

Lungu Nkibipisal Grace, Mangiarotta Liérine, Mouëza Pierrick, Nasri-Toniutti Jade

Faculté de SOCIOLOGIE

LICENCE 2

Enquête collective

Thème : L'environnement

*Dans quelle mesure la conscience écologique se traduit-elle
par l'achat d'une voiture électrique ?*

SOMMAIRE :

INTRODUCTION :

I. La voiture électrique, une innovation favorable à l'environnement.

- a. Les normes jouent un rôle important dans la sensibilisation à l'environnement.
- b. La communication comme outil de la démocratisation de la voiture électrique.

II. La voiture électrique, une « bonne pratique » parmi d'autres.

- a. La motivation de l'achat.
- b. La conscience écologique diverge selon les pratiques.

III. La transition vers l'électrique, un pas vers l'inconnu.

- a. L'argument économique, un frein à la transition vers l'électrique.
- b. La voiture électrique, une controverse écologique.

CONCLUSION :

INTRODUCTION :

« *Notre maison brûle et nous regardons ailleurs* ». Cette citation du président français Jacques Chirac, lors du quatrième sommet de la Terre en 2002, évoque la difficulté de l'humanité à résoudre la question environnementale. Elle fait surtout le constat du désintérêt porté à cette question pourtant cruciale pour l'avenir de tous.

Comme nous le savons, la protection de l'environnement passe notamment par la réduction des gaz à effets de serre produits par les activités humaines.

Selon un article du journal *Le Monde*, paru en 2018, les transports représentent « 29% des émissions de gaz à effet de serre de la France », donc loin devant l'agriculture (17%), elle aussi souvent remise en cause pour son impact écologique.

Les voitures sont régulièrement accusées d'être responsables de la pollution, au même titre que les transports aériens et maritimes. D'après l'article cité plus haut, « *les voitures des particuliers* » représentent 54% de la pollution due aux transports.

L'environnement était le thème général de notre enquête collective. Dans notre groupe, nous avons choisi d'aborder le sujet de la voiture électrique. Nous avons trouvé intéressant d'étudier la transition du moteur thermique vers l'électrique, qui témoigne de la volonté d'obtenir une « *voiture verte* ».

De plus, la voiture électrique est l'un des symboles de la transition écologique et énergétique qui est en plein essor depuis quelques années. Nous voulions donc en apprendre plus sur cette innovation.

Le sujet de la voiture électrique nous est venu par hasard au cours d'une discussion avec notre chargée de TD. Celle-ci se demandait comment ces voitures se chargent. Nous avons décidé de travailler dessus car le sujet nous intriguait beaucoup. Étant tous intéressés par la communication, nous avons cherché des sujets liant la voiture électrique et les médias (télévision, réseaux sociaux, affichages, radios). Au fur et à mesure de nos réflexions, nous avons construit la problématique suivante : « La communication environnementale, à travers les médias, a-t-elle un impact sur les utilisateurs de véhicules verts ? ». Notre sujet s'est alors centré autour du marketing et du greenwashing des constructeurs automobiles se lançant dans la révolution de l'électrique. Le greenwashing est défini comme la mise en avant trompeuse de pratiques écologiques qui ne sont en réalité pas respectées. Dans le cas de la voiture électrique, les marques insistent seulement sur le fait qu'elle ne produit plus de CO₂ mais ignorent les possibles conséquences négatives de cette innovation sur l'environnement.

Au cours de l'enquête, nous avons fini par délaissier la communication. Elle nous semblait trop restreinte. Nous avons aussi fait ce choix par peur de ne pas avoir assez d'éléments pour pouvoir construire notre enquête simplement sur le marketing et la communication.

Nous avons aussi prévu de contacter des concessionnaires automobiles. Nous voulions comprendre de quelle manière les véhicules électriques sont mis en avant et en savoir plus sur le nombre de clients et le nombre de voitures électriques proposées. Mais, par manque de temps pour la suite de l'enquête, il nous a été conseillé de ne pas s'attarder sur cet aspect.

Suite à nos premiers entretiens qualitatifs, nous nous sommes aperçu que notre grille d'entretien était trop centrée sur la voiture électrique. Elle délaisse la socialisation de l'enquêté mais aussi ses pratiques de consommation. Nous nous sommes donc orientés vers un possible lien entre la conscience écologique et le fait de posséder ou non un véhicule électrique. Notre problématique a évolué de cette façon : « Dans quelle mesure, alors que la voiture électrique est l'un des symboles de la transition écologique, une réelle conscience écologique, a-t-elle conduit à cette consommation ? ».

Plus tard, nous l'avons affinée comme suit : « Quels sont les liens entre une conscience écologique, l'apparition d'un comportement écologique et le rapport à l'environnement ? ». Nous voulions étudier le profil des individus en tant que consommateurs de véhicules.

Ensuite, nous avons recentré notre sujet pour pouvoir utiliser des données quantitatives en plus des données qualitatives déjà obtenues. Notre problématique a évolué vers un questionnaire plus simple et plus large : « La conscience écologique, se traduit-elle uniquement par l'achat d'une voiture électrique ? ». Cela nous a permis d'étudier les choix des utilisateurs de voitures électriques et ceux des utilisateurs de voitures thermiques. En rencontrant les deux types d'usagers, il est possible de voir si l'écologie passe exclusivement par l'achat d'une voiture ou si cela peut passer par d'autres types de comportements et pratiques.

Méthodologie de notre enquête collective

Durant notre enquête collective, nous avons utilisé plusieurs types de données, de différentes sources.

Nous avons obtenu de nombreuses données qualitatives grâce à des observations et des entretiens qualitatifs. Par ailleurs, nous avons eu l'occasion de parler brièvement avec diverses personnes pour enrichir notre enquête, notamment un membre du personnel de l'Université de Bordeaux se déplaçant en véhicule électrique. Nous avons aussi interrogé des exposants et des visiteurs du salon « Electric Road » qui s'est tenu du 18 au 20 octobre au Parc des Expositions, à Bordeaux.

Au début de l'enquête, nous nous sommes intéressés au processus de chargement des véhicules électriques. Pour notre première observation, nous sommes allés étudier plusieurs lieux de charge dans la métropole bordelaise. Nous avons ainsi réalisé 4 observations au total, de façon individuelle. Celles-ci se sont déroulées en trois temps. Le sociologue Henri Peretz les décrits dans son ouvrage *Les méthodes en sociologie : l'observation* :

Un temps « *d'interaction sociale avec le milieu étudié pour être présent sur les lieux* ». Ainsi, nous sommes allés à proximité des bornes pendant une vingtaine de minutes environ. Il serait d'ailleurs intéressant d'étendre le temps lors d'une autre observation.

Selon Jean-Pierre Pourtois et Huguette Desmet, dans leur ouvrage *Épistémologie et instrumentation en sciences humaines*, l'observation directe consiste à être « *intégré à la vie des acteurs dont les comportements et pratiques constituent l'objet d'étude* ». Nous avons donc utilisé la méthode de l'observation directe en nous rendant directement sur le terrain.

Un second temps constitué par les « *activités d'observation* ». Pour cela, nous nous sommes focalisés sur les pratiques liées aux bornes.

Enfin, un temps « *d'enregistrement des données observées, c'est-à-dire [...] une prise de notes* ». Pour cela, nous avons donc utilisé un carnet de terrain pour noter le contenu de nos observations.

