville de sorte à éviter tout problème de congestion et de stationnement, et l'automobile, davantage pour des trajets en banlieue, ou pour n'importe quel trajet quand les heures d'affluence peuvent être évitées.

Eviter les heures d'affluence

Certains ont la possibilité d'adopter des stratégies d'évitement des heures de pointe. En effet soit ils ont la possibilité d'avoir des horaires flexibles dans leur entreprise. Il semblerait que ce système commence à se développer. Soit ils profitent d'horaires décalés et travaillent très tôt le matin et très tard le soir. Sasaki prend habituellement sa voiture pour aller travailler, même s'il vit et travaille dans le centre ville. « Je vais toujours travailler très tôt et je rentre tard chez moi donc je n'ai jamais d'embouteillages ». Toutefois il lui arrive de prendre le taxi régulièrement quand il a des déplacements professionnels dans la journée ou bien les transports en commun quand il doit se rendre en banlieue « à cause des embouteillages ». On peut donc supposer que son usage de la voiture est rationnel s'il est prêt à faire usage des transports en commun quand il se doit. Il ne prend également jamais sa voiture quand il va au restaurant ou dans des bars, boire des verres.

Toutefois pour les quelques « addicts » à l'automobile, elle est utilisée à n'importe quel moment de la journée et pour n'importe quelle distance. Quand on est passionné on ne compte pas !

Nous restons perplexes sur l'idée que tous évitent les problèmes de congestion. Nous avons retrouvé la même chose pour le cas de l'Ile-de-France. Plusieurs hypothèses peuvent être suggérées : soit nous n'avons pas rencontré de personnes confrontées quotidiennement aux embouteillages, soit les personnes que nous avons interrogées ne nous ont pas dit toute la vérité de manière à justifier leur choix pour l'automobile, soit elles ne le vivent pas comme une contrainte forte mais plutôt comme une gêne. Et enfin comme dernière hypothèse sans

doute plus probable, et que nous avons pu vérifier en France pour quelques-uns, la situation de blocage dans un embouteillage met la personne dans un état de nerf et d'agressivité mais une fois la situation d'énervement passée, la mémoire très sélective fait oublier ce mauvais moment pour ne garder que le meilleur. Ce qui expliquait en France pourquoi certaines personnes persévéraient à utiliser leur voiture alors qu'elles étaient régulièrement confrontées à ce genre de situation.

Le park and ride

Le « park and ride » est assez développé, on peut observer de nombreux parcs à vélo ou de voitures aux abords des stations de métro. Au regard des personnes interrogées, cette stratégie d'usage est souvent pratiquée avec le vélo, mais ne l'est pas avec la voiture. Nous avons pu observer des infrastructures de parkings pour voitures exclusivement en grande banlieue, alors que les parcs à vélo se retrouvent quasiment à toutes les stations de métro en centre, proche et grande banlieue. Beaucoup prennent leur vélo pour se rendre à la station de métro la plus proche. Nous pouvons même avancer que cet usage du vélo est le plus courant.

Ato nous dit avoir pris son vélo pour se rendre à la station de train, puisqu'elle habite en banlieue et assez loin de la gare. Elle a donc garé son vélo dans un parking payant pour vélo.

De même Sakamoto vit assez loin de la station de métro, donc elle s'y rend en vélo. Pour Nakamura, le parking à vélo coûte trop cher donc elle gare son vélo chez une amie qui habite à proximité de la station. « Je vais jusqu'à la station en vélo ça me prend 10 minutes, sinon j'en aurais pour 20 minutes à pied. Et je le mets dans le garage de mon amie, c'est un garage à voiture mais y a la place de mettre mon vélo. Et si je le garais à côté de la station, je me le ferais prendre par la police parce que c'est interdit, et sinon faut payer, autour des stations les garages sont très souvent payant et c'est 100Y la journée ».

Kimura fait usage du park and ride quand elle nous raconte un trajet. « J'ai pris ma voiture ce matin pour aller travailler parce que j'ai une place de parking donc c'est facile, mais y avait un peu d'embouteillage j'ai mis 1h. Ensuite je suis venue ici en voiture c'était plus simple et plus rapide parce que c'est de banlieue à banlieue. Mais après je vais à un dîner dans le centre, donc je vais garer ma voiture près de la station de métro Motoyama pour ne pas avoir à changer de métro et je vais prendre une ligne directe, c'est beaucoup plus pratique et plus rapide en métro. C'est direct. Et ensuite si j'ai bu de l'alcool je prendrais le métro pour rentrer à la maison et si j'ai pas bu, je reviendrais chercher ma voiture en métro pour ensuite rentrer chez moi en voiture ».

Takahashi met ¾ d'heure pour se rendre à l'université. Il va jusqu'à la station de métro en vélo, le gare dans un parking gratuit puis continue son trajet en métro.

La recherche d'information

Avant d'engager son déplacement, certaines personnes regardent un plan, ou bien des sites sur Internet. A ce sujet, de nouveaux systèmes d'informations sont en train d'être développés pour donner le temps de trajet en temps réel via Internet avec n'importe quel mode. D'autres se servent exclusivement du GPS, ou encore regardent les indications sur la route. Régulièrement on peut voir des panneaux au niveau des feux rouges indiquant la situation sur un plan de quartier, ce qui permet de voir par où passer en fonction des sens uniques.

Kato par exemple nous dit que seules les personnes qui utilisent très souvent la voiture savent quand les routes sont embouteillées. Ainsi pour avoir cette information, il regarde sur Internet.

« Si y a des embouteillages tout dépend de la destination, si je peux y aller en vélo je choisis ça, mais si c'est trop loin je devrais quand même prendre la voiture, donc à ce moment là, comme c'est une vieille voiture, j'ai pas de GPS, donc je regarde sur Internet avant de partir et sur une carte pendant le trajet pour savoir par où passer et éviter les embouteillages ».

Sasaki utilise principalement sa voiture en centre ville contrairement à la plupart des personnes interviewées. Pour éviter les embouteillages, il se réfère constamment à la radio, « je me tiens toujours informé par la radio quand je conduis, il y a une radio qui donne toutes les informations sur le trafic dans la ville, donc je sais quel chemin prendre et ne pas prendre, combien de temps j'en aurais pour aller là ».

Quelques personnes interrogées ont opté pour un mode parce qu'elles ne sauraient se déplacer autrement. En effet par exemple Suzuki va chez son amie en banlieue qu'en voiture parce que c'est avec ce mode qu'elle a obtenu l'information nécessaire pour ce déplacement : « je prends la voiture quand je vais chez mes amis parce que je ne sais pas comment y aller en transports en commun. Je n'ai jamais essayé et je n'ai aucune idée de comment faudrait faire. Je n'ai pas regardé de carte de transports en commun parce que mon amie m'a expliqué comment venir en voiture et pas en transports en commun donc j'ai suivi ses indications, et du coup je fais toujours pareil ».

Sudo est toujours allée à son travail en transports en commun et nous dit également ne pas savoir comment faire autrement : « je n'emprunte jamais la voiture à ma famille parce que je me perdrais si je conduisais une voiture ». Des habitudes sont donc prises à partir d'une première information donnée, et ne semblent pas être réversibles par peur de l'inconnu. On constate clairement ici la question du capital de mobilité nécessaire pour se déplacer et choisir le mode de transport le plus optimal. Plus nombreuses sont les personnes en Ile-de-France qu'à Nagoya, qui n'ont pas les connaissances suffisantes pour comparer les modes et opter pour le plus optimal objectivement en terme de temps et de coût.

Takahashi apprécie les transports en commun pour leur rapidité et leur précision : « je pense que ça va plus vite en transports en commun, dans les endroits que je connais bien, je sais tout ce qu'il faut faire, par où passer, à quelle heure pour aller au plus vite ». Il en va de même pour Hayashi, « si je vais à un endroit que je connais pas en voiture, ça me prendra plus de temps. Mais c'est très difficile de trouver une carte de bus, alors que pour le métro c'est déjà en tête. Et si je sais déjà que y a une ligne de métro qui y va, ça va plus vite donc je choisis ça ». En effet comme nous l'avions vu pour Paris, la carte des bus semblent beaucoup plus difficile à intégrer que le plan du métro. Non seulement il est très difficile de se procurer un plan du réseau de bus mais il est aussi très complexe.

Des pratiques multimodales

Finalement, il ressort des pratiques de mobilité des personnes interrogées à Nagoya, une forte tendance à la multimodalité. Les individus font usages de différents modes de déplacement selon les lieux de destinations, les activités et les contraintes associées. En effet, on peut dire que les transports en commun, la voiture ou le vélo sont plutôt utilisés de manière rationnelle. Dans certains cas, la voiture est plutôt utilisée le week end que la semaine pour des activités de loisirs, plutôt pour des destinations plus ou moins proches notamment en proche banlieue, quand il s'agit de se déplacer en famille ou bien de transporter des choses. Les transports en commun sont plutôt utilisés pour se rendre en centre ville, ou pour des sorties « alcoolisées », ou bien encore pour des destinations assez lointaines quand elles sont desservies. Le vélo est

lui plutôt utilisé pour des destinations de proximité dans le quartier, pour faire des courses ou pour se rendre à la station de métro la plus proche.

Les contraintes associées à ces trois modes sont de l'ordre de la distance, du temps et de la ponctualité, du coût lié au déplacement, de la possibilité de stationnement et de son coût, de la réglementation quand à l'alcoolémie au volant notamment.

Quasiment toutes les personnes interrogées ici possèdent un vélo et une voiture. Contrairement aux pratiques parisiennes, au Japon ces deux modes de transport ne semblent pas s'opposer.

Kato a clairement des pratiques de mobilité multimodales : il possède une voiture et un vélo. Vivant à 10 minutes à pied de son travail, il choisit le vélo pour s'y rendre en semaine car c'est plus rapide. Il y va à pied de temps en temps quand il pleut. Il utilise la voiture le week end pour ses activités de loisirs, quand il va jouer au tennis notamment à 20 minutes. Lorsqu'il nous raconte la journée de la vieille, un dimanche, on constate que la voiture n'est pas systématiquement utilisée. Il a effectivement conduit sa voiture pendant 20 minutes pour aller jouer au tennis, mais en rentrant il a pris son vélo pour aller chez sa copine, il en a eu également pour 20 minutes. Ce trajet n'est pas assez long selon lui pour prendre la voiture, il aurait toutefois pu prendre les transports en commun, il aurait mis 7 minutes, mais en étant confronté à un changement de métro et à un coût bien plus élevé que le vélo. Ensuite il est allé faire du shopping à proximité de chez son amie en marchant 5 minutes.

Beaucoup nous ont dit que même s'ils avaient une voiture ils continueraient à prendre d'autres modes, ce que nous avons pu constater dans leurs pratiques. Par exemple Hayashi nous le décrit très bien, « même si j'avais ma propre voiture, je n'abandonnerais pas les autres modes, je prendrais la voiture que si c'est le moyen le plus pratique, donc je ne la prendrais pas si y a des bouchons, ni si je ne suis pas familière avec l'endroit où je vais. En transports en commun, les indications sont meilleures qu'en voiture ».

Au regard de G. Amar revendiquant l'invention de la ville de la multi-éco-mobilité, nous pouvons imaginer que la culture japonaise se rapprocherait de cette ville « idéale ». En effet, en faisant usage des modes offerts par la ville de manière rationnelle, c'est-à-dire en adaptant chaque mode à sa propre fonctionnalité, la mobilité devient « multi » et relativement « éco ». En effet, selon l'auteur, la multimodalité consiste à « changer d'échelle, de vitesse, de genre de mouvement, de mode ». Ainsi de multi-modalité nous pouvons parler de « multi-mobilité » pour reprendre ses termes. « Chaque citoyen est potentiellement à la fois un automobiliste, un cycliste, un usager du métro, du bus et du train, et un piéton ». Et il peut l'être au cours d'un déplacement, d'une journée ou d'une vie.

Représentation des modes et image associée

La marche

Elle est souvent associée à la santé, au bien être pour le corps, à la flânerie. Mais elle est aussi perçue comme fatigante, et trop lente.

C'est toutefois le mode le plus libre pour certains, puisque « c'est pas la peine de choisir par où passer par exemple, tu peux aller partout où tu veux passer par des escaliers, des petites ruelles, etc... » (Nakamura).

Pour certains ce n'est pas agréable de marcher à Nagoya parce que tout est fait pour la voiture. « Le design de Nagoya est fait pour la voiture pas pour les gens, donc marcher n'est pas agréable » (Kimura).

Le vélo

On attribue les mêmes éléments au vélo. Il est souvent associé à ceux qui font un régime ou qui prennent soin de leur corps, ou encore les sportifs.

Il est également perçu comme confortable et pratique, permettant de se rendre facilement à différents endroits. Beaucoup l'apprécient parce que c'est plus rapide que marcher et puis avec le panier il est plus pratique et moins fatiguant de transporter des choses.

Ils y voient beaucoup de liberté, « c'est très pratique, t'es libre, même si y a des embouteillages, tu peux aller où tu veux » (Kimura).

Certains ont évoqué son faible coût. Pour Ato, le vélo et les deux roues motorisés ne sont pas chers et pratiques. De plus ils ne sont pas confrontés à des problèmes de trafic.

Quelques-uns voient en ces deux modes doux, marche et vélo des bienfaits pour l'environnement. En effet, Ato par exemple décrit le vélo comme étant bien pour faire de l'exercice, donc pour la santé, mais également bon pour l'environnement puisqu'il n'y « a pas ni de CO², N et P ». Kimura le confirme, « le vélo c'est bon pour l'environnement et la santé ».

Toutefois Ato dit que ça peut être fatiguant par moment, dangereux, et qu' « on respire du poison avec les voitures ».

Certaines femmes n'apprécient pas le vélo car elles risqueraient de prendre le soleil et d'avoir un teint halé ce qui n'est pas désiré dans la culture japonaise.

Ce mode devient également un problème quand on a des enfants en bas âges ou plusieurs enfants. Mais nous avons pu observer beaucoup de vélo qui pouvaient comporter deux voire trois sièges enfants sur le porte bagage et le guidon.

Le vélo est souvent associé aux étudiants, et jeunes de moins de 18 ans ou aux femmes pour aller faire les courses. Shinsaku nous dit « c'est pour les jeunes ». Certains l'associent aussi aux personnes âgées.

Nous pouvons ici noter que la mobilité et l'usage des modes à Nagoya est un bon analyseur des différenciations entre sexes : Shinizu est très explicite à ce sujet, « les voitures pour les hommes et le vélo pour les femmes et les étudiants ».

Les deux-roues motorisés

Ils sont perçus comme bruyants, dangereux et peu confortables quand il fait froid, mais pratiques en même temps. « Ça va plus vite que le vélo et c'est moins fatiguant. On peut passer entre les voitures » (Matsumoto). Ce mode est souvent situé entre le vélo et la voiture, pour ce qui est de la vitesse, mais aussi du confort et de la fatigue, ou bien encore concernant l'environnement. « Ça pollue mais pas autant que la voiture et c'est pas aussi écologique que le vélo, c'est entre les deux » (Matsumoto).

Les transports en commun

Ils sont perçus comme sûres, pratiques et confortables, faciles d'usage. Et surtout « confiants/rassurants », car toujours à l'heure et très ponctuels. « Les métros c'est toujours à l'heure, c'est bien plus sûr qu'en voiture » (Suzuki). En effet pour Sudo, le train est le meilleur transport au Japon de part sa ponctualité et sa fiabilité.

Sasaki apprécie les transports en commun parce qu'ils sont toujours à l'heure, mais l'inconvénient est qu'on ne peut pas se rendre à destination directement.

Très peu ont soulevé la dimension bénéfique pour l'environnement.

Ils sont perçus par certains comme étant le meilleur moyen de transport du fait du nombre très réduit d'accidents et du gain de temps.

Le métro est également moins fatigant que la voiture pour quelques-uns, « on n'a pas de responsabilité, on ne réfléchit pas, on n'a pas besoin d'être attentif pour éviter des accidents ». Ainsi le métro aurait l'avantage de diminuer fortement la charge mentale des usagers.

Cependant, on ne peut pas en dire autant du bus. Il ne semble pas aussi pratique. « C'est compliqué de comprendre le chemin des bus et puis c'est jamais aussi ponctuel que le métro » (Matsumoto). De plus ils ne sont pas très confortables, « c'est bruyant, et puis on est toujours secoué, avec les coups de frein, et puis ça prend plus de temps à cause des embouteillages » (Matsumoto). « Le temps pour atteindre la destination dépend du trafic » nous dit Kutoba.

Sudo confirme ceci en disant : « le bus arrive jamais à l'heure et puis y'en n'a pas tant que ça par heure, et ça ne couvre pas tant de zones que ça ».

La principale contrainte est leur prix. « C'est plus cher qu'à Tokyo ! » (Shinizu). En effet, beaucoup ont relevé le coût excessif des transports en commun. « C'est plus cher que la voiture ! au Japon l'essence est pas chère, c'est 125 Y le litre (95 cents) ».

Une deuxième contrainte est le temps d'attente du métro : « C'est très pratiques surtout pour aller dans le centre, on peut aller à beaucoup d'endroits mais c'est vraiment très cher et l'intervalle entre chaque train est trop long ! Faut attendre 10 minutes entre chaque train !! » (Kato).

Il faut noter également la contrainte de la fin de service relativement tôt, « le problème c'est qu'il faut toujours s'inquiéter du dernier métro » (Takahashi).

En soi, Shinizu préférerait la voiture « parce que c'est privé, je peux être tranquille seul ou avec ma femme, alors que les transports en commun, c'est tout simplement public ! ». Mais il a opté pour un choix rationnel en terme de temps plutôt qu'en terme de confort.

Certains disent que « les transports en commun sont toujours bondés » (Yamagushi) mais ce sont notamment ceux qui ne les utilisent que très rarement.

Yamada suggère de baisser l'âge du permis de conduire, « ça serait mieux si c'était à 14 ans parce que là aux heures de pointes c'est que des écoliers et des étudiants dans le métro, au moins y aurait moins de monde aux heures de pointe » dans les transports en commun.

Les transports en commun, sont systématiquement associés aux étudiants, et parfois aux personnes âgées, notamment en ce qui concerne le bus. Ils le sont parfois aux actifs, notamment ceux « qui vont boire de l'alcool après le travail et donc se déplacent tous ensemble en transports en commun ».

Shinizu nous dit également que ceux qui utilisent les transports en commun sont ceux qui n'ont pas la possibilité d'avoir une voiture, ou bien qui vivent à proximité d'une station de métro ou de bus, ou ceux qui n'ont pas besoin de voiture et qui peuvent utiliser fréquemment les transports en commun. Il agrmente ses propos en disant que ce genre de situation se retrouve davantage à Tokyo.

Les taxis

Ils sont considérés comme excessivement chers selon les enquêtés, mais ont un côté pratique. Et comme le car-sharing, ils sont qualifiés par certains comme étant « environmental friendly ».

Le car-sharing

Il est très peu connu de nos enquêtés. Tous l'assimile au co-voiturage et y voit plutôt un système contraignant, « ça doit être difficile de faire ça, et c'est pas si confortable parce qu'on doit être avec d'autres gens, on ne peut pas choisir l'heure, et puis il faut partir à une heure bien précise donc on n'est pas aussi libre qu'avec sa voiture » (Kato).

Sudo nous raconte que sa mère fait un peu de co-voiturage avec des amis pour aller au travail, « mais c'est vraiment pas commun au Japon ».

Yamada a travaillé sur un système de car-sharing à Nagoya, elle aurait donc eu une carte de membre, mais ne s'en sert absolument pas. « On peut réserver par Internet ou par téléphone, on va à la station de car-sharing on met la carte et on peut prendre une voiture, c'est un peu différent que de louer une voiture. J'ai fait ça une ou deux fois, mais y a qu'une station donc ce n'est pas très pratique, il faudrait qu'il y en ait plusieurs et qu'on puisse laisser la voiture à un autre endroit. Et puis là le nombre de membres est très restreint ».

La voiture

Enfin la voiture est perçue comme pratique très majoritairement. Elle permet d'aller où on veut et quand on veut, de transporter sa famille, de porter des bagages ou des quantités de sacs lourds. Ce mode de transport est souvent privilégié parce qu'il permet de se rendre à destination directement, « porte à porte » (Inoue). Kimura apprécie en voiture de pouvoir changer de destination soudainement quand elle veut.

Certains comme Shinizu ou Yamagushi par exemple apprécient ce mode en particulier parce qu'il est privé et donc permet plus de libertés qu'un mode public. « J'aime bien c'est un espace juste pour moi, je peux mettre la radio, écouter des CD, chanter... » (Yamagushi).

« j'aime pouvoir écouter de la musique ou bien me maquiller, ça c'est quelque chose que je veux pas faire en public, les gens ne font pas ça au Japon, ça se fait pas, les Japonais sont trop timides. Et puis je peux fumer... » (Suzuki).

SaSudo apprécie de pouvoir aller où elle veut, et puis elle se sent relaxée dans sa voiture, « quand je me sens triste je vais me détendre en voiture » (SaSudo). Quelques-uns ont soulevé l'effet déstressant de la voiture, « c'est très confortable, la pression redescend je me sens relaxé » (Sasaki).

Elle donne de la liberté, mais coûte chère, du moins à l'achat et au « stockage », puisque son coût d'usage ne semble pas être perçu comme excessif par nos enquêtés, du fait semble-t-il que les prix de l'essence soit très bas, et n'augmente pas sensiblement.

Il semblerait également que plus on va loin en banlieue, plus les transports en commun coûtent chers par rapport à la voiture, alors que pour aller en centre ville, les transports en commun sont plus rentables financièrement. De plus avec les embouteillages au centre ville, la voiture est une réelle perte de temps. Mais d'autres avaient au contraire l'impression de dépenser plus en voiture suivant les distances à parcourir.

Certains y voient l'avantage de pouvoir se déplacer à plusieurs, « c'est pratique, on peut la prendre à 3 ou 4 personnes, on peut la partager. Avec la voiture on peut aller à des endroits avec des amis tous ensemble. Alors que la moto c'est seulement 2 personnes » (Matsumoto).

Certains, notamment ceux qui ne conduisent pas ou peu ont soulevé la sensation de danger que représentait la voiture. Pour beaucoup un des plus gros danger en voiture est causé par les personnes âgées qui ne sont plus en mesure de conduire correctement. En effet il semblerait, tout comme en France, que les personnes âgées doivent rendre volontairement leur permis de conduire et prendre la décision d'arrêter par elles-mêmes. « Il n'y a pas de loi pour ça mais c'est très dangereux, les jeunes dans les familles doivent les convaincre d'arrêter mais c'est pas facile » (Matsumoto).

Aoki souligne également ce danger, « c'est très dangereux de conduire surtout à cause des personnes âgées, elles ralentissent et accélèrent sans arrêt, elles s'arrêtent soudainement, c'est vraiment stressant ! À chaque fois que je vois un danger c'est toujours une personne âgée. Au Japon, les personnes âgées arrêtent de conduire quand elles sentent qu'elles deviennent un danger, y a pas d'âge limite ».

Certains y voient en effet que des inconvénients, comme Sakamoto par exemple, « la voiture c'est dangereux, y a pas de place de parking et on peut jamais arriver à l'heure ».

D'autres perçoivent la voiture de manière contradictoire avec leurs pratiques, comme par exemple Yasuhiko, qui utilise quasiment systématiquement sa voiture, mais qui dit par ailleurs que « ça cause du surpoids parce qu'on manque d'exercice, c'est dangereux avec les accidents de trafic, c'est bruyant, et ça cause de la pollution ».

Certains ont évoqué les embouteillages mais ce ne semble pas être un frein à l'usage de la voiture. « Des fois y a des embouteillages, mais ce n'est pas une raison pour prendre les transports en commun, si y avait vraiment de gros embouteillages qui nous empêchaient de bouger, peut être que je changerais pour prendre les transports en commun, mais là ça va, ce n'est pas une trop grosse contrainte ». En effet, nous avons relevé pour l'étude sur Paris que les personnes se sentaient fortement contraintes quand elles ne pouvaient absolument plus bouger, quand elles étaient coincées et ne maîtrisaient plus leur mobilité. Il semblerait qu'on retrouve quelque peu cette idée pour la situation de Nagoya : les individus ne sont pas encore gênés par les embouteillages parce que ceux-ci ne les immobilisent pas. Tant qu'ils continuent à avancer et ne se sentent pas complètement bloqués, les embouteillages ne sont pas vécus comme suffisamment contraignants pour devenir des freins à l'usage de la voiture.

La voiture est surtout associée aux hommes et aux travailleurs, et à un usage familial.

En effet Yoshida nous dit également que « le vélo et les transports en commun c'est plutôt pour les jeunes de moins de 18 ans, mais une fois qu'on a son permis on peut avoir une voiture ». Toutefois il dit également que ce sont plutôt les salariés qui prennent les transports en commun et les cadres ou travailleurs indépendants qui ont leur propre voiture.

Pour Yamada ce sont ceux ne peuvent pas se déplacer en transports en commun, ou bien « pour les fous de voiture, comme (elle) moi ! ».