Celles-ci nous ont apporté des éléments tels que, l'implantation, le nombre, le lieu et le type de voiture utilisant les bornes. Cependant, nous aurions pu diversifier les horaires d'observation sur plusieurs jours pour déterminer des habitudes de charge. Nous en avons donc appris assez peu sur les utilisateurs des bornes.

Nous avons ensuite observé des publicités de voitures électriques. Il nous semblait pertinent de comprendre ce qui peut pousser à l'achat d'une voiture électrique plutôt qu'une voiture thermique. De plus, au début de l'enquête, nous pensions que la transition vers les voitures électriques était davantage fondée sur de la communication et du marketing que sur des choix individuels et sociaux. Nous avons finalement vu que plusieurs autres facteurs sont à l'origine de cette transition, mais nous aborderons cela plus tard.

Ces publicités donnent à voir une atmosphère plutôt moderne avec une incitation à l'achat. Elles semblent aussi s'adresser à un public « jeune ». Ces observations étaient simples à réaliser et faciles d'accès.

En octobre 2021, nous avons eu l'idée de visiter une exposition sur les voitures électriques à Bordeaux : « Electric Road ». C'est un salon dédié à la mobilité électrique. Il rassemble des constructeurs automobiles, mais aussi des entreprises qui agissent sur la transition en proposant des innovations. L'idée de visiter ce salon nous est venue par hasard, au moment où un tramway affichant une publicité pour celui-ci est passé devant nous. Ainsi, nous y sommes allés deux jours d'affilée pour rencontrer davantage de visiteurs et d'exposants.

Ce salon nous a été facilement accessible, car l'entrée était gratuite pour les usagers des Transports Bordeaux Métropole (TBM), cela a donc aussi facilité nos observations. Nous y avons collecté de nombreuses données de différentes façons, comme cité plus haut. D'abord, nous avons observé les stands sans interagir avec les visiteurs et les exposants. Lors de ces deux journées, nous sommes restés deux heures chacun, par groupe de deux, afin d'observer le profil des visiteurs et les véhicules exposés.

Par la suite, nous avons décidé d'élaborer un questionnaire à destination des visiteurs¹. L'objectif de ce questionnaire était d'établir le profil sociologique de ces derniers, les raisons d'acheter ou non une voiture électrique et leur opinion générale sur cette innovation. Nos relations avec les visiteurs ont été globalement satisfaisantes, les questions et les réponses étaient claires.

Nous avons réalisé un questionnaire du même type à destination des exposants². Nous cherchions à savoir quels événements ils utilisent pour promouvoir ces véhicules. Nous les avons interrogés sur la part de voitures électriques produites par leur marque sur leur

¹ Voir annexe 4 page 38

² Voir annexe 3 page 37

production totale de véhicules. Enfin, nous les avons questionnés à propos de leur opinion sur la transition vers l'électrique. Nous avons eu des ressentis plus mitigés lors de nos discussions avec certains exposants, certains ayant peu de temps à nous accorder. Notre statut d'étudiant a peut-être joué car les personnes étaient peut-être moins enclines à engager une discussion avec nous. De plus, nous étions les visiteurs les plus jeunes du salon. Cela peut aussi jouer sur notre crédibilité car les interrogés s'attendaient à voir un public plus âgé.

Nous avons aussi assisté à des discours de présentation du salon par les organisateurs et des élus de Bordeaux. Les objectifs de ce salon et des élus portent sur la mobilité et ses enjeux. Il était donc intéressant d'entendre ces discours afin d'avoir des points de vue politiques sur la transition du thermique vers l'électrique.

Lors de nos recherches qualitatives, la principale difficulté dans le groupe a été de trouver des personnes à interroger. D'autant plus qu'il fallait à la fois trouver des enquêtés ayant des voitures électriques ou hybrides ainsi que d'autres n'en possédant pas. Une fois les personnes trouvées, la prise de contact avec elles était assez simple.

Nous avons ainsi réalisé trois entretiens par personne, soit douze au total. Tous nos entretiens sont semi-directifs. Dans son ouvrage *La méthode en sociologie*, Jean-Claude Combessie liste les caractéristiques de ce type d'entretien. Le chercheur « choisit et annonce [...] le thème [...] et dispose d'un guide d'entretien ». L'entretien étant « semi » directif, il ajoute qu'il « doit suivre sa dynamique propre ». C'est ce que nous avons fait durant nos entretiens. Nous guidions simplement les enquêtés avec des questions ouvertes. De plus, nous leur avons laissé une certaine liberté en les laissant s'exprimer le plus possible et en les relançant de temps en temps.

Au cours de l'enquête, notre guide d'entretien a évolué plusieurs fois car nous souhaitions obtenir plus d'informations. Les premières versions ne s'intéressaient qu'aux voitures électriques et pas assez aux profils des individus, c'était donc une difficulté. Lors d'un changement de problématique, nous avons réussi à formuler davantage de questions. Sur la grille d'entretien finale, nous avons donc les trois grands thèmes suivants : le profil de l'interrogé, ses pratiques et sa mobilité.

Afin de compléter les données obtenues par nos recherches qualitatives, nous avons aussi ajouté une dimension quantitative à notre enquête. Pour cela, nous avons participé à la

création, la correction et la diffusion d'un questionnaire sur une population d'environ 1000 personnes. Nous avons aussi analysé des données provenant de l'INSEE et de Statista.

Celles-ci ont plusieurs avantages. Ces instituts sont reconnus comme fiables car les échantillons utilisés sont conséquents donc, à priori, représentatifs. De plus, ces données peuvent concerner des aspects qu'il nous est impossible d'étudier par manque de temps et en raison de notre statut d'étudiants. C'est le cas des données sur les effectifs de voitures particulières, en France, classées selon leur motorisation.

Nous avons ensuite élaboré un questionnaire pour avoir des données quantitatives utiles à l'enquête.

Comme le rappelle la sociologue Isabelle Parizot, dans l'ouvrage *L'enquête sociologique*, « *L'intérêt principal de l'enquête par questionnaire est de rassembler une grande quantité d'informations, aussi bien factuelles que subjectives, auprès d'un nombre important d'individus* ». Il était important d'avoir un échantillon représentatif de la population française pour pouvoir généraliser les résultats obtenus grâce au questionnaire. De plus, celui-ci permet de croiser différents types de données entre elles. Nous avons donc pu établir des liens entre les caractéristiques des enquêtés et leurs pratiques, par exemple, la catégorie socioprofessionnelle d'un individu et sa mobilité.

Ce questionnaire a été diffusé en ligne. Nous avons donc obtenu un grand nombre de réponses avec un échantillon final d'environ 1000 personnes.

Cependant ce questionnaire avait quelques biais. Tout d'abord, le nombre élevé de questions l'a rendu fastidieux à réaliser. De plus, certaines questions n'étaient pas claires selon certains répondants. Ensuite, comme le questionnaire était auto-administré, des répondants ont peut-être ignoré des questions ou choisi des réponses différentes de leur opinion réelle. Enfin, l'échantillon contenait plus de répondantes que de répondants et la moyenne d'âge était assez basse, cela peut donc jouer sur la fiabilité de nos résultats finaux.

Enfin, nous sommes arrivés à nous poser la question suivante :
Dans quelle mesure la conscience écologique se traduit-elle par l'achat d'une voiture électrique ?

Pour répondre à cette question, nous allons diviser notre étude en plusieurs parties.

Dans une première partie, nous étudierons la voiture électrique en tant qu'innovation favorable à l'environnement.

Dans une deuxième partie, nous nous intéresserons à la voiture électrique en tant que « bonne pratique » parmi d'autres.

Dans une troisième et dernière partie, nous analyserons les caractéristiques de la transition des véhicules thermiques vers les véhicules électriques.

I. La voiture électrique, une innovation favorable à l'environnement.

a. Les normes jouent un rôle important dans la sensibilisation à l'environnement.

La conscience écologique peut se traduire par deux facteurs. D'une part par la socialisation, notion de Pierre Bourdieu. Il s'agit de l'intériorisation de normes et de règles depuis notre naissance. Cette intériorisation des normes sociales se fait tout au long de la vie, que ce soit par l'école, la famille ou encore les groupes de pairs et les médias. Une interrogée insiste sur le rôle de sa famille dans ses habitudes : « *mes parents ont toujours fait [...] le strict minimum et tout ce qu'on pouvait faire de façon facile [...] donc [...] j'ai reproduit le schéma.* »³ (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture électrique). Selon Léa, son habitude de trier ses déchets vient de l'éducation de ses parents. La socialisation est importante, car elle permet à l'individu de se construire, à travers des normes et valeurs. Ces normes peuvent aussi venir des institutions. C'est le cas des normes formelles telles que la loi. Celles-ci sont établies par l'État et leur transgression peut mener à des sanctions. Il pense et met en place des réglementations que tous les citoyens doivent respecter pour le bon fonctionnement du pays. Ainsi, il joue un rôle fondamental sur les décisions que prennent les individus. Nous pouvons donc faire le lien entre l'État et les décisions environnementales. Certaines pratiques écologiques sont amenées à devenir des normes par l'action des institutions, c'est le cas de la voiture électrique.

Depuis quelques années, la voiture ne cesse d'évoluer, aussi bien au niveau technologique que matériel. Selon le site « automobile propre », en 2021, 162 106 voitures électriques ont été immatriculées. Ces chiffres vont probablement continuer à augmenter, ainsi en février 2022, il y avait déjà 23 671 voitures électriques vendues.

³ voir annexe (5) page (40) : pour toutes les citations d'entretiens, voir annexe 5.

Le but de cette innovation est de diminuer l'impact de la voiture sur notre environnement. Pour cela, l'État contribue à des démarches de mise en avant du produit et de nouvelles lois le concernant. Par exemple, le ministère de l'Écologie a réalisé des affiches disponibles sur le site et accessibles à tout le monde. L'une d'elles⁴ met en avant les avantages de la voiture électrique avec son côté économique, sa facilité d'utilisation ou encore son impact positif sur le climat. Cette affiche permet à la population d'avoir des informations supplémentaires sur cette nouvelle version de la voiture. Étant sur le site du gouvernement, les individus ont peut-être davantage confiance en cette communication.

De plus, en parallèle des affiches, des lois, ont été mises en place. Notamment à Lyon, avec l'instauration de Zones à Faibles Emissions imposant les vignettes Crit'Air⁵ dès 2020. Cela consiste à bannir les véhicules trop polluants lors de pics de pollution en les hiérarchisant en fonction de leur degré de pollution. Les automobilistes peuvent se procurer la vignette sur le site du gouvernement ou par courriel pour un coût de 3,67 euros. Elle doit être collée sur le pare-brise, lisible en cas de contrôle. Cette loi est en cours d'adoption dans de nombreuses métropoles comme Paris, Bordeaux, Toulouse ou encore Montpellier. Paris fut la première ville ayant rendu la pastille obligatoire en 2019.

Afin d'inciter les automobilistes à changer leurs véhicules pour en adopter un plus propre, l'État offre des aides financières. D'un côté, il y a le bonus écologique, disponible pour les personnes achetant une voiture émettant moins de CO₂. D'un autre côté, il y a la prime à la conversion pouvant atteindre 5 000 euros dans certains cas. Celle-ci est disponible pour les personnes qui se séparent de leur ancien véhicule thermique au profit d'un nouveau véhicule « propre », hybride ou électrique. Toutes ces aides ne sont pas négligeables, puisqu'elles peuvent encourager et faciliter l'achat de véhicules peu polluants. Pour Pierre, professeur âgé de 50 ans, il faut que l'État soit présent aux côtés des français dans cette transition du thermique vers l'électrique. Selon lui, « *il faut vraiment que l'État accompagne la transition, ça, c'est sûr* ». Accompagner les individus avec de telles aides pourrait les motiver à franchir le pas et serait donc favorable à cette transition écologique. En revanche, il ne faut pas que cette transition ait lieu trop rapidement, au risque de décourager une partie de la population pour des raisons financières.

⁴ voir annexe (10) page (76)

⁵ voir annexe (11) page (77)

La ministre de la transition écologique, Barbara Pompili, a annoncé que la vente de véhicules thermiques ne serait plus possible d'ici à 2035. Par conséquent, tout achat de véhicule essence ou diesel sera interdit. En revanche, pour le moment, l'utilisation de telles voitures est possible. Nous pouvons d'ailleurs constater que les voitures thermiques sont toujours les plus utilisées en France. Ainsi, selon l'INSEE, en 2020, 21 746 000 voitures diesel et 14 599 000 voitures essence étaient répertoriées, contre 180 000 véhicules électriques.

D'ici à 2035, les français pourront alors réfléchir, se documenter auprès du gouvernement ou se renseigner auprès des concessionnaires et des assurances. Il ne faut pas oublier que la démocratisation de ces véhicules passera aussi bien par les ménages que par les entreprises. Par exemple, un de nos enquêtés se dit favorable à l'utilisation des véhicules électriques dans les entreprises. Cela permettrait de se familiariser avec cette innovation. Selon lui, « *l'État devrait encourager les entreprises à utiliser des voitures électriques* » et *ça serait quelque chose de hautement important si les entreprises commençaient, pour leur personnel, à migrer vers [...] la mobilité électrique.* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). En utilisant des véhicules non polluants, les entreprises donneraient à la population et surtout à leurs employés une bonne image de cette innovation.

b. La communication comme outil de la démocratisation de la voiture électrique.

La mise en avant du produit est également très importante dans l'achat d'une voiture électrique. Les concessionnaires n'hésitent pas à mettre en valeur leurs produits à l'aide de différentes techniques de communication. Des salons de l'automobile électrique ont été organisés dans plusieurs villes. C'est le cas de « Electric Road ». Ce salon parcourt de nombreuses villes françaises comme Paris, Rouen et Nantes pour y exposer des modèles de voitures électriques et hybrides de différentes marques. En octobre dernier, nous nous sommes rendus à la sixième édition de ce salon qui s'est tenue à Bordeaux. À chaque stand, des conseillers sont là pour guider, conseiller et informer les visiteurs sur les voitures et leurs caractéristiques. Il est possible d'acheter directement la voiture sur place. Les voitures peuvent également être essayées en compagnie du concessionnaire, qui peut renseigner les visiteurs sur les bornes de charge destinées à ces véhicules grâce à des stands spécialisés. Les consommateurs ont donc tout à disposition pour effectuer un achat en toute confiance. Au cours de l'exposition, des conférences sont organisées avec les fondateurs du Salon qui détaillent l'impact de ces nouvelles technologies sur l'environnement. Des élus prennent

aussi la parole, tels que Béatrice de François, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge des transports, ou Alain Rousset, président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine. L'urgence climatique a un caractère spécial car d'après l'un des intervenants, « c'est la première fois qu'une transformation vient d'une injonction politique et non pas du marché ».