Image de la ville et du système de transport idéal

Concernant l'image d'une ville et d'un système de transport idéal, les avis sont partagés. Certains souhaitent plus de routes, plus de voitures, plus d'infrastructures. Comme par exemple Yoshida, passionné de voiture, envisage la ville avec beaucoup plus de routes, d'autoroutes surélevées pour réduire les embouteillages. D'autres envisagent de développer différents niveaux d'infrastructures pour répartir un espace propre pour chaque mode, « il faudrait que les trains soient sous terre, et les bus et les voitures a des niveaux différents, et puis que les piétons et les cyclistes soient encore à un autre niveau. Il ne devrait pas y avoir d'interaction entre tous les transports, ça serait plus sûr et y aurait moins d'accident » (Yamada).

Et puis il y a ceux qui apprécieraient plus d'espaces verts et de zones inaccessibles aux voitures. Comme Nakata qui souhaite moins de voitures et qui soient moins bruyantes, et parallèlement, plus de transports en commun. Suzuki rêve aussi d'espaces verts, de grands parcs, et l'absence de voiture en centre ville. « Actuellement y a beaucoup plus de routes pour la voiture que pour les piétons, il n'y a pas assez de place pour marcher c'est difficile d'être piéton ».

D'autres misent tout sur le développement des technologies avec la création de nouvelles voitures hybrides par exemple ou de nouveaux carburants plus favorable écologiquement.

Comparaisons avec d'autres pays

Des transports en commun plus développés au Japon ?

Lorsqu'ils comparaient leur ville et leur pays à d'autres dans le monde, il est nettement ressorti que les transports en commun ailleurs étaient beaucoup plus développés et particulièrement dans deux villes : à Paris « je pouvais me déplacer n'importe où dans Paris en métro jusque tard le soir en toute sécurité » (Sakamoto), et Tokyo « c'est le seul endroit où on peut aller n'importe où en train » (Nakata).

Pour Kimura, si le réseau de métro était comme à Tokyo, ce serait beaucoup mieux. « À Tokyo on peut vivre avec le métro seulement, on peut aller où on veut et quand on veut, mais à Nagoya c'est impossible, on ne peut pas vivre sans voiture, y a que 6 lignes et y a pleins d'endroits où on ne peut pas aller ».

Kato confirme également l'existence du meilleur réseau à Paris et Tokyo, « le réseau est très développé, c'est très pratique on peut aller partout. Et à Tokyo c'est très dur d'avoir une voiture, les parkings sont très chers. Donc les gens là bas utilisent le métro pour le centre ville et quand ils doivent aller loin en banlieue, ils peuvent utiliser un système de car-sharing privé et ils louent une voiture ».

Quelques-uns ont le sentiment que les transports en commun sont mieux au Japon car plus sûrs et plus précis au niveau des horaires. D'autres notent qu'ils sont plus chers qu'ailleurs, mais s'accordent sur leurs performances (ils ont l'avantage d'être plus sûrs, confortable et pratique). « Dans les autres pays y a beaucoup de retard » (Shinizu). « Pour les trains, y a jamais de retard donc c'est plus confortable et plus pratique ».

« Le train est le mode de transport le plus développé au Japon, ils couvrent plein de villes et est toujours à l'heure, il n'y a jamais une minute de retard. En Angleterre, y a beaucoup de retard, plusieurs fois j'ai attendu ½ heure le train, y avait aucune annonce pour le retard, et plusieurs fois je m'apercevais qu'en fait le train avait été annulé, mais personne nous informe ! » (Sudo).

Takahashi évoque aussi le retard des transports en commun dans d'autres pays, et il nous raconte qu'à Osaka, il y a eu récemment un accident de train à cause de quelques minutes de retard, pour nous expliquer l'importance de la ponctualité au Japon.

Certains ont évoqué également les grèves. Au Japon, il n'y a jamais de grève, le service public est un service pour la collectivité, qui se doit d'être continu. Ils étaient très surpris de voir autant de grèves dans les autres pays et notamment en France. « J'ai été très étonnée de voir que les trains pouvaient être en retard, et puis en grève, j'ai jamais vu ça ! au Japon c'est interdit de faire grève, on ne peut pas faire grève, le service doit être continu et à l'heure, on dit souvent que c'est le pays du service d'ailleurs ! » (Nakamura).

Les transports en commun sont perçus comme plus sûr au Japon par certaines personnes. Par exemple l'existence de wagons exclusivement réservés aux femmes, rassure. Ils sont indiqués par un label rose au sol sur le quai et sur le wagon. Mais nous n'avons pas eu l'impression que c'était tant respecté.

Et puis le fait qu'il n'y ait pas de vol dans le métro comme il y en a dans d'autres pays.

Aoki explique ce sentiment par le type d'usagers. « Peut être que c'est parce que dans le métro au Japon on trouve surtout des hommes d'affaires ou des étudiants ou encore des femmes au foyer, on ne peut pas trouver des personnes violentes, alors qu'à Boston, l'atmosphère met en danger ».

Il a été toutefois apprécié ailleurs de ne pas avoir à attendre le métro trop longtemps. En effet à Nagoya le temps d'attente pour la plupart des lignes de métro est de 10 minutes.

Certains ont cité des petites villes en Europe notamment où il y aurait beaucoup de petits bus de villes « bon pour l'environnement, très fréquents avec une bonne desserte, et surtout beaucoup moins chers ». « En Malaisie, les bus et métro sont très simples » (Yamagushi).

Les transports en commun au Canada ont souvent été perçus comme meilleur qu'au Japon, du fait notamment du service 24h/24. Ainsi que des pass mensuels qui permettent de se rendre à n'importe quel endroit, contrairement au Japon, où ce genre de pass se restreint à un trajet. Ils sont également particulièrement peu coûteux comparativement au Japon. Non seulement ils coûtent moins cher mais il n'y a pas de différence de prix entre le centre et la banlieue. On peut aller partout, et c'est très facile de comprendre le fonctionnement des bus et des métros. Finalement après nous avoir décrit tout ceci, Suzuki nous dit que là bas on n'a pas besoin de la voiture.

Quelques-uns ont fait un parallèle entre les villes américaines et les villes japonaises où au centre ville, c'était très pratique de se déplacer en transports en commun, mais dès qu'on allait en banlieue, il devenait nécessaire de prendre la voiture.

Un usage des taxis plus facile ailleurs

Beaucoup ont évoqué la possibilité de se déplacer en taxi dans d'autres pays du fait de son moindre coût. « En Corée c'est plus pratique de prendre le taxi que le métro, c'est très peu cher et on peut aller partout, bien plus loin qu'en métro. Et en Malaisie y a que des taxis ! » (Yamagushi).

Des infrastructures routières plus performantes au Japon

Shinizu note le confort du revêtement de la route au Japon comparé aux autres pays visités, « quand ils ont construits les routes ils ont utilisé de l'asphalte, et c'est très confortable, alors que dans les autres pays ça vibre ».

Beaucoup ont fait référence au grand nombre de routes au Japon et aux nombreuses avenues très larges. Li souligne que les indications sur la route en voiture sont très bien faites et très claires au Japon.

Nagoya semble également beaucoup mieux adaptée aux voitures. Aoki compare cette ville à Kyoto qui est restée très traditionnelle du fait qu'elle n'est pas été détruite pendant la guerre. « Nagoya a été beaucoup détruite donc ils ont pu reconstruire un système pour la voiture, faire des infrastructures plus adaptées pour la voiture. A Kyoto, les rues sont étroites et y a beaucoup de congestion. A Nagoya les routes sont suffisamment larges ». « C'est vraiment un système pour la voiture à Nagoya » nous dit Kato.

Kato apprécie le système de rond point en France, « c'est pratique pour rendre la circulation fluide, et on n'a pas besoin d'attendre longtemps au feu ».

L'absence d'espace propre aux cyclistes

Matsumoto a remarqué qu'à Amsterdam par exemple, les routes étaient divisées équitablement en trois, pour les piétons, les vélos et les voitures, donc « c'est beaucoup plus agréable et sûr pour les vélos ! ».

Toutefois, Aoki note qu'aux Etats-Unis où elle a vécu plusieurs années, il était impossible de faire du vélo tant les infrastructures n'étaient pas adaptées. « J'étais obligée de prendre la voiture tous les jours là bas et du coup j'ai grossi, mais le vélo c'était trop dangereux, j'ai essayé quelques jours mais j'ai vite abandonné, il n'y a rien pour le vélo là bas, je préfère ici ». Elle ajoute qu'aux Etats-Unis elle « n'avait pas le choix, la voiture était le seul moyen de se déplacer, à pied ou en vélo c'était beaucoup trop dangereux à cause des voitures et puis les transports en commun ne permettaient pas d'aller partout et c'était dangereux aussi, y avait beaucoup de vols et de violence ».

Le respect des règles : une différence culturelle forte

Une autre différence relève de l'attente aux feux que ce soit du côté des voitures ou des piétons, les temps des feux sont particulièrement longs au Japon. Et tous les respectent. Tout le monde ne traverse qu'aux passages piétons et uniquement pendant le feu vert, même s'il n'y a pas de voiture. « A Londres les feux changent très vite de couleur, donc on n'attend pas beaucoup qu'on soit en voiture ou à pied, c'est mieux, parce qu'au Japon faut attendre très longtemps ! » (Matsumoto). Ceci témoigne bien du civisme des Japonais et le respect strict des règles.

Toutefois le temps d'attente est vraiment long et c'est un poids pour les usagers. Les interviewés nous font remarquer que le temps d'attente est beaucoup moins longs dans les autres pays, et notamment que les gens décident du moment et de l'endroit où ils veulent traverser, « ils choisissent quand ils veulent traverser, ils n'attendent pas aux feux, c'est eux qui jugent s'ils peuvent y aller ou pas. Mais c'est dangereux » (Shinizu).

Matsumoto a été marqué à Rome par le fait que les gens traversaient n'importe où et n'importe quand. « C'est très dangereux, les voitures vont vite et même si c'est rouge les automobilistes traversent la route. Ils ne respectent rien, ils se fichent des règles. Et c'est pareil pour les piétons, même si le feu est rouge ils traversent. Les Japonais respectent beaucoup les règles ».

Le mode de paiement dans les modes de transport est différent. Au Japon on paie à la sortie, il y a une file, les gens font la queue pour descendre du bus par exemple et on paie un par un au chauffeur directement. Ainsi il est impossible de frauder. Pour le métro il en va de même, des gardiens sont à la sortie et surveillent le passage de la carte dans les machines.

Nous pouvons ajouter ici le respect des lois concernant l'alcool au volant.

Des pratiques environnementales plus développées à Nagoya ?

Les pratiques environnementales et particulièrement le tri sélectif semblent être largement plus développé à Nagoya qu'ailleurs, y compris à Tokyo.

Certains ont évoqué la saleté des autres pays par rapport aux villes du Japon où il n'y a quasiment pas de poubelles dans les rues, ni de mégots de cigarette.

Il est souvent apparu que les Américains n'avaient aucune pratique environnementale : la voiture est reine et ils ne font pas le tri des déchets. « Aux Etats-Unis, il n'y a pas de système pour trier les déchets, tout est dans une seule poubelle. Au Japon, ça fait longtemps qu'on fait le tri, et aujourd'hui c'est encore plus poussé » (Yamada).

Nous pouvons voir un décalage entre l'investissement de la ville et des habitants pour le tri sélectif d'un côté et de l'autre le manque important de prise de conscience concernant la pollution automobile. Il faut souligner également que la plupart des voitures à Nagoya sont des grosses berlines, des 4x4 ou des monospaces, donc des véhicules volumineux et très polluants.

Une conscience plus marquée ?

Beaucoup ont le sentiment que les Japonais sont plus conscient de l'environnement, notamment à travers la nette avancée concernant le tri des déchets. Très peu ont estimé l'inverse. « Les Japonais sont plus préoccupés par l'environnement global du monde. Le recyclage est très bien fait au Japon, l'air conditionné est mieux utilisé, le papier est bien réutilisé, et puis y a beaucoup de programmes télévisés pour expliquer le tri des déchets ». Toutefois, Matsumoto nous dit que la voiture est, sans aucun doute, le mode le plus utilisé, et notamment du fait de la présence de beaucoup de compagnies automobiles avec Toyota, Nissan et Mitsubishi.

Aoki pense que les Américains sont beaucoup moins préoccupés par l'environnement qu'au Japon, ils s'inquiètent quelque peu de leur santé, mais absolument pas de l'environnement, selon elle.

Finalement tout comme nous l'avions noté pour Paris, il y aurait quatre types de personnes à Nagoya : ceux qui sont très concernés par l'environnement et qui essaient d'avoir des pratiques de mobilité durables (très rare), ceux qui sont concernés mais ne veulent pas changer leurs pratiques, ceux qui sont concernés mais se sentent impuissants, et ceux qui ne sont absolument pas concernés.

Une petite comparaison avec les systèmes de transport de Tokyo

Il faut noter tout d'abord que les quelques personnes que nous avons interrogées informellement à Tokyo ne possédaient pas de voiture et n'avaient pas systématiquement le permis de conduire. Parmi celles interviewées, l'une habitait proche de son lieu de travail mais en banlieue, l'autre habitait dans l'est de la ville et se rendait à son travail dans l'ouest ce qui comptait plus d'une heure de trajet en métro. Ils nous ont démontré clairement l'inutilité d'avoir une voiture à Tokyo. « C'est très cher d'abord pour avoir un garage mais le réseau est très dense, donc on n'est pas du tout handicapé sans voiture. Mais dans les banlieues les parking sont moins chers donc c'est plus facile d'avoir une voiture » (Takayoshi). Ils nous disent que de toute façon il y a de la congestion partout que ce soit sur la route ou dans le métro, « rien qu'à Tokyo y a 10 millions d'habitants, et avec la banlieue y en a 30 millions, donc ça fait beaucoup de monde qui va au centre ville, donc les gens essaient d'utiliser les transports en commun, mais y a tellement de monde que le matin à l'heure de pointe, des personnes sont là pour pousser les gens dans le métro. Le matin c'est entre 8h et 9h et après le soir y a pas vraiment d'heure de pointe, on va dire que ça commence à 5h ». Takayoshi nous explique que les individus sont confrontés au problème du stationnement, « beaucoup de compagnies n'ont pas de parking privé, donc les gens doivent payer tous les jours pour le parking, donc c'est très cher et puis les routes sont très embouteillées, donc les gens préfèrent prendre les transports en commun ».

Non seulement le réseau est très dense, mais le métro est très ponctuel aussi. « On est sûr d'arriver à l'heure alors qu'en voiture faudrait partir très tôt. Dès que y a une minute de retard, on entend beaucoup d'excuses » (Takayoshi). Minamoto nous explique aussi qu'en métro « on est sûr de l'heure à laquelle on va arriver, alors qu'en voiture avec les embouteillages, on n'a aucune idée, les gens ne peuvent pas imaginer pour combien de temps ils vont en avoir ».

Il semblerait que la pratique de location de voiture ponctuelle soit très répandue à Tokyo, beaucoup de personnes se déplacent régulièrement en transports en commun, et loue une voiture pour la journée quand ils ont besoin de partir loin, ou pour d'autres situations occasionnelles.

Le réseau est très dense et très bien conçu, mais il semble compliqué. Takayoshi nous dit « le système est très complexe, les gens connaissent le réseau dans l'ensemble, mais hors de leurs trajets pendulaires, ils y sont beaucoup moins familiers ».

En effet, il existe deux compagnies publiques et une multitude de compagnies privées qui se sont accaparées la banlieue. De fait, les titres de transport sont multiples : des cartes au mois, au semestre, des pass combinés, des cartes pré-payées et les tickets uniques. Mais seulement 2 compagnies peuvent être combinées donc il faut souvent prendre plusieurs cartes pour

pouvoir effectuer son trajet. Minamoto met une heure pour aller à son travail, il doit prendre 3 compagnies différentes et possède donc 2 cartes mensuelles. Non seulement il doit payer ces deux cartes, mais en plus une carte n'est valable que pour la ligne et l'autre uniquement pour le trajet pendulaire. Donc dès qu'il doit se rendre dans d'autres endroits il doit payer des tickets à l'unité. Ces cartes lui coûtent 6660 Y l'une et 5660Y l'autre par mois.

Quant aux bus, ils ont plutôt pour fonction de combler les quelques manques avec le métro, et permettent parfois d'éviter les changements de métro. Mais comme partout, le réseau de bus est très complexe et il est difficile de se procurer un plan du réseau. Takayoshi nous explique également que sur Internet on ne trouve que des informations concernant les trajets en métro mais aucune en bus. Pour Minamoto, seules les personnes qui ont un arrêt de bus à proximité et pas de station de métro sont au courant du réseau de bus.

Le plus gros manque concernant le système de transport touche plutôt les infrastructures automobiles. En effet il semble manquer beaucoup d'espace pour les voitures, et le réseau suppose de systématiquement repasser par le centre pour se rendre de banlieue à banlieue. Il n'existe pas de routes comme le périphérique ou la francilienne en Ile-de-France. Les bus se voient dédier un espace propre uniquement pendant les heures de pointes, mais ce n'est souvent pas suffisant. Minamoto nous dit qu'en voiture « il n'y a pas beaucoup de solution, il n'y a pas beaucoup de voie rapides et très peu d'espace de stationnement ».

Le réseau de métro lui, continue de se développer à un rythme soutenu avec la construction de nouvelles lignes, ou le prolongement d'autres. Par contre le service se termine aussi à minuit, ce qui est une source de stress pour ne pas rater le dernier train.

Par contre, très peu d'infrastructures sont mises en place pour les vélos, « il n'y a pas de bonnes conditions, les vélos ne sont pas très bien considérés, il n'y a pas d'espaces propres, ils sont avec les piétons, et comme y a beaucoup de monde sur les trottoirs aussi, y a souvent des conflits entre piétons et cyclistes » (Takayoshi).

Concernant les politiques de limitation de la voiture, tout d'abord il faut souligner que la ville est conçue de telle manière que la plupart des centres d'attractions et de shopping sont souvent regroupés en espaces piétonniers entre les grandes avenues. Mais en plus de cela, des grandes avenues de 4 à 5 voies sont fermées aux voitures le week end, samedi et dimanche. Les voies express ont différents tarifs selon les heures d'utilisation, la nuit est beaucoup moins chère par exemple et des tarifs spéciaux sont aussi fixés hors heures de pointes.

Au sujet de la conscience environnementale, comme partout, les individus ne semblent pas très concernés. « Les gens connaissent sûrement les problèmes environnementaux, mais ils ne se rendent pas compte de l'ampleur du problème, quand ils choisissent leur transport ils ne pensent qu'au côté pratique.

Takayoshi nous rappelle qu'avant de mettre en place le tri des déchets, les gens n'étaient pas du tout préoccupés. « Il a bien fallu leur faire prendre conscience de ça, et leur faire faire le tri. Mais pour les transports, il n'y a pas assez de communication. On en entend un peu parler à la télé ou dans le journal, mais on sait juste qu'il y a un problème, on nous dit pas ce qu'il faut faire ». Elle nous dit qu'il faudrait des mesures plus radicales, « il faut des mesures forcées comme le tri des déchets, mais il faut aussi encourager les personnes pour que ça vienne d'eux-mêmes, les informations devraient être plus concrètes comme 'si vous conduisez une voiture voilà ce que vous consommez' ». Takayoshi nous dit qu'elle ressent une vraie demande de la part des individus pour en savoir plus sur les effets, la prise de conscience

semble augmenter. Ainsi implanter des mesures coercitives tout en informant les gens sur les effets mais également sur les pratiques à adopter, serait efficace selon cette enquête.

Minamoto avoue qu'il devrait faire plus, mais il se déculpabilise en impliquant tout les autres y compris le gouvernement. Il évoque des mesures illogiques, « dans mon laboratoire, l'été quand il fait très chaud, on ferme pour ne pas trop utiliser l'air conditionné, mais c'est mieux si tout le monde se retrouve au même endroit, que si chacun utilise seul l'air conditionné chez soi ».

Pour lui, seul le tri des déchets fonctionne et « c'est une règle stricte. Si on veut que les gens agissent favorablement pour l'environnement, il faut gagner quelque chose en échange en plus de faire une règle stricte. Il faut qu'il y ait un gain pour la personne et pour l'environnement ». Il ajoute également qu'on ne peut pas être préoccupé « si on ne peut pas imaginer ce qu'il va se passer réellement. Si on disait dans les informations que dans tant d'années il se passera ça et ça, peut être que les gens changeront leurs pensées. Mais il faudrait aussi mettre en place des stratégies quotidiennes strictes, comme par exemple si j'utilise ma voiture pendant l'heure de pointe je devrais payer de l'argent ». Finalement à entendre ces personnes, il s'agirait de donner une information réelle et alarmiste de la situation et de mettre en place des règles coercitive pour faire changer les comportements, tout en faisant gagner quelque chose en contrepartie.

Cette personne ayant vécu à Nagoya avant d'arriver à Tokyo compare les deux villes et nous explique son point de vue : « à Nagoya les gens tendent plus à utiliser la voiture, parce qu'ils ont plus d'espace et qu'il y a des manques dans les transports en commun. Il faut attendre longtemps et puis c'est cher. Mais à Nagoya la voiture est plus pratique, il y a beaucoup moins de congestion qu'à Tokyo et le temps de trajet est plus rapide qu'en métro. La taille des routes et le nombre de voies est beaucoup plus important à Nagoya comparé au trafic ».

La question de la conscience environnementale

Une conscience peu marquée

La conscience environnementale des habitants de Nagoya ne semble pas être plus marquée qu'à Paris. Les individus ne se sentent pas vraiment concernés par tout ce qui touche les problèmes environnementaux dans l'ensemble. « Les japonais n'ont pas trop conscience des problèmes environnementaux » (Nakamura, parmi d'autres).

Rares ont été les personnes qui nous ont dit être préoccupées par la pollution des voitures. Certains qui se sentaient pourtant concernés et voyaient l'environnement comme « un très sérieux problème », n'étaient pas gênés « pour le moment » par la pollution (Sakamoto).

Yoshida n'a pas l'impression que sa voiture pollue, pour lui ce sont surtout les grosses voitures. Nous avons aussi soulevé ceci concernant certaines personnes à Paris. Il nous dit ne pas penser à ce genre de problème en conduisant. Toutefois, les voitures électriques pourraient être une bonne solution selon lui. Il en achèterait bien une, mais c'est beaucoup trop cher pour lui : rien que pour la construire nous dit-il « ça coûte au moins 100.000.000Y ». D'autre part, Yoshida nous dit que « les gens ne pensent pas à l'environnement, ce n'est pas un problème aujourd'hui ». Il nous dit n'avoir jamais imaginé devoir réduire son usage de la voiture parce qu'il n'a jamais pensé aux problèmes environnementaux.

Sudo nous dit qu'au Japon « des gens s'intéressent à la question environnementale mais ne font rien pour, et d'autres n'y sont pas assez préoccupés ».

Pour Takahashi, « il faut faire prendre conscience aux gens de ne pas polluer, mais il faut que tous les gens du monde entier fassent quelque chose, parce qu'une personne ça ne sert à rien. Et pour ça faut des règles strictes ».

Quelques-uns, comme Yorimoto n'ont aucune pratique favorable à l'environnement a priori, ne se sentent pas du tout concernés et la seule raison pour laquelle ils souhaiteraient qu'on limite l'usage de la voiture serait pour diminuer les embouteillages.

Ils ne sont pas touchés ou gênés par la pollution. Très peu de personnes ont évoqué une gêne. Quelques-unes ont toutefois noté certaines gênes notamment sur leur santé. Une personne âgée a expliqué ses problèmes d'allergie dus à la pollution. Et Ato est sensible aux odeurs et fumée des pots d'échappement qu'elle décrit comme « des choses mauvaises pour la santé ». Cette personne est une des seules qui ressent une gêne quant à la pollution et les voitures, et qui voient dans l'usage du vélo un bon geste pour l'environnement. Mais cependant, elle nous dit que si elle avait plus d'argent elle préférerait prendre une voiture. Pour elle, il serait nécessaire de limiter la voiture pour des raisons de santé plus que d'environnement, et surtout pour des questions de sécurité routière.

Nakamura voit les effets du changement climatique, « il fait de plus en plus chaud, et puis on le voit les feuilles tombent pas encore en novembre, c'est pas normal ! il faudrait utiliser plus les transports en commun ».

Kimura est très concernée par l'environnement. Elle nous dit que petite elle habitait dans le sud du Japon et quand elle y retourne et surtout en revenant à Nagoya elle ressent fortement la différence d'air. Elle fait également des allergies qu'elle attribue à la pollution. Ainsi dès qu'elle peut, elle évite de prendre la voiture, mais elle nous dit qu'à Nagoya en banlieue c'est souvent impossible de ne pas utiliser la voiture. « Il faudrait faire une ville plus adaptée, les gens n'ont pas le choix de prendre la voiture ».

Même si quelques personnes ressentent une gêne et se sentent préoccupées, dans l'ensemble la conscience environnementale était peu marquée. Mais outre l'éventuel préoccupation, la conscience pour les problèmes environnementaux actuels ne semble pas avoir un impact sur les pratiques de mobilité.