Cela met en avant la prise de conscience de l'urgence de la situation ainsi que la volonté d'agir pour transformer les modes de vie. L'objectif de « Electric Road » est donc d'atteindre une transition durable. Cela concerne, par exemple, le traitement des déchets (batteries) et l'utilisation de ressources rares (lithium). De plus, les intervenants ont tous affiché une volonté d'investir dans la recherche pour développer des batteries « éco-conçues » et ainsi faire une transition plus « propre ».

Il existe aussi le salon « REMOOVE » qui se déroule dans le département de la Seine-et-Marne. C'est le plus grand salon consacré à l'automobile 100% électrique. Il y a des stands d'exposition et des conférences. Il est aussi possible d'essayer les véhicules sur un circuit. Les conférences sont présentées par des défenseurs de la voiture électrique. Ces salons sont souvent sponsorisés par des entreprises du secteur de l'énergie comme EDF : fournisseur d'électricité, ainsi que sa filiale ENEDIS mais aussi Total Energies. Il y a aussi d'autres types de partenaires tels que Keolis : acteur dans les transports en commun, ou encore Station-e : entreprise spécialisée dans les stations de recharge de véhicules.

Enfin, ce type de salon est aussi soutenu par des acteurs politiques tels que : Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine dans le cas de « Electric Road ».

Les bornes sont essentiellement placées dans des endroits stratégiques, tels que les supermarchés, les arrêts de tram ou à proximité du centre-ville. Les supermarchés comme Lidl, Carrefour ou Leclerc offrent la première heure de chargement aux clients fidélisés. Des places spécialement dédiées à la recharge de voiture ont été créées. Par exemple, pour Carrefour, huit places ont été converties en places de recharge, un moyen d'attirer de nouveaux clients. Le prix de la recharge par kilowatt est facturé 30 centimes. Pour une recharge plus performante, il est facturé 52 centimes. Ce qui fait un total de 30 euros la demi-heure. Le côté pratique émerge, car le temps de faire les courses, la voiture se recharge et en plus, gratuitement pour la première heure.

Léo, retraité âgé de 62 ans, a remarqué qu'il y a de plus en plus de bornes à proximité des centres commerciaux : « *Mais je vois bien que [...] chez Leclerc, à Auchan, partout il y a*

des bornes, il y en a de plus en plus à Lidl ». Cependant, le gouvernement avait pour objectif d'implanter 100 000 bornes à la fin de 2021. Or, le 31 mars 2022, 57 732 bornes publiques ont été implantées sur le territoire français. Rappelons qu'en mars, environ 558 871 voitures électriques circulent. Par conséquent, pour réussir cette transition, le nombre de bornes de charge devra suivre le nombre de véhicules électriques mis en service.

La publicité autour de la voiture électrique est un atout important pour les marques. Au cours de l'enquête, nous avons observé celle-ci car elle est de plus en plus présente sur nos écrans. Ces publicités nous présentent la voiture électrique sous un angle plutôt futuriste. De plus, elle apparaît comme l'innovation qui pourrait « sauver la planète ». Dans ces spots publicitaires, tout est construit pour que la voiture soit au centre de l'attention. Pour cela, les acteurs du marketing misent sur l'histoire, la musique et la voix-off utilisées dans la publicité. D'autres arguments sont aussi utilisés comme le prix et l'autonomie. Enfin, les marques utilisent aussi des slogans pour renforcer l'image positive de la voiture électrique. Ainsi, pour mettre en avant la facilité d'usage du modèle ZOE, Renault utilise le slogan suivant : « *la voiture électrique, c'est simple* ». Ou encore « *Conduisez aujourd'hui la voiture de demain* » pour la marque Nissan. De plus en plus de publicités emploient le mot « futur » pour décrire la voiture non polluante. C'est une façon de mettre en avant cette transition futuriste.

La marque Tesla a développé de nombreuses nouvelles fonctionnalités dans ses voitures et s'en sert comme arguments pour communiquer. Il est par exemple possible de regarder Netflix en voiture. De plus, avec certaines innovations, plus besoin de conduire, la voiture conduit pour vous. Cette image de la voiture rejoint progressivement l'image qu'on en avait auparavant, l'image de la voiture volante.

Nous pouvons donc remarquer que le gouvernement a un rôle important dans la transition vers la motorisation électrique. Il est à l'origine de la démocratisation de la voiture électrique. Par la suite, les entreprises rejoignent ce mouvement en développant la communication autour d'une voiture plus propre, plus simple et plus futuriste. C'est ensuite aux consommateurs de faire le choix de s'investir dans cette transition.

II. Une « bonne pratique » parmi d'autres.

a. La motivation de l'achat.

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, l'État permet, de manière plus ou moins directe, l'achat des voitures électriques et donc leur démocratisation.

Des aides sont mises à la disposition des automobilistes pour « réduire le coût d'achat » ou « installer une borne de recharge ». (Découvrez les aides pour votre voiture électrique, je-roule-en-électrique.fr). Le bonus électrique qui s'oppose au malus écologique en cas d'achat d'un véhicule thermique annonce déjà la couleur. À cela s'ajoutent les dons pour les conducteurs qui décident de se débarrasser de leur véhicule polluant. Un usager témoigne sur ce même site : « *La prime à la conversion m'a incité à passer à l'électrique* ». Ces encouragements financiers semblent être faciles à obtenir et donc être à l'origine de nombreux achats. Sur la douzaine de personnes avec qui nous nous sommes entretenus, deux avaient des voitures 100% électriques et trois des voitures hybrides. Ces usagers nous ont donné des détails sur l'acquisition de leur véhicule.

Yvon et Léo ont tous deux des voitures totalement électriques. Yvon habite dans la banlieue bordelaise. Il a acheté sa voiture de marque Tesla en 2019. Lors de l'entretien, il ne fait référence à aucune aide de l'État qui aurait pu s'adapter à sa mobilité ou à sa situation financière. Nous pouvons supposer que les aides de l'État ne motivent pas les consommateurs, contrairement à ce qui serait avancé. La deuxième personne à posséder une voiture électrique est Léo. Ce dernier vit également dans la banlieue de Bordeaux, il possède aussi une Tesla, également acquise en 2019. Après avoir énuméré les différents types d'aides, Léo nous annonce qu'il a « *bénéficié du bonus écologique* » (Léo, 62 ans, retraité, une voiture électrique et thermique). Bien que l'aide apportée par le gouvernement soit de « *6 000 euros* » (Léo, 62 ans, retraité, une voiture électrique et thermique), cet enquêté ne semblait pas compter sur cette aide, même s'il qualifie ce bonus de « *plus* » (Léo, 62 ans, retraité, une voiture électrique et thermique). Cependant, d'après lui, cette gratification ne fait que diminuer avec les années : « *Parce que quand moi je l'ai acheté en 2019, sur ce modèle-là, j'avais 6000 euros. Aujourd'hui, il est à 2000 et dans 6 mois, il sera à 1000.* » (Léo, 62 ans, retraité, une voiture électrique et thermique). Bien que sur un modèle comme Tesla, 6 000 euros s'apparente à un « *plus* », il existe des voitures 100% électriques plus abordables. Seulement, ce soutien financier s'éloigne de plus en plus du prix de vente. Les aides à l'achat

ne semblent donc pas être le facteur le plus important pour les individus. Ceux-ci peuvent même se tourner vers d'autres types de véhicules comme nous allons le voir maintenant.