Pour une distinction entre santé et environnement

Tout se passe comme s'ils faisaient une distinction entre ce qui relève de l'environnement et qui de fait ne les toucherait et concernerait pas directement, et ce qui relève de la santé. Ainsi nous avons pu voir que le vélo et la marche étaient souvent associés à la santé et au bien être, tandis que la voiture n'était très peu associée d'une quelconque manière à ce qui aurait pu toucher les questions environnementales.

Yamagushi par exemple se sent davantage concernée par les questions de santé que d'environnement. « Je fais attention à ce qui est bon pour la santé au niveau des produits alimentaires, et je déteste sentir la fumée des pots d'échappement ».

Des pratiques environnementales très rigoureuses... pour le tri sélectif

Toutefois un fait intéressant est à relever. Concernant le tri sélectif, les individus ont des pratiques très strictes et poussées, mais concernant les transports, ce domaine ne semble pas être lié à l'environnement dans les mentalités pour beaucoup. En effet tous sans exception font le tri très rigoureusement, mais ils n'en font pas autant concernant les transports.

Cette règle concernant le tri est apparue en 1999 avec l'appel à un état d'urgence. Suzuki nous en parle un peu, « il y a eu beaucoup de publicités et de campagnes d'informations pour diviser les déchets, après les publicités ça a commencé tout de suite d'un coup, les gens contrôlaient beaucoup dans la rue et si c'était mal fait ils demandaient de refaire le tri ».

Nakamura n'est pas convaincue par le tri sélectif. « Y a de moins en moins de poubelles à brûler donc du coup comme il faut rentabiliser les machines, ils finissent par tout mélanger. Il faudrait changer toutes les machines ». Malgré cela elle respecte rigoureusement cette règle en triant au moins 4 ou 5 poubelles, elle accroche différents sacs sur le mur « j'en ai plusieurs, un pour le verre, pour le plastique, un pour ce qu'on peut recycler, un pour ce qu'on brûle, et un pour ce qu'on peut pas brûler, c'est vraiment compliqué !! et à Osaka ou à Tokyo c'est pas comme ça, y a que 2 ou 3 poubelles entre ce qu'on brûle et ce qu'on brûle pas c'est tout ! ».

Tout le monde semble être très bien informé des pratiques de tri et ceci parce que chacun a reçu chez lui un grand dossier très explicatif, et des programmes télévisés ont été spécialement créés pour informer les individus. Tout le monde est très rigoureux avec cette loi, parce que d'une part c'est très bien expliqué et ils sont bien informés, et d'autre part c'est très surveillé. En effet « les sacs poubelles sont transparents, donc on voit dedans et si y a quelque chose qui va pas dans le sac, on ne le ramasse pas donc ça devient très sale, alors les gens le font, et puis dans certains quartiers faut écrire son nom sur les sacs poubelles ou bien c'est devant la porte de chez soi donc on sait tout de suite qui a mal fait le tri ».

Il y aurait également une organisation très rigoureuse de la collecte avec des jours de ramassage spécifiques pour certains types de poubelles. « Le vendredi c'est les poubelles qu'on peut recycler, le mardi c'est les poubelles qu'on peut brûler, le mercredi c'est le papier... c'est très bien organisé ».

Il y a très peu de poubelles dans la rue, on les retrouve surtout sur les lieux publics ou aux abords des supermarchés. Mais les individus conservent leurs déchets jusqu'à trouver une poubelle (contrairement en France, où les gens jettent plus volontiers leur papier dans la rue que de le garder à la main très longtemps).

Hormis le tri sélectif, certains sont attentifs à l'utilisation de l'eau et lavent leurs vêtements avec l'eau du bain (il faut savoir que là bas, on prend une douche et se lave avant de prendre un bain, l'eau n'est donc pas sale, de même souvent l'eau du bain sert pour toute la famille. Dans les maisons, il y a une douche et une petite baignoire séparée). Il s'agit également « d'utiliser le papier et l'eau le moins possible » (Kyomori).

Des mesures existent aussi concernant la température. Comme l'usage de la climatisation est très important, il ne faudrait pas mettre le chauffage plus haut que 20° l'hiver et 27° l'été, pour réduire les consommations. Yamada nous explique que le gouvernement demande de respecter ces températures et de « ne pas utiliser l'électricité juste pour le confort, mais penser à la consommation, quitte à mettre un pull l'hiver et de l'enlever l'été ». Mais cette mesure n'est pas très respectée.

Certains font aussi du savon avec l'huile usagée. « Quand je cuisine, je récupère l'huile usagée et je fais du savon avec, j'ai acheté du matériel pour le fabriquer » (Yamagushi).

De plus, les japonais utilisent uniquement du papier recyclé, que ce soit papier toilette ou papier à écrire.

Réduire l'usage de la voiture, une urgence ?

Beaucoup ont émis l'idée selon laquelle il n'y avait pas d'intérêt à diminuer l'usage de la voiture pour le moment : dans l'ensemble ça roule bien, je suis satisfait comme ça.

L'urgence des actions à mener concernant le domaine des transports paraît très rarement dans leur discours. L'urgence n'est pas encore d'actualité, « je suis pas encore gêné », « ce sera un sérieux problème dans le futur ».

Certains ont soulevé l'idée qu'il était inévitable pour le gouvernement de limiter la voiture, alors que d'autres n'en voyaient pas encore l'intérêt. Pour quelques-uns c'était inévitable pour des raisons environnementales, pour d'autres pour réduire la congestion. Mais à ce sujet deux avis sont radicalement opposés : les uns ne se sentent pas encore gênés par les embouteillages et ne voient pas encore de problèmes de congestion à remédier, tandis que d'autres doivent mettre en œuvre des stratégies pour éviter les embouteillages, comme notamment prendre les transports en commun.

Finalement à Nagoya, il semble apparaître que la limitation de l'usage de la voiture n'est pas à l'ordre du jour. En effet les problèmes de congestion et de pollution ne nécessiteraient pas encore d'actions d'urgence selon nos enquêtés hormis quelques uns. « Il n'y a presque jamais d'embouteillages » (Yamagushi). « à Nagoya, ça va, à Osaka y en a plus des voitures. On dit qu'à Nagoya les gens adorent les belles voitures, y a beaucoup de voitures de luxe. Mais c'est pas utile de limiter la voiture pour l'instant ça va » (Nakamura). On voit très bien à travers le discours des personnes interrogées pour cette étude que les individus attendent le dernier moment pour agir. Tant qu'ils ne ressentent pas de gêne et ne voient pas les effets néfastes pour leur santé et l'environnement, il n'y aurait pas d'actions à mener pour le moment et donc encore moins d'urgence. (Il s'agirait donc de faire une campagne d'information expliquant que c'est maintenant qu'il faut agir et que c'est déjà trop tard...).

Inoue est très explicite à ce sujet : « certaines personnes n'ont pas besoin de penser aux problèmes environnementaux, parce qu'ils peuvent vivre confortablement sans ce problème. Le système de la ville pour les voitures est assez bien comme ça, tout fonctionne bien, l'environnement n'est pas un problème actuellement ».

Aoki, bien que sensibilisée aux problèmes environnementaux, ne voit pas non plus l'intérêt de limiter la voiture à Nagoya, « le trafic est fluide on n'a pas besoin de limiter la voiture, mais à Osaka y a de gros embouteillages, donc là bas il faudrait ». On voit clairement ici que limiter l'usage de la voiture ne serait pas perçu pour des bienfaits environnementaux mais simplement pour contrecarrer les embouteillages.

Cette absence de prise de conscience concernant l'urgence de la situation peut s'expliquer également à travers les résultats d'un rapport de la CEMT sur les politiques au Japon. La comparaison des taux d'émission de CO₂ au Japon en 2002 ne place pas les transports en première ligne : ils représentent 21% des émissions derrière le logement, le commerce 29%, l'industrie étant en tête avec plus de 41%.

Un manque d'information et de communication

L'urgence des actions à mener n'est pas intégrée. Tout comme nous l'avions déjà relevé pour l'Ile-de-France, les individus ne se sentent pas concernés par les problèmes environnementaux

parce que ceux-ci les touchent de trop loin et ne laissent pas apparaître de faits concrets. (Seules les personnes qui se sentaient touchées personnellement, se sentaient préoccupées).

Kimura nous explique que « les Japonais ont beaucoup développé pour la technologie mais il est nécessaire de développer la connaissance des gens sur l'environnement et d'orienter leur point de vue et leur conscience en faveur de l'environnement ».

Pour Yamada, le gouvernement ne fait pas assez, « peu de gens sont au courant des problèmes environnementaux, il faudrait faire plus de programmes télévisés, d'informations sur Internet, faire plus de speeches pour informer les gens ».

Pour Hayashi, « il faut expliquer aux gens comment se comporter et comment faire les choses bien »

Finalement, il semble qu'un événement de grande ampleur comme l'exposition universelle 2005 est été nécessaire pour accroître la prise de conscience, « les gens ont commencé à penser à l'environnement depuis Aichi international World EXPO 2005 » (Sudo).

En effet, Inoue nous explique qu'il y a un jour par an où il ne faut pas utiliser la voiture si on peut, le « no car day ». Et parallèlement, les gens peuvent obtenir un pass pour avoir moitié prix sur les transports en commun. Dans son discours on sent qu'elle ne le vit pas comme une obligation à laquelle elle doit se contraindre mais que ce serait bien si elle pouvait faire autrement. Elle nous dit ne pas le faire parce qu'elle ne se souvient jamais du jour. « J'en entends parler, mais je sais jamais quand c'est. Je pense que beaucoup de gens ne sont pas au courant de cette journée, il n'y a pas assez de publicités et d'informations ». Mais elle nous dit également que si cette journée devenait une règle stricte et que c'était contrôlé par la police, tout le monde le ferait.

Une loi stricte contrôlée par la police pourrait faire changer les comportements.

La nécessité d'une réglementation stricte

Il faut donc noter que d'une part, si les individus font rigoureusement le tri sélectif (ce n'est pas deux ou trois poubelles comme dans d'autres villes, mais 7 ou 8, ce qui laisse supposer une augmentation de la charge mentale), c'est qu'il y a une réglementation stricte : tout d'abord les sacs poubelles sont transparents et les poubelles ne sont pas ramassées si le tri n'est pas satisfaisant au travers du sac, (dans certains quartiers il est même question de mettre son nom sur le sac). On peut avoir des amendes si on ne fait pas le tri. Mais outre les amendes, c'est aussi des jeux de face dont il s'agit. En effet en Asie, un trait culturel fort est de ne pas perdre la face. Si un Japonais était montré du doigt parce qu'il n'a pas fait sa poubelle correctement, il perdrait la face.

De plus, tout un dispositif très poussé est mis à disposition pour faciliter la pratique. Dans la rue, les bâtiments, différentes poubelles sont là partout pour pousser les gens à trier leurs déchets.

Mais au travers de cette réglementation si bien respectée, une autre dimension culturelle est à relever : les japonais sont très disciplinés et très respectueux des règles contrairement au français. On peut le constater avec différents exemples, par exemple : il est interdit de conduire en ayant bu de l'alcool et tout le monde le respecte, tout le monde traverse uniquement sur les passages piétons et uniquement quand le feu est vert, alors que le temps d'attente est extrêmement long, et ce même s'il n'y a aucune voiture à l'horizon. Ils font la queue sur le quai en attendant le métro, ils paient systématiquement leur ticket, la fraude est

inimaginable, pour la cigarette il y a des espaces fumeurs réservés y compris dans la rue, et les gens dans l'ensemble s'y tiennent.

Yoshida dit qu'il « n'y a pas de lois pour le moment à propos de l'environnement comme par exemple limiter l'usage de l'essence, donc les gens n'y pensent pas. Si il y avait des lois pour interdire aux gens d'utiliser des voitures à essence alors les gens prendraient des voitures électriques ou d'autres voitures ! ». Nous avons également retrouvé ce discours pour le cas de Paris.

Toutefois, Sudo pense l'inverse. Pour elle, il faut faire prendre conscience aux gens avant de les contraindre. « Pour faire quelque chose pour l'environnement, ce n'est pas seulement par la police qu'il faut passer, le plus important est de faire prendre conscience aux gens par eux même. Si les gens réalisent que faire ce qu'ils font est bon pour l'environnement, ça marchera. Alors que si y a des mesures strictes les gens ne feront rien ».

Elle n'est également pas d'accord pour ce qui est de réduire les voitures. D'après elle, le développement de voitures hybrides devrait suffire, elle s'appuie uniquement sur le développement des technologies. « Les gens n'aiment pas que le gouvernement leur dise ce qu'ils doivent faire ».

Sasaki a la même vision des choses : « pour changer les problèmes d'environnement, il faut que les gens se préoccupent de l'environnement par eux-mêmes, qu'ils l'intègrent dans leurs esprits ». Il donne l'exemple du tri sélectif, « pour trier et recycler les déchets, c'est pas difficile de le faire, parce que tout le monde pense que c'est une bonne chose pour l'environnement, donc ils aiment faire ça ». Mais cet intérêt pour l'environnement n'est pas apparu comme ça, il a été inculqué par le gouvernement et l'éducation.

Plus loin il compare les politiques de tri et de la voiture, « Nagoya est la meilleure ville pour le tri des déchets parce que les règles sont très strictes plus que dans les autres villes. Mais pour limiter la pollution de l'air, à Nagoya il n'y a pas de mesures strictes, les gens pensent que la voiture est très pratique et qu'il n'est pas nécessaire de la limiter, ce n'est pas le problème le plus important ».

L'enthousiasme de participer aux actions environnementales, pour un gain en échange

Dans un deuxième temps, il est intéressant de noter que les gens sont prêts à participer activement à des actions favorables pour l'environnement s'ils gagnent quelque chose en contrepartie. Plusieurs projets sont en cours actuellement : Eco Pon et Eco Money. Il s'agit dans le premier cas de gagner des points et donc des réductions en passant une carte magnétique à chaque utilisation des transports en commun. Et dans le deuxième projet de gagner des points et donc des réductions dans des magasins partenaires quand on fait une bonne action, comme par exemple refuser un sac plastique au supermarché.

Nous avons pu voir le lancement de l'action "eco-money", il y a eu un très grand nombre de visiteurs, loin d'être attendu. Le fait de gagner des points et des réductions pour chaque bonne action pour l'environnement, finalement devient un jeu. Nous pouvons peut être faire un parallèle encore avec la culture de ce pays où les gens se veulent très joueurs et notamment joueurs d'argent.

Ce type d'actions est appelé "eco-friendly". Ils font un geste pour l'environnement mais en douceur, c'est à dire en gagnant quelque chose en partie.

Hayashi connaît très bien ce système. Elle possède plusieurs cartes pour gagner des points, « c'est des cartes de 20 cases, à chaque fois qu'on va dans un magasin on peut avoir un

tampon quand par exemple on refuse un sac plastique, les cartes sont valables dans tous les magasins partenaires, on peut gagner 100Y de réduction par exemple, ou un sac spéciale pour les courses, et d'autres cadeaux. Même si y a un tout petit avantage pour le client, ça l'encourage à le faire, si y avait pas d'avantage, les gens ne le feraient pas ! ».

Plusieurs personnes nous ont parlé d'un système de gain favorisant l'usage de la voiture. « Si on achète pour 10.000Y dans un grand magasin dans le centre ville, on peut avoir un ticket gratuit pour le parking » (Suzuki). Il est évident que certains se laissent séduire par cette offre et sont donc poussés à utiliser la voiture puisque le parking sera gratuit. On peut noter par ailleurs qu'une telle offre n'existe aucunement pour ce qui est des transports en commun. Mais le projet éco-pon laisse apparaître une offre de ce genre : plus on prend les transports en commun et plus on gagne des points qui donneront une réduction sur l'usage des transports en commun.

Inoue nous dit que quand elle peut avoir le ticket de parking gratuit, elle prend la voiture, « mais si (elle) ne l'a pas gratuitement, (elle) choisira le métro ». On voit bien ici que cette offre pousse fortement non seulement à la consommation mais surtout à faire usage de la voiture plutôt que des transports en commun. Une offre inverse favorisant les alternatives à la voiture pourrait être envisageable.

Les individus semblent donc réagir favorablement pour l'environnement sous l'autorité d'une règle stricte ou sous un gain quelconque en contrepartie. Mais également s'ils sont suffisamment informés pour prendre conscience par eux-mêmes de l'importance de ces questions environnementales.

On peut de fait supposer que la prise de conscience des problématiques environnementales ne suffit pas à faire réagir les gens, elle doit être couplée à des réglementations strictes et des dispositifs, pour faciliter la pratique ou dans l'optique d'un coût/avantage.

On aurait donc à faire à un triptyque : « information/communication – coercition - incitation ».

La satisfaction des désirs individuels

Un autre frein, que nous avons retrouvé concernant le cas de Paris et sa région, se révèle être la satisfaction des besoins individuels, et le refus de se contraindre pour la collectivité. Le confort individuel passe avant.

On retrouve ce décalage entre la conscience et les faits dans certaines situations japonaises. Shinizu montre clairement ce paradoxe, « même si je sais qu'utiliser les transports en commun peut réduire la pollution de l'air, dans la situation je ne pense pas à ça, je choisis ce qui me convient le mieux, ce qui est le plus pratique et pas ce qui est le meilleur pour l'environnement ».

Yamagushi, comme bon nombre des personnes interrogées, ne réduirait pas son usage de la voiture parce que « c'est très pratique et facile de prendre la voiture pour le moment, et puis c'est plus confortable. Je pense qu'on devrait réduire la voiture mais c'est très difficile et les transports en commun ne sont pas assez performants, et c'est très cher. En utilisant la voiture je réduis mes coûts, c'est plus confortable et moins cher ».

En effet beaucoup on soulevé le fait qu'au Japon utiliser une voiture était beaucoup moins cher que les transports en commun.

Pour Yoshida, si les gens prennent les transports en commun c'est parce que c'est ce qu'il y a de plus pratique pour eux. « Si la station est près de chez eux et que c'est moins cher, ils prennent les transports en commun. Mais si c'est loin ils choisiront la voiture. Les salariés prennent le métro des fois parce qu'ils vont boire un verre tous ensemble, donc pour être ensemble c'est plus simple de prendre le métro. Les gens ne choisissent pas les transports en commun pour des raisons environnementales, c'est selon leurs ressentis et leurs besoins individuels ».

Malgré l'image très négative que Yasuhiko a de la voiture et le nombre important d'allergies que font ses enfants, elle continue d'utiliser régulièrement sa voiture. Pour elle, seuls des transports en commun plus pratiques et un bon fonctionnement du park and ride pourraient selon ses dires limiter son usage de la voiture. Ainsi, malgré l'impact de la pollution sur la santé de ses enfants, et le danger qu'elle ressent en voiture, seuls les critères de praticité et de charge mentale rentrent dans ses considérations. Elle ne prend en compte que son intérêt personnel.

Suzuki habitait dans un endroit très pollué chez ses parents, elle nous dit que petite elle faisait beaucoup d'asthme, c'est pourquoi elle se sent concernée. Mais elle utilise la voiture pourtant. Ce qui témoigne bien du paradoxe entre conscience et pratique. Elle nous explique ce paradoxe en disant, « utiliser la voiture est un vrai dilemme, quand on conduit on ne sent pas la pollution de l'air, et la voiture c'est plus confortable, c'est rapide, et puis on ne dépense pas beaucoup d'argent juste pour le parking et l'essence ».

Pour Inoue il en va de même, « là où je vis, il n'y a pas de problème de pollution donc je suis pas concernée, et ça ne relève pas de ma responsabilité ». Quand on lui demande ce qu'elle penserait d'une limitation de l'usage de la voiture, elle nous dit : « c'est une bonne idée, mais je peux rien faire pour ça, je ne peux pas me déplacer sans la voiture, j'en ai besoin tous les jours ». On voit bien dans ce discours comme nous l'avions vu dans certains discours à Paris que les individus ne veulent pas être contraints pour la collectivité, finalement : c'est bien mais contraignons les autres.

Sasaki ne serait également pas prêt à réduire son usage de la voiture, « c'est très pratique, et la priorité c'est où je dois aller, ce n'est pas l'environnement. Je ne pense pas que réduire la voiture est la plus importante chose pour l'environnement ».

Pour Hayashi, « ce n'est pas possible de persuader les gens d'abandonner la voiture, il faut les encourager à utiliser les transports en commun. Les gens ne devraient pas chercher leur propre intérêt et plus penser aux intérêts collectifs ».

Ainsi comme nous l'avions déjà relevé pour l'Ile-de-France, la mobilité est à la fois un droit et une liberté qu'on ne pourrait aliéner. Elle touche l'affectif à travers les objets de mobilité comme l'automobile notamment. Elle touche également des habitudes incorporées, difficilement modifiables. Et ce notamment du fait qu'en suivant l'évolution de la chaîne logique des modes de déplacement qui sous entend une ascension vers toujours plus de confort et de symbole de réussite sociale, l'idée de « régresser », même pour le bien de la collectivité, est insurmontable.

On peut noter également qu'ils soient automobilistes ou pas, beaucoup n'ont pas cette prise de conscience et ne voient pas l'intérêt de limiter la voiture.

Un sentiment d'impuissance

Les Japonais tout comme les habitants d'Ile de France que nous avons interrogés ont ce sentiment d'impuissance vis-à-vis de ces problèmes environnementaux trop globaux. Même si

certains ont conscience qu'il est nécessaire d'agir, ils ne savent pas en quoi ils peuvent contribuer.

En effet, Shinizu parmi d'autres, sont très sensibles, « je regarde toujours les informations dans le journal au sujet de l'environnement, mais je ne fais jamais rien pour l'environnement » (hormis le tri des déchets). Et ceci, « parce que je n'ai aucune idée de quoi faire, de ce que je devrais faire ».

Suzuki nous dit que d'autres pays comme le Canada ou l'Allemagne par exemple ont des politiques plus durables en terme de transport qu'au Japon. « Les Japonais sont conscients des problèmes environnementaux mais ils ne savent pas quoi faire » nous dit-elle.

Une confiance accrue pour les avancées technologiques

Shinizu n'est pas spécialement préoccupé par les problèmes environnementaux du fait du développement rapide des technologies. « Je suis pas très inquiet parce que dans quelques années, y aura des voitures hybrides partout, le développement de ces véhicules est très rapide ».

Nakata est un des seuls à vraiment voir dans son usage des transports en commun, et de fait son usage limité de la voiture, un bienfait pour l'environnement. Il semble particulièrement dérangé par le bruit et la pollution de l'air. Il semble s'intéresser à ce problème en disant qu'il faudrait taxer les gens pour qu'ils réagissent et qu'il faudrait développer des voitures hybrides. Mais outre cet investissement il n'a aucune connaissance des mesures politiques prises en faveur de l'environnement et/ou à l'encontre de la voiture.

D'une part il conviendrait donc de rendre les alternatives plus pratiques que l'automobile, mais il faudrait peut être aussi toucher plus directement la santé des individus pour qu'ils se sentent plus concernés, les problèmes environnementaux globaux étant trop lointains.

Les solutions suscitées

Développer les alternatives

Pour certains, les gens devraient commencer par des petites choses autour d'eux. Pour d'autres il faut développer des autres moyens de substitution réels. En effet pour que les gens changent, nous dit une personne, « il faut une bonne préparation et pour cela il faut diminuer les prix des transports en commun et développer les autres moyens pour avoir de bonnes raisons de préférer les transports en commun ». Sinon il n'y aura pas de changement. De plus si le métro était ouvert plus tard, les gens qui boivent de l'alcool ou qui travaillent tard pourraient le prendre.

Pour certains, le gouvernement développe de plus en plus les transports en commun, mais seulement dans le centre ville.

Beaucoup nous ont assuré que si les transports en commun leur permettaient d'aller plus vite où ils voulaient aller et que finalement ça leur revenait moins cher qu'en voiture, ils les prendraient certainement. Seulement aujourd'hui avoir une voiture au Japon est tout à fait abordable, ce n'est pas si cher nous ont dit nombreuses personnes.

A Tokyo, pour Sasaki « les transports en commun sont parfaits, donc à partir de là, les gens n'ont pas besoin de prendre la voiture, mais à Nagoya, les transports en commun ne sont pas

très bien, si on veut aller quelque part c'est pas sûr que ce soit plus rapide qu'en voiture donc les gens choisissent toujours la voiture ».

En effet ainsi que le souligne Shinsaku, qui serait très favorable à la limitation de l'usage de la voiture, « il est vraiment nécessaire de diminuer le coût des transports en commun, et d'augmenter le nombre de parking pour vélos ».

Développer le système du park and ride

Pour Yasuhiko, la seule solution serait de développer le park and ride. Pour d'autres la seule condition pour accepter de ne plus prendre la voiture serait d'avoir une alternative qui ferait gagner du temps (Kobayashi).

Kato souligne également que le système de park and ride est une bonne idée, mais peu connue selon lui, « ça ne marche pas, on connaît juste le nom mais on ne sait pas ce que c'est ni comment ça marche, j'ai vu ça à l'exposition universelle 2005, mais c'est tout ! ».

Limiter le nombre de voitures au sein du ménage

Certains comme Kimura ont suggéré de limiter le nombre de voiture par famille pour commencer, « c'est impossible pour les gens de complètement abandonner la voiture, mais s'il y avait qu'une voiture par famille ça pourrait être plus acceptable ».