Parmi les enquêtés, trois conduisent des véhicules hybrides. Une seule personne a mentionné les aides qui lui ont été accordées par l'État. Il s'agit de Léa, ostéopathe, vivant dans le Nord de la France. Elle a sa voiture depuis un an et, comme l'a énoncé Léo, elle a touché 2 000 euros de bonus écologique. Moins que les premières offres aux conducteurs de 2019, cette aide a pris une autre forme pour Léa. En effet, elle n'a pas acheté sa voiture mais est en contrat leasing avec son cabinet. Elle nous a expliqué le principe de cet accord : *« c'est un contrat que tu fais, parce que du coup moi je la fais passer sur un véhicule de société parce que c'est mon véhicule de travail, et donc tu payes tous les mois [...] tu as un nombre de km que tu ne dois pas dépasser dans le contrat [...] si tu le dépases [...] tu dois payer [...] je sais que j'ai 30 000 km par an [...] en moyenne et [...] au bout des 3 ans tu rends la voiture. »* (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable). Ainsi, l'offre gouvernementale a été déduite de ses premiers loyers. Les deux autres individus possédant des hybrides n'ont pas fait état des bonifications environnementales. Laurent, photographe et habitant à Bordeaux Bastide, a pu l'acquérir grâce à une offre intéressante : *« on en a trouvé une d'occase, elle était pas très chère. C'était un petit vieux qui avait acheté la version deux, il en avait marre il a acheté la version trois. « Ah je vais changer, prenez-là je vous fais un prix! », « Ok »* (Laurent, 55 ans, photographe, une voiture hybride). Le troisième conducteur d'hybride se prénomme Etienne. Il habite dans l'agglomération bordelaise, et travaille dans une entreprise où il est ingénieur cadre. L'achat de sa voiture hybride n'a été déterminé par aucun encouragement financier étatique.

Ces derniers semblent finalement être relayés au second plan dans le choix du véhicule. Dans la conversation, elles étaient énoncées si nous en faisons mention mais ne semblaient pas être un facteur déterminant. Nous pouvons alors nous demander ce qui motive l'acheteur si les mesures gouvernementales pèsent peu dans sa décision.

Lors de l'acquisition d'une nouvelle voiture, le futur chauffeur évalue le rapport qualité/prix de l'offre. L'aspect innovant rentre en compte pour trois des acheteurs : Etienne, Léo et Yvon. Ils s'intéressent au devenir de la mobilité, tous d'une manière différente. Étienne, ingénieur cadre dans une entreprise, se dit amateur de voitures et de nouveautés. Il a décidé d'opter pour un véhicule hybride plutôt que de passer à l'électrique pour plusieurs

raisons. Il en cite trois : « *le coût d'achat, le fait qu'il n'y avait pas de bornes, le fait que d'un point de vue environnemental ça paraît pas encore très vertueux, en tout cas par rapport à mon usage, peut-être pour d'autres oui, mais pas pour moi.* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride). Le prix à mettre pour cette technologie était donc trop important par rapport à l'utilisation qu'il en a et les bornes de recharges peu nombreuses. D'après lui, ses déplacements quotidiens n'auraient pas suffi à rentabiliser la production. La voiture hybride paraît être la meilleure solution pour son utilisation : « *Je trouve que c'est un système intelligent* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride).

Pour Léo, il y a d'abord eu « *l'attrait de la nouveauté* » (Léo, 62 ans, retraité, voiture électrique et thermique). En effet, pour lui c'est le premier facteur. L'autonomie, le réseau de bornes et l'esthétique viennent ensuite. Yvon explique cette envie d'innovation par une transition vers de nouvelles mobilités : « *le choix de la voiture électrique, je pense que c'est parce que je me dis c'est la voiture de demain, oui je pense que la voiture électrique finira par s'imposer comme la voiture majoritaire dans nos sociétés* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). Notre société est en train d'évoluer, les conducteurs veulent faire évoluer leurs moyens de transport en même temps. C'est tout le principe d'une innovation comme définit Norbert Alter dans *L'innovation, un processus collectif ambigu*, c'est le « *processus social et économique amenant l'invention à être finalement utilisée, ou pas* ».

La voiture électrique est l'invention, une nouveauté technique. Pour qu'elle devienne une innovation, que les individus l'acceptent dans leur routine, il a fallu plusieurs étapes. Pour rappel, depuis 1881, trois générations de voitures électriques se sont succédé. De plus, celle-ci est au centre de l'attention depuis que la question environnementale a émergé. Comme vu dans la première partie de notre travail, certains acteurs peuvent être à l'origine de l'image de la « voiture de demain ». Pourtant, la plupart des enquêtés nient l'effet de la communication sur leur achat. D'après l'un d'eux, « *c'est un peu dramatique que l'écologie passe par des pubs de bagnoles* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride). La même idée apparaît lors d'un autre entretien. À la question : « *La publicité a-t-elle influencé votre choix pour la voiture électrique ?* », celui-ci répond : « *influencer, [...] je dirais pas trop ça* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et voiture hybride). Lorsqu'on se penche sur l'aspect des contraintes mises en place pour les véhicules, un interrogé répond « *La vignette Crit'Air ? Il y a les grandes villes qui commencent à faire pression [...] Mais moi, je m'en fous.* » (Léo, retraité).

Pour Laurent et Léa, c'est surtout l'attrait de la nouveauté qui a joué dans leur volonté d'acheter un véhicule électrique. Ainsi, ils utilisent des véhicules à batterie rechargeable pour pouvoir essayer ce nouveau type de mobilité. Dans le cadre de son travail, Laurent s'y est visiblement habitué. Il nous raconte que « *c'était Peugeot qui avait filé une voiture où je bossais et donc je travaillais en électrique.* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture électrique et thermique). Il a tout de suite apprécié le silence du moteur : « *personne nous entendait, c'était génial* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture électrique et voiture thermique). Habitant en ville, il trouvait ça plus adapté à sa situation géographique. L'essai a donc convaincu Laurent qui a acheté une hybride en 2009. La voiture hybride que Léa conduit tous les jours ne lui appartient pas vraiment et au début ce n'est pas le modèle qu'elle aurait souhaité : « *moi j'étais pas du tout partante là-dessus [...] et au final j'en suis ravie.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable). Elle l'a totalement adoptée car elle pollue moins, consomme moins et lui apporte plus de confort.

La question environnementale est envisagée différemment selon les utilisateurs. Pour beaucoup cela se mesure par la pollution et la consommation d'énergie. La voiture à batteries rechargeables produit moins de particules atmosphériques, « *la voiture électrique est [...] très en retrait en ce qui concerne l'émission de [...] CO₂* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). Lors des entretiens, l'aspect de la pollution sonore a aussi été abordé : « *En fait, on est beaucoup plus cool et zen. Je trouve qu'on est beaucoup moins agressifs parce que c'est des véhicules qui sont doux en fait et ils sont silencieux, très silencieux donc ça amène à une conduite apaisée* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride). Cela peut aussi jouer dans le choix de cette voiture. Pour les modèles hybrides, la voiture consomme moins de carburant car elle a des phases où ses batteries se rechargent. Aussi, pour les courtes distances, la voiture ne roule qu'en électrique, « *je consomme beaucoup moins, comme je roule pas beaucoup, j'ai pas besoin d'aller souvent à la pompe* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride). Le fait de ne plus rouler uniquement au carburant est un point positif pour les conducteurs, « *le fait de plus [...] consommer d'essence c'est magique hein franchement moi ça me change la vie.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable).

Mais le principal progrès de la voiture électrique est aussi son inconvénient : la batterie. Dans l'article *Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique*, les sociologues ont découvert au cours de leurs entretiens que conduire un véhicule électrique

s'apparente à un geste pour l'environnement. Ils placent cette pratique dans les « *bonnes pratiques* » à adopter, voire les « *petits gestes du quotidien* » comme éteindre la lumière en sortant d'une pièce. Nous retrouvons cette volonté d'agir en faveur de l'environnement dans la plupart de nos entretiens, « *l'utilisation de la voiture électrique, je pense que c'est un autre bon comportement à adopter* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). Mais ces véhicules sont plutôt considérés comme un complément d'autres actions écologiques du quotidien. Mis à part le confort que la voiture apporte, ses effets néfastes sur l'environnement ressortent beaucoup, comme nous avons pu le voir.

De plus, nous avons constaté que le fait d'acheter un véhicule électrique n'est pas utilisé comme excuse pour ne pas réaliser d'autres gestes écologiques au quotidien.

b. Un rapport à l'environnement différent selon les profils.

Nous avons émis l'hypothèse que le fait d'avoir une voiture électrique pouvait donner aux individus le sentiment d'avoir une conscience écologique. Or, pendant nos interviews, nous avons remarqué que la conscience écologique se traduit autrement. Les habitués des véhicules dits « verts » nous ont décrit leur mode de vie et leurs habitudes. Nous avons pu constater que leurs pratiques se rapprochent de celles des utilisateurs de véhicules classiques. De plus, selon que les déplacements soient personnels ou professionnels, les modes de déplacement varient.

Quand il s'agit de se déplacer sur de courtes distances, pour se rendre en ville par exemple, les individus ont l'habitude de privilégier les transports en commun. Etienne et Léo, qui habitent en dehors du centre ville, ont souvent recours aux transports de la métropole : « *je prends les transports en commun* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride), « *quand je vais à Bordeaux, quand je vais dans les grandes villes, je prends le tram, je prends les transports en commun.* » (Léo, 62 ans, retraité, voiture électrique et thermique). Romane, étudiante de 21 ans, n'a pas de véhicule électrique et se déplace aussi avec les transports en commun. Elle nous explique que « *le plus souvent je prends le tramway* » (Romane, 21 ans, étudiante, pas de voiture).

D'autres préfèrent des modes de déplacement « doux », comme la marche, surtout pour les courtes distances et à cause du coût d'un véhicule électrique. Une enquêtée déclare que « *si c'est pour aller à la Poste à 500 mètres, on va y aller à pied, si c'est pour aller à la*

pharmacie à 500 mètres, on va y aller à pied » (Laurence, 51 ans, institutrice, voiture diesel). D'autres enquêtés font le choix « *du vélo* ». (Léo, 62 ans, retraité, voiture électrique et thermique), « *Alors pour mon travail, j'utilise autant que possible mon vélo parce que je suis à proximité de mon école.* » (Pierre, 50 ans, instituteur, deux voitures essence). Laurence et Pierre, tous deux professeurs des écoles, n'ont pas de véhicule électrique. Pierre utilise son vélo pour la majorité de ses déplacements, tandis que Laurence choisit la voiture.

Pour la majorité de nos enquêtés, la voiture est le meilleur moyen de transport. Léa déclare se déplacer seulement en « *voiture sauf quand je suis au cabinet [...] à 500 mètres de chez moi. Mais sinon je me déplace uniquement en voiture.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable). Un autre enquêté déclare aller dans ce sens « *c'est ma voiture principale, celle que j'utilise au quotidien.* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). Un autre ajoute qu'il prend sa voiture pour « *aller au travail, c'est-à-dire, dix-huit kilomètres par jour.* » (François, 55 ans, ouvrier, voiture diesel). Cette dernière citation est extraite d'un entretien avec François, un ouvrier qui habite sur la Côte Basque. Il ne possède pas de voiture électrique et pourtant il utilise son véhicule tous les jours. Cela peut s'expliquer par l'absence d'autres solutions. Une enquêtée déplore aussi ce manque de transports en commun : « *j'ai pas de transport direct en fait. Ou alors, je vais perdre beaucoup de temps dans les transports, tous les matins, tous les soirs donc c'est vraiment compliqué.* » (Laurence, 51 ans, institutrice, voiture diesel). Nous pouvons en déduire que le mode de déplacement quotidien ne dépend pas forcément du type de véhicule que l'on possède. Il n'y a donc pas de profil-type d'individu qui ressort de l'étude des modes de transport. Notre enquête quantitative nous le confirme. La plupart des catégories socioprofessionnelles représentées utilisent leur véhicule personnel comme moyen de déplacement quotidien, à l'exception des étudiants qui utilisent à 56,9%⁶ les transports en commun. À propos du choix de transport, 33,0%⁷ des sondés répondent « je n'ai pas le choix : aucun autre moyen de transport n'est possible » contre 7,6%⁸ qui considèrent que leur mode de transport résulte plutôt d'un « choix écologique ». Notre questionnaire montre donc qu'il existe des priorités au yeux des individus. Le temps et la distance étant compliqués à réduire, les individus choisissent le mode de transport qui leur convient le mieux au quotidien, quel

⁶ Voir annexe 12 page 78

⁷ Voir annexe 13 page 79

⁸ Voir annexe 13 page 79

que soit son impact sur l'environnement et quel que soit le degré de conscience écologique de l'individu.

De plus, les personnes interrogées avaient parfois deux voitures. Laurence et Pierre ont plusieurs voitures thermiques. Yvon et Léo, les deux conducteurs de véhicules 100% électriques, ont chacun une voiture thermique en supplément. Yvon dit l'utiliser « *pour des longs trajets, des vacances [...] c'est vraiment pas une voiture que j'utilise au quotidien.* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et voiture thermique). Il dit pouvoir s'en passer mais la favorise pour les trajets importants, « *à cause de l'autonomie qui [...] est encore limitée quand même sur autoroute* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et voiture thermique). Nous pouvons donc constater que la voiture électrique a des difficultés à s'inscrire dans la routine de ses utilisateurs, notamment en raison de contraintes techniques et financières.

Certains individus se déplacent fréquemment à plus d'une centaine de kilomètres de leur domicile. Traverser la France ou se rendre dans un autre pays nécessite parfois des transports classiques et implique donc un bilan carbone plus conséquent que la voiture. Dans de nombreux entretiens, les enquêtés disent prendre l'avion. Or, selon le site internet GEO, l'avion est le moyen de transport le plus polluant au monde, dépassant le train et la voiture. Dans cet article publié en 2019 et mis à jour en 2021, l'auteur cite des données de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et de l'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD) : « *Ainsi, il est possible d'affirmer qu'un kilomètre en avion est 45 fois plus polluant qu'avec un train à grande vitesse* ». Le temps et le prix du billet de train sont à l'origine de ce choix : « *Notre souhait serait de prendre le train. Mais quand on voit le prix du train, le bazar c'est pour aller à Lille.* » (Anna, 64 ans, retraité, voiture essence), « *Si il n'y a pas d'alternative à l'avion on va prendre le train mais en priorité on va prendre l'avion.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable). La différence entre ces deux citations est le type de véhicule de chacune. Anna est retraitée et possède une voiture thermique. Léa possède une voiture hybride depuis un an. L'avion étant le moyen de déplacement le plus polluant, le fait que cette dernière possède une telle voiture ne reflète donc pas vraiment une conscience écologique à ce niveau-là. Nous avons d'ailleurs pu remarquer que les individus ayant un véhicule électrique ou hybride sont ceux qui prenaient le plus régulièrement les transports aériens.