Kato note qu'au Japon il n'y a que des grosses voitures et souvent les gens sont tout seul dedans. Pour lui, il faudrait d'abord faire plus de petites voitures adaptées pour une personne, et ainsi réduire les espaces de stationnement. Lui aussi nous dit que « peut être qu'une voiture par famille suffirait et pas une voiture par membre ».

Le système du road pricing

Une autre solution pour cette personne serait de faire payer les grosses voitures et les bus pour entrer en ville puisque ce sont eux qui polluent le plus. Il nous dit avoir vu ce système en Australie : « là bas toutes les voitures doivent payer pour entrer dans la ville, à Nagoya, si fallait payer, peut être que les gens choisiraient le métro ».

Plusieurs personnes imaginent de fermer le centre aux voitures, « il ne faudrait pas pouvoir entrer en voiture au centre, le laisser pour les piétons et les transports en commun, pour se déplacer plus facilement. Mais en banlieue on ne peut pas vivre sans voiture, mais à ce moment là faudrait un système de navigation pour aller au plus court, sans faire de détour, se déplacer plus intelligemment pour polluer le moins possible » (Takahashi).

Ici le GPS et les systèmes d'information pour les déplacements en voiture pourraient être une solution pour faire gagner du temps et moins polluer.

Développer les technologies

Il s'agirait aussi de développer les technologies à travers le développement de véhicules hybrides et notamment de développer de nouveaux carburants moins polluants.

Tous les enquêtés s'accordent à dire que les véhicules hybrides sont efficaces pour l'environnement, mais qu'ils sont très chers pour le moment, donc inaccessibles.

« Ce type de véhicule est très bien pour l'environnement, pour réduire la pollution de l'air et sauver les ressources. Je penserais à utiliser une voiture hybride ou électrique mais c'est très cher et mon salaire n'est pas assez élevé » (Yamagushi).

En effet Yamada, nous dit que ce n'est pas les voitures le problème à Nagoya mais les émissions de gaz. « Il faudrait faire des voitures 0 émission, développer la technologie pour faire de nouvelles énergies ».

En écoutant toutes ces personnes ne pas sentir le besoin de diminuer le nombre de voitures, mais plutôt agir sur les émissions, on comprend que les problèmes de congestion ne soit pas encore un vrai problème d'urgence à régler.

Pour quelques-uns, comme le souligne Shinizu, « il est important à la fois de réduire l'usage de la voiture, mais en même temps de développer des technologies, il faut agir sur les deux en même temps parce que les deux sont importants et donner de l'importance qu'à un seul ne suffit pas ».

Plus de communication et d'information concrète

Il est également nécessaire d'avoir une connaissance claire de la réalité des choses, et « pas seulement entendre des faits pessimistes et des messages d'espoirs » selon une enquête. Finalement il semblerait qu'ils soient en attente d'informations scientifiques et de faits réels pour être convaincus. Ce que nous avons également pu constater en France.

Poids des politiques

Une non implication dans les décisions politiques

Il a été très difficile de faire parler les individus sur leurs perceptions des mesures politiques. Nous faisons l'hypothèse que la raison serait d'ordre culturel, à savoir le respect de l'autorité et de la hiérarchie. Les individus semblent ne pas avoir à être impliqués dans les décisions d'ordre public. Très peu ont répondu à nos questions à ce sujet et très peu ont évoqué une connaissance sur des mesures prises en vue d'une limitation de l'usage de la voiture. Même ceux qui semblaient être très préoccupés par les questions environnementales, avaient de très vagues connaissances sur les mesures ou quelconques actions politiques pour limiter l'usage de la voiture.

Nous avons pu faire ressortir quelques mesures, mais nous pouvons noter que dès qu'on employait le mot « politique » nous n'obtenions aucune réponse. Tout d'abord on leur demandait quel mode était le plus développé à Nagoya, on nous répondait assez souvent la voiture, mais quand on demandait vers quel mode de transport les politiques étaient plus orientées, nous n'avons jamais eu de réponse.

Matsumoto est un des seuls à avoir souhaité plus d'actions. « Il faudrait qu'il y ait moins de voitures et le gouvernement devrait faire plus, parce que l'air est pollué, y a des accidents sur la route et puis il y a beaucoup de personnes âgées qui conduisent et c'est très dangereux. Donc pour éviter tous ces dangers, le gouvernement devrait vite faire quelque chose ».

Le rapport au politique : la question de la responsabilité individuelle

La question de la responsabilité et de l'autonomie vis-à-vis du politique est souvent ressortie. Certains ont émis l'idée que l'autorité publique au Japon prenait en charge la population et ne leur laissait aucune marge de manœuvre quant à la responsabilisation. Les citoyens n'ont pas leur mot à dire et seraient « surprotégés », selon leurs dires. Un exemple concret qui est ressortie à plusieurs reprises concerne les lignes de tramway. Au Japon, il serait inconcevable de faire des lignes dans la rue sans protection autour. Le gouvernement japonais maternel sa population, selon eux, ce qu'ils remarquent surtout comparativement aux autres pays occidentaux. En effet, plusieurs personnes ont évoqué l'idée d'être complètement assistées par le gouvernement, ne faisant rien et ne décidant rien par eux mêmes. Visiblement, selon eux, dans d'autres pays en Europe et aux Etats-Unis notamment, les individus sont plus responsables de leurs actes. Ce qui pourrait peut être expliquer ce manque d'intérêt et

d'implication dans les décisions publiques concernant les politiques de transport ou les politiques environnementales.

« J'ai été étonné de voir qu'en France, pour le tramway y avait pas de barrière, c'est dangereux, au Japon il faudrait des barrières. Le gouvernement fait très attention aux gens, dans d'autres pays, les gens sont plus responsables de ce qu'ils font » (Nakamura).

« Au Japon, le gouvernement local protège beaucoup sa population, les gens aimeraient bien plus d'autonomie, ils sont comme des enfants. Dans les autres pays, les gens peuvent décider par eux mêmes, ils ne sont pas dépendants du gouvernement. Par exemple pour se protéger dans d'autres pays, c'est de leur responsabilité, alors qu'ici c'est comme des enfants qu'on protège et qu'on surveille » (Matsumoto).

Une méconnaissance des actions politiques

Dans l'ensemble les individus interrogés à Nagoya n'avaient pas connaissance des actions menées par le gouvernement en faveur de l'environnement et des politiques de transports. Hormis le tri sélectif, aucune mesure n'a été relevée, si ce n'est la mise en place du « park and ride », mais de manière très vague. Certains ont entendu parlé de la solution du « road pricing », mais de manière très lointaine aussi. Ou encore le « no car day ». Matsumoto est le seul à avoir su nous dire en quoi cette mesure consistait. « Chaque année c'est le 23 septembre le gouvernement veut que les gens ne prennent pas leur voiture. Il y a des pub là dessus, certaines personnes essaient de ne pas l'utiliser, mais d'autres pensent au contraire que du coup il y aura plus de place pour circuler ils pourront aller plus vite donc peut être que les gens l'utilisent encore plus et c'est l'effet inverse de ce que veut le gouvernement ».

Cet interviewé préférerait interdire aux conducteurs de prendre leur voiture dans le centre ville soit par le biais du road pricing, soit par le système du park and ride. Il nous dit également qu'il faudrait faire des rues plus étroites. « Là y a des larges avenues donc les gens pensent que c'est facile de prendre la voiture, mais si on faisait l'opposé, avec des rues étroites ça ferait des embouteillages et ça deviendrait difficile de conduire et les gens ne choisiraient pas la voiture ».

Certains ont vu des actions à travers la grande World EXPO 2005 qui a permis de faire une énorme campagne d'information sur l'environnement pendant plusieurs mois. Il semblerait qu'elle ait eu un impact important sur les consciences. Enormément de personnes interrogées nous en ont parlé. « Beaucoup de choses ont été faites pour l'expo universelle 2005, par exemple ils ont fait une nouvelle ligne de métro, et pour les bus, y a plus de lignes et puis y en a la nuit mais bon c'est assez limité » (Nakamura).

Quelques-uns nous ont dit que la compagnie Toyota « faisait beaucoup pour l'environnement » (Yamagushi). Elle aurait mise en place un système de bus pour ses employés depuis le métro. Elle ferait des offres concernant les voitures hybrides, en proposant plus de services ou en faisant une remise de prix, ou bien en réduisant les taxes pour les voitures bénéfiques pour l'environnement. En effet Sudo nous le confirme, « beaucoup de gens prenaient la voiture pour aller travailler chez Toyota, donc y avait beaucoup d'embouteillages. La compagnie a mis en place un système de park and ride. Les gens peuvent utiliser le bus gratuitement. Ils vont en métro à la station la plus proche et prennent le bus de la compagnie. Et depuis que y a ce système gratuit, 70% des gens ont choisi le train à la place de la voiture, donc y a moins d'embouteillages ».

Ainsi la mise en place d'une politique incitative de part l'accessibilité et la gratuité de l'alternative a favorisé le changement de comportement.

Suzuki nous dit qu'au Japon il y a beaucoup de mesures politiques mais qu'elles ne sont pas cohérentes, « pas reliées entre elles, il n'y a pas de management global ». Hayashi nous explique également que les politiques vis-à-vis des transports et de l'environnement « ne sont pas très claires ».

Il n'y aurait donc pas vraiment de cohérence, ce que nous avons déjà pu relever du discours des personnes interrogées à Paris.

Elle nous dit qu'avec un système comme eco-pon, et le park and ride ainsi que le road pricing, on pourrait réduire la voiture. Il faudrait selon cette enquêtée un système de gain de points pour motiver les gens.

Pour certains, la voiture, de part les infrastructures et l'entretien de la voirie, est encore largement prioritaire dans les politiques. Nakata parle de « car-centred policy ». Kato parle de « car system ». Pour d'autres, les transports en commun commencent à prendre place dans les mesures politiques. Personne n'a évoqué le vélo à ce sujet. Hormis le fait qu'il faudrait faire plus de parkings pour vélos.

Pourtant, selon le rapport de Toshikazu Yoshida cité au début de ce rapport, les politiques se sont fortement engagées dans le développement du système de transports en commun.

Les points stratégiques cités dans ce rapport sont : supprimer le nombre de voitures garées illégalement, développer l'accessibilité des transports en commun, rendre agréable leur utilisation, et développer un mode de vie basé sur des principes environnementaux. Ce qui est sans doute essentiel pour intégrer de nouvelles pratiques de mobilité dans les mentalités et les mœurs de la société. Pour répondre à ces objectifs, la ville de Nagoya projette de mettre en place un système de park and ride performant et de réduire le nombre de voitures en centre ville. Il est même évoqué la mise en place d'un road pricing. Il est donc question de mesures incitatives et coercitives.

Concernant la conscience environnementale, si à Nagoya, le gouvernement accentue davantage ses mesures environnementales sur le tri sélectif des déchets plutôt que sur les transports, et de fait si les individus ont des pratiques orientées écologiquement concernant le tri mais moins concernant les transports, une hypothèse serait de dire que l'urgence des actions à mener concernant les effets de la pollution ne se fait pas encore sentir.

Nous pouvons supposer à partir du rapport sur les politiques de déplacements de la ville de Nagoya, que ces mesures concernant le tri sélectif sont une première stratégie dans la prise de conscience des problèmes environnementaux. En effet, il est plusieurs fois mentionné dans ce rapport qu'il est crucial de convertir les citoyens à un certain style de vie favorable à l'environnement, pour qu'ils choisissent un moyen de transport écologique.

Analyse interculturelle synthétique

Finalement, à travers cette étude réalisée dans une autre culture, on s'aperçoit que les analyseurs des freins à une mobilité urbaine plus durable, que nous avons découverts pour le cas de l'Ile-de-France se retrouvent en partie ici.

Une non prise de conscience de l'automobile dans les problèmes environnementaux

Il faut noter que les Japonais ne sont pas plus sensibles aux problèmes environnementaux de pollution et de réchauffement de la planète du moins concernant les transports que les Français. Ils font passer leurs intérêts individuels avant les besoins collectifs. Par contre ils le sont nettement plus concernant d'autres pratiques écologiques. En effet le tri sélectif est rigoureusement effectué par tous parmi d'autres pratiques que nous avons vues dans la description.