Que ce soit pour la rapidité ou par manque de choix, les conducteurs se restreignent peu et optent généralement pour l'avion. Léa va donc le privilégier pour gagner du temps : « *s'il n'y a pas d'alternative à l'avion parce qu'en fait c'est la rapidité surtout.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, une voiture hybride rechargeable). Elle nous explique que pour les courts séjours, elle faisait le trajet « *en avion.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable). Pour d'autres, c'est le manque de possibilité pour se rendre à l'étranger : « *je pars en vacances en train, après si je dois aller très loin ben je prends l'avion* » (Etienne, 52 ans, ingénieur, cadre, voiture hybride), « *le plus souvent je privilégie le train, mais lorsque je peux pas, alors je prends l'avion.* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et voiture thermique). Laurent est photographe professionnel. Actuellement, il est spécialisé dans l'aérospatial et travaille pour l'agence française, l'agence européenne et la NASA. Pour son métier, il doit traverser le globe plusieurs fois par an et déclare avoir « *tendance à prendre pas mal l'avion* ». Il ajoute qu'il pouvait faire « *2 traversées transcontinentales par exemple pour le boulot* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride). Le train ou la voiture ne conviennent pas à son utilisation professionnelle car il doit partir loin et transporter beaucoup de matériel. L'avion est donc souvent utilisé en l'absence d'autres solutions à des problématiques personnelles.

Parmi les conducteurs interviewés, quelques-uns tentent de trouver des alternatives. Le train et la voiture restent quand même favorisés par plusieurs familles. Nous le comprenons dans la préférence du train à l'avion de Yvon et Etienne : « *je pars en vacances en train* » (Etienne, ingénieur cadre, voiture hybride) et « *le plus souvent je privilégie le train* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique). Laurent, qui utilise l'avion pour ses déplacements professionnels, prend seulement la voiture pour les déplacements familiaux comme il l'explique dans cette phrase : « *On va voir la famille en Provence ou des choses comme ça, mais qu'en voiture.* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride). Les efforts qu'ils tentent de mettre en place peuvent aussi se mesurer au niveau de leurs habitudes de consommation.

Parmi les conducteurs interrogés, la plupart essaient de consommer plus écologiquement. Pour certains, cela passe par la diminution de la consommation de viande. Ainsi, un enquêté soutient que « *manger moins de viande* » a « *un réel impact* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride). Un autre nous explique aussi avoir transformé son régime alimentaire. « *Je baisse la viande ouais, donc moins de viande.* » (Léo, 62 ans,

retraité, voiture électrique). Nous avons donc remarqué que pour la majorité des enquêtés, diminuer la consommation de viande s'inscrit dans une démarche écologique.

S'ajoute ensuite l'achat des produits locaux, et de saison, « *C'est pour ça qu'on privilégie aussi le local.* » (Laurence, 51 ans, institutrice, voiture thermique), « *Ben le plus logiquement, si on a des produits frais c'est qu'ils sont de saison quoi, on évite qu'ils prennent l'avion.* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride). Mais acheter du local prend un sens différent pour chaque individu. Ils peuvent en trouver au marché, chez des primeurs ou dans les supermarchés : « *c'est vraiment que chez un petit primeur qui fait travailler uniquement les maraîchers du coin.* » (Léa, 30 ans, ostéopathe, voiture hybride rechargeable), « *Alors je fais mes courses au marché, à la biocoop* » (Anna, 64 ans, retraité, voiture thermique). Anna nous explique que c'est parce qu'elle a le temps, contrairement à Laurence, « *Parfois le marché quand j'ai du temps et quand je prends le temps surtout.* » (Laurence, 51 ans, institutrice, voiture thermique). Nous pouvons remarquer dans notre échantillon, que se rendre chez les petits producteurs est autant privilégié par ceux qui n'ont pas de voitures électriques que ceux qui en ont.

Lors de nos entretiens, nous avons aussi repéré une tendance à la consommation bio chez les enquêtés. Pour rappel, la mention « bio » signifie qu'un produit a été conçu avec un mode de production et de transformation encadré. De plus, ce type de produit est désigné par un label. De nombreux utilisateurs de voitures électriques ou hybrides consomment ces produits, comme nous le voyons dans les citations suivantes : « *ma femme et moi privilégions des produits plutôt bio quand il faut faire nos courses* » (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique), « *Donc tous les labels, toutes les choses comme ça on prend presque que du bio.* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride), « *de favoriser les producteurs locaux* » ainsi que « *les produits bios* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride). La consommation des produits locaux ou de saison n'est pas liée au type de mobilité mais l'achat de « bio » si. Nous pouvons alors en déduire que d'autres facteurs jouent dans le choix de mobilité.

Aujourd'hui, la voiture électrique est accessible à une certaine catégorie de la population. Bien que ses utilisateurs y voient un bienfait écologique, ils ne se limitent pas à cet achat et agissent pour l'environnement au quotidien. La conscience écologique passe par exemple par les « bonnes pratiques » des individus.

III. La transition vers l'électrique, un pas vers l'inconnu.

a. L'argument économique, un frein à la transition vers l'électrique.

La voiture électrique est devenue l'objet phare de la transition écologique, notamment pour son côté « propre » mis en avant par les marques et les élus politiques. Elle est d'autant plus incontournable que la situation environnementale nous pousse à adopter des pratiques dites plus « vertes ». Or, si cette nouvelle forme de mobilité tend à devenir une norme, cela veut-il dire pour autant que tous les individus s'en équipent ? De plus, est-ce que l'argument écologique prime chez tous les individus ?

Pour certains, cela peut être le cas, au vu des économies réalisées après avoir franchi le pas de l'achat. Il est possible que la voiture électrique reste un objet de consommation réservé aux plus aisés, l'argument économique étant un obstacle pour de nombreux citoyens.

Durant notre enquête, nous avons appris que le prix constitue l'une des principales barrières empêchant l'achat d'un véhicule électrique. Ainsi, la volonté d'achat existe bel et bien mais la contrainte économique est trop forte. Notre enquête montre que les acheteurs pourraient être plus nombreux si les marques développent des offres d'achats plus avantageuses pour les individus. Un interrogé nous a confirmé cela durant un entretien. Pour lui, « *Les efforts déployés par les fournisseurs français sont très en deçà par rapport aux pays voisins, une offre idéale devrait répondre aux besoins des conducteurs de véhicule électrique et donc inclure au minimum certaines caractéristiques mais aussi au besoin de l'acheteur le prix doit être abordable et adapter aux populations c'est qui n'est pas le cas malheureusement* ». (Yan, 48 ans, consultant communication, voiture thermique).

L'État peut aussi agir dans ce sens en accordant des aides plus conséquentes, par exemple les primes à la reconversion.

En ce qui concerne la France, des aides ont effectivement été mises en place pour accompagner la transition, c'est le cas des primes citées plus haut. Cependant, elles ont évolué depuis leur mise en place. Ainsi, d'après un enquêté, « *quand moi je l'ai acheté en 2019, sur ce modèle là, j'avais 6000 euros d'aide.* ». Maintenant, le bonus à l'achat de la voiture électrique « *est à 2000 et dans 6 mois, il sera à 1000. Donc ça baisse.* » (Léo, retraité, voiture électrique). Cette diminution des primes peut donc freiner l'achat, en particulier des personnes à faible revenu qui comptent justement s'appuyer sur ces aides pour un tel achat.

D'autres mesures économiques ont également été mises en place pour favoriser l'achat de véhicules peu polluants. C'est le cas du système de bonus-malus écologique mis en place par l'État dès 2008. Il consiste à offrir une prime lors de l'achat d'un véhicule neuf « propre » c'est à dire moins polluant et émettant moins de gaz à effet de serre et d'appliquer un malus, c'est à dire une taxation, sur la vente de véhicules neufs, jugés trop polluants. Selon une étude de l'INSEE, suite à la mise en place de ce système, « la part des nouveaux véhicules émettant moins de 120 grammes de CO₂ au kilomètre a doublé en quelques mois ».

Cependant, les résultats concernant les effets de cette mesure sont à nuancer, les bonus et malus ayant sans doute évolué. De plus, selon l'INSEE, « l'effet sur les ventes de véhicules neufs doit également être pris en compte, car leur production est très émettrice de CO₂ ». À court terme, il y a donc un effet contre-productif lié aux véhicules neufs. Cependant, il reste à déterminer précisément les effets à long terme de cette mesure.

Plus récemment, l'État s'est davantage tourné vers l'industrie automobile. Selon le ministère de l'économie, ce plan de soutien de l'automobile, lancé en 2020, vise à accompagner les constructeurs et leurs sous-traitants dans « la construction de nouvelles chaînes de production de véhicules propres » par exemple à l'aide de financements pour « renouveler leur appareil productif ». Un interrogé a d'ailleurs évoqué cette question. Pour lui, « *les industriels aussi [...] ont besoin de perspectives et de temps pour adapter leurs usines [...] ou même leurs salariés, pour qu'ils soient formés* ». En effet, la transition du thermique vers l'électrique ne peut se faire en un jour. De plus, cela suppose des changements dans la consommation mais aussi et avant tout, dans la production. Les entreprises du secteur automobile doivent donc transformer leurs facteurs de production, c'est-à-dire les machines et les chaînes d'assemblage, pour permettre le développement de moteurs électriques et de batteries par exemple.

De plus, le marché de la voiture électrique est un marché récent qui nécessite encore des améliorations du point de vue économique, notamment sur le prix d'achat et le coût des batteries pour que celle-ci s'impose comme la « voiture du futur ».

Du point de vue écologique et économique, la voiture électrique est au cœur d'une transition vers une mobilité plus durable, plus adéquate à la société (les usagers) et à l'environnement (le climat), et celle-ci n'est sans doute pas terminée. Un interrogé poursuit cette réflexion. Pour lui, « *avec le développement des énergies renouvelables, on verra*

apparaître d'ici un ou deux ans des offres plus spécifiquement liées aux voitures électriques, à la fois plus économiques et plus écologiques et je ne pense pas que l'État aurait intérêt à appuyer davantage les aides au passage à l'électrique et surtout ne pas taxer davantage l'électricité, car cela irait à l'encontre de ses objectifs affichés en matière de développement durable par la promotion de la voiture écologique ». (Yvon, 56 ans, expert comptable, voiture électrique et thermique)

b. La voiture électrique, une controverse écologique.

La voiture électrique a pour origine la mobilisation face à la dégradation du climat. Le principal argument utilisé pour favoriser son développement est donc son faible impact sur l'environnement en termes de pollution.

Or, nous pouvons constater que celle-ci fait l'objet de débats concernant son empreinte sur l'environnement, en particulier lors de sa production.

Les batteries des voitures électriques sont composées de ressources rares, notamment du lithium, du cobalt ou encore du manganèse. Or, l'extraction de ces matières premières est régulièrement pointée du doigt, accusée d'être responsable de problèmes environnementaux.

Selon une enquête de France Télévision, c'est pour cette raison que l'ouverture d'une nouvelle mine en Serbie est très controversée. L'entreprise Rio Tinto a choisi ce pays pour y construire la plus grande mine de lithium d'Europe. Or, d'après un habitant du village situé à proximité du futur site de l'usine, cela pose un problème environnemental majeur. En effet, pour fabriquer ces batteries, l'usine utilisera « *d'énormes quantités d'acide sulfurique* » et « *pourrait générer [...] de l'arsenic* ». L'usine risque de polluer toute la région de par sa présence à proximité de deux cours d'eau. Enfin, ce reportage explique que Rio Tinto est connue pour d'anciennes controverses concernant sa gestion de la pollution. En effet, elle est « *accusée de ne pas avoir dépollué une mine* » située en Papouasie Nouvelle-Guinée. Si la voiture électrique est encore au cœur des débats, il est possible de rendre sa production plus saine et plus respectueuse de l'environnement, la transition n'étant encore qu'à ses débuts.

Au cours de l'enquête, nous nous sommes aperçu que certains interrogés avaient ces mêmes interrogations concernant la production de la voiture électrique. L'un d'eux émet des doutes quant à la fin de vie des batteries de celle-ci. Il se demande si « *on maîtrise vraiment la technologie pour les recycler ?* » (Pierre, 50 ans, professeur, deux voitures thermiques). En effet, les batteries sont constituées de matières polluantes qui nécessitent un traitement dépolluant coûteux et encore faiblement développé. La majorité des enquêtés ont conscience

de l'impact écologique de la production de la voiture électrique comme nous le voyons dans cette phrase : « *le truc des batteries lithium c'est pas du tout vertueux quoi, y a quelque mines dans le monde. Il y a des seigneurs de guerre qui exploitent les mines* » et ces batteries posent problème: « *le seul truc c'est le recyclage des batteries.* » (Laurent, 55 ans, photographe, voiture hybride). Pour rentabiliser la production, il faut donc faire de longs trajets. Aussi, la provenance de l'énergie pose problème : « *il faut qu'on ait en face les moyens de production pour produire l'électricité quoi, qui soit vertueuse, et ce n'est pas le cas.* » (Etienne, 52 ans, ingénieur cadre, voiture hybride).

Tous ces éléments montrent que le passage de la motorisation thermique vers l'électrique n'est qu'une « transition ». Celle-ci est très rapide mais paradoxalement, elle néglige l'aspect environnemental de cette révolution énergétique.

De plus, il y a une contradiction entre la réalité des faits et le discours des acteurs politiques qui fait de l'écologie un sujet central. Ils promettent de lutter contre le réchauffement climatique, de limiter la dégradation des écosystèmes et de préserver les ressources naturelles. Or, chaque année, les émissions de CO₂ globales continuent d'augmenter et peu de progrès sont faits en matière de réduction des déchets et de préservation de la biodiversité. Les transports durables restent marginaux, l'engagement des entreprises à travers leurs politiques RSE (responsabilité sociétale des entreprises) est bien insuffisant, cela laisse une impression de stagner et crée un climat de méfiance chez les individus.

Ainsi, les citoyens, même ceux ayant une préoccupation écologique, ont en réalité du mal à faire confiance aux décisions et mesures des politiques comme l'affirme un enquêté « *même si les particuliers sont responsables de ça (la pollution), malheureusement il y a des gros pollueurs, industriels ou étatiques, qui anéantissent tous les progrès, tous les efforts que font les gens individuellement, et imposer la voiture électrique ne pourra pas résoudre ce problème* ». (Pierre, 50 ans, professeur, voiture thermique).

Toutefois, le manque de confiance dans les mesures écologiques proposées par les acteurs politiques ne signifie pas qu'ils ne s'intéressent pas aux questions environnementales. Ils adoptent des comportements quotidiens qu'ils estiment écologiques car ils les ont intégrés de par leur socialisation, leurs habitudes. Par exemple, ils font attention à leur consommation alimentaire ou vestimentaire et au tri des déchets. Nous pouvons d'ailleurs le voir à travers cette phrase