Ceci s'explique notamment par les importantes campagnes d'information et de communication concernant le tri des déchets ainsi que la mise en place de mesures coercitives explicites avec un contrôle assidu ou implicite, comme faire des sacs poubelles transparents et ne pas ramasser les sacs mal triés, avec toutes les conséquences que cela implique sur les jeux de face. Des mesures incitatives ont aussi toute leur importance, comme les gains de points et de réduction, ou le sentiment de faire une bonne action, qui montre encore l'intérêt des jeux de face. Ainsi, outre un système de mesures cohérent basé sur un triptyque « information-formation » - coercition – incitation, des caractéristiques culturelles ont aussi leur poids à travers les jeux de face, ce qu'on pourrait aussi appeler sanction sociale : on perd la face quand notre sac poubelle est mal trié mais on gagne en face quand on fait une bonne action. On peut donc supposer que ces actions fonctionnent parce que les individus gagnent en contrepartie d'un effort pour la collectivité en argent et en face. Mais surtout parce que ces pratiques ont été incorporées et retraduites par les individus sous la forme de contraintes sociales, en les combinant avec un enjeu normatif.

Quant à l'automobile, les pouvoirs publics ne semblent pas avoir informés les individus de ces nuisances pour l'environnement. Et l'aménagement urbain est encore largement favorable à la voiture.

Et de fait, ainsi que le souligne le rapport de Toshikazu Yoshida, sur les déplacements dans la ville de Nagoya⁹, la majorité des personnes utilisent la voiture plutôt que les transports en commun, et ce malgré le développement des transports en commun (extension et création de lignes de métro et achèvement du réseau de bus) d'une part, ainsi que l'accroissement de problèmes de congestion, de stationnement et de détériorations environnementales.

Il faut noter ici que selon les statistiques, quant en France les transports sont en première ligne pour les émissions de gaz à effet de serre, 26% derrière l'industrie 21% ; au Japon, l'industrie est largement plus problématique avec 41.4%, les transports étant derrière avec 21%. Les acteurs politiques n'auraient peut être pas été sensiblement préoccupés par les nuisances des transports, ceux-ci n'étant pas les plus gros pollueurs. Ce qui expliquerait aussi cette non prise de conscience environnementale des usagers concernant l'automobile.

⁹ Toshikazu Yoshida, co-director, street planning division, housing and city planning bureau, City of Nagoya, communication for the 7th ASEAN-JAPAN Workshop-cum-Seminar on Urban Transport, 2005.

Acquisition banalisée, usage rationalisé. Des contraintes d'ordre culturel...

L'automobile est tout autant un marqueur de passage dans le cycle de vie qu'en France, et véhicule l'image d'un statut avec notamment l'entrée dans la vie active et la construction de la famille.

A Nagoya, malgré le statut que donne à voir l'automobile, et le poids de cet objet en tant que marqueur de passage, ce mode de transport semble ne pas être utilisé de manière systématique. Contrairement à Paris, où nombreuses personnes cherchaient à optimiser au maximum leur temps de trajet et diminuer leur charge mentale et physique, à Nagoya, les individus privilégient la ponctualité et la certitude du temps de trajet. Le confort et le plaisir du déplacement fort présent dans les critères de choix des personnes interrogées à Paris ne sont pas la priorité dans les choix des japonais.

Toutefois, comme quelques personnes interrogées en Ile-de-France, certains choisissent l'automobile quand ils ont des horaires flexibles leur permettant d'éviter les heures de pointes. Nous avons noté que beaucoup optimisent d'abord les transports à disposition avant de prendre leur voiture par défaut. Ainsi nous avons beaucoup plus souvent rencontré des personnes possédant une voiture mais choisissant leur vélo pour une durée de trajet de 15 minutes au Japon qu'à Paris. En effet, les parisiens avaient davantage tendance à choisir leur voiture pour écourter le trajet de 15 à 5 minutes que d'opter pour le vélo ou le métro qui leur évitaient par ailleurs d'avoir à chercher une place de stationnement. En France on a encore trop souvent tendance à opposer les différents modes de déplacement plutôt que de les rendre complémentaires.

Si en Ile-de-France, l'automobile est davantage utilisée pour des déplacements pendulaires individuels, au Japon, elle l'est plutôt pour des déplacements collectifs en famille pour le loisir.

L'automobile à Nagoya est donc plutôt utilisée en fonction des alternatives possibles.

Les contraintes de congestion et de stationnement semblent avoir un impact important dans les freins à l'usage de la voiture dans les deux villes étudiées. Notons qu'à Paris, elles font l'objet de mesures politiques fortes, alors que dans le cas de Nagoya, c'est l'évolution naturelle de la mobilité avec l'accroissement de l'automobile qui crée ces contraintes.

A travers ces deux études nous constatons que ce n'est pas seulement le développement des transports en commun en terme d'infrastructures et de services qui encourage sensiblement les automobilistes à abandonner leur voiture (bien qu'ils aient toute leur importance), mais davantage une politique cohérente et crédible, ainsi qu'une importante campagne d'information et de communication pour ne pas laisser les individus dans l'incompréhension face aux transformations de la ville. Ce que nous avons fortement observé en Ile-de-France.

Des variables universelles aux caractéristiques culturelles

Nous pouvons ainsi dire qu'il existe des variables universelles pour comprendre la mobilité, mais celles-ci apparaissent plus marquées dans certaines cultures que dans d'autres. Outre cette universalité des analyseurs, on constate cependant des traits culturels spécifiques, tel que le rapport au temps et particulièrement la ponctualité, le respect des règles et de l'autorité. En effet le respect des règles et la ponctualité constituent une part importante de la norme sociale au Japon. La discipline en Asie est partie intégrante de cette culture. Nous pouvons établir un parallèle ici avec les codes de conduites et les jeux de face prépondérants à ces normes culturelles. Mais outre cette particularité, la mise en place de règles coercitives n'a pas un

impact d'une moindre mesure. Les individus se plient également à la règle sous la pression de punitions sévères. Les amendes sont très élevées au Japon et les lois sont strictes.

Un lien est à faire avec l'Amérique du nord, où la répression semble être un facteur dissuasif non négligeable, de part les nombreux contrôles systématiques et le montant important des amendes.

En France, les individus ont beaucoup de mal à respecter les règles, et ceci pourrait s'expliquer par le manque de coercition des mesures. En effet si l'on prend l'exemple de l'alcool au volant, il n'est pas pensable au Japon de conduire quand on a bu, et ne serait-ce qu'un verre, ce qui est loin d'être respecté en France. Ainsi le respect de la règle devient un critère de choix du mode à Nagoya.

Nous pouvons également relever l'attraction forte de cette culture pour le jeu et notamment le jeu d'argent, ce qui nous a semblé intéressant pour comprendre comment faire participer les individus au développement durable. Nous avons vu que le fonctionnement du tri sélectif était en partie dû aussi aux mesures incitatives à travers des gains ou avantages, en terme de réduction financière ou bien d'image donnée à voir sur la scène publique en référence aux jeux de face. (Outre l'attrait pour les gains de points et de réduction en échange de bonnes actions écologiques, l'intérêt des Japonais pour les jeux d'argent est très présent dans cette société, ce qu'on peut voir à travers le nombre considérable de machines à sous, les queues phénoménales pour le loto, etc...).

Outre ces aspects culturels on peut noter que si contrairement au développement de la pratique du tri sélectif, l'usage de la voiture n'a pas diminué, c'est que les mesures du gouvernement n'ont sans doute pas été mises en place avec la même envergure.

Du mode de déplacement au mode de vie

Un autre aspect qui mériterait d'être plus amplement approfondi concerne l'intégration d'un nouveau système de mobilité et ses valeurs, dans un mode de vie. En effet en comparaison avec les pays d'Europe du nord et prenons plus précisément l'exemple d'Amsterdam, le vélo est intégralement intégré dans le système de mobilité de la ville et les comportements des usagers, en outre parce qu'il fait partie d'un mode de vie basé sur des valeurs écologiques et de qualité de vie. Au regard du rapport sur les projets de déplacements de la Ville de Nagoya, il apparaît que les décideurs souhaitent parvenir à ce nouveau mode de vie et système de valeurs. Ils semblent être sur la bonne voie notamment grâce à l'EXPO Universelle 2005 d'Aichi et les importantes campagnes d'information. Mais aujourd'hui, il y a encore du chemin à faire pour ce qui est de la mobilité urbaine et des nuisances automobiles.

A l'instar de G. Amar, nous pensons qu'à un mode de vie doit correspondre un mode de transport dans une société. Partant de là on peut se demander s'il s'agit de changer les pratiques d'un mode de déplacement ou bien de changer un mode de vie.

Concernant la situation d'Amsterdam, le vélo n'est pas seulement un mode de déplacement, il est un mode de vie selon l'auteur. Il s'agit de « faire d'un système de transport un élément à part entière de la culture d'une ville ». Mais outre son aspect fonctionnel auquel va de soi la mise en place d'infrastructures et de services appropriés, un mode doit être rempli d'affectif et de symbolique forte. Nous faisons l'hypothèse que si l'automobile est encore ancrée dans les habitudes de vie des Français, et des Japonais, ce n'est pas seulement du fait du manque d'infrastructures et du manque de choix alternatifs crédibles, mais aussi d'une part du fait de sa symbolique forte en terme de marqueur de passage et de statut.

Pour une évolution des mobilités : de la croissance économique à l'avancée écologique

Il semblerait qu'à un objet transport, on ne donne pas le même sens dans les différentes cultures. Par exemple dans les pays scandinaves notamment, le vélo est porté par des valeurs fortes concernant l'écologie, l'environnement, matos aussi l'avancée sociétale, au sens où aujourd'hui on ne parlerait plus tant de croissance économique matos d'avancée écologique. L'usage de ce mode est un choix réel selon des valeurs positives recherchées. Alors qu'en Asie par exemple où l'usage de cet objet transport est tout aussi massif, le sens qu'on lui attribue est tout autre. Il représente l'inverse de la croissance économique, son usage est purement usuel et n'est pas porteur de valeurs positives fortes. Il ne relève souvent pas d'un choix, matos d'une contrainte financière. Ceci est toutefois un peu moins visible au Japon qu'en Chine par exemple. Au Japon certaines personnes voient dans le vélo des avantages écologiques d'une part, et d'autre part nous avons pu observer une mode dans le marché des vélos à travers différents designs.

G. Amar fait le point sur deux manières de résoudre la problématique actuelle de l'automobile : soit revenir en arrière, notamment avec l'usage du vélo, de la marche et du tramway. Notons que ces modes anciens, sont plutôt à la mode aujourd'hui. Soit faire appel aux nouvelles technologies en développant de nouveaux véhicules non polluants.

Ainsi pour nombreux pays en développement, l'automobile serait la voie vers la modernité et le développement économique, et le vélo une régression qui ne serait pas envisageable.

Tout se passe comme si les cultures passaient par une suite logique de phases : la recherche de la croissance économique puis la recherche d'une qualité de vie. On passerait donc d'une croissance économique à une avancée écologique, d'une mobilité de « consommation » (basée sur la recherche de satisfaction individuelle) à une mobilité « durable » (visant le bien être de la collectivité) ; d'une « auto-mobilité » à une « alter-mobilité » ; d'une « mono-mobilité » à une « multi-modalité »¹⁰. En analysant la culture chinoise, G. Amar a relevé l'idée d'un passage de la quantité à la qualité. Il nous dit qu'une « deuxième phase de croissance est à l'ordre du jour : plus écologique et « immatérielle ».

Dans les pays en développement, l'aspiration à la croissance économique et la « ruée » vers la modernité expliqueraient le poids de l'automobile dans les choix modaux et de fait pourquoi la problématique environnementale ne serait pas d'urgence dans les mentalités.

Aujourd'hui, le Japon comme la France et d'autres pays industrialisés seraient en phase de changement entre ce type de mobilité accès sur la croissance économique dont l'automobile véhicule l'image, et la quête d'une mobilité orientée vers des déplacements plus durables et alternatifs à la voiture (ou du moins vers un usage collectif de la voiture et non plus individuel).

Il apparaît doucement que la mode serait de ne pas avoir de voiture à Paris. Notons également l'apparition des voitures hybrides et à l'opposé le phénomène de mode des 4x4. Cette idée de phénomène de mode serait à traiter de manière plus approfondie en lien avec la dimension des modes de vie.

Une question centrale est donc de comprendre comment se construisent des pratiques de déplacement et comment peuvent émerger des pratiques durables. Comment de nouvelles pratiques de mobilité se diffusent et s'intègrent dans les mœurs de la société ? Comment l'ancrage d'une pratique se construit et se déconstruit ? Comment peut-on penser un changement dans notre culture ? Comment passer de la culture automobile à une culture plus

¹⁰ Finalement on passerait d'une recherche de confort matériel à un confort plus « spirituel », dans un sens plus qualitatif en terme de qualité de vie écologique.

« durable » ? Comment faire d'un mode de déplacement un mode de vie comme il en est dans les pays d'Europe du Nord par exemple¹¹ ?

¹¹ Du mode de déplacement au mode de vie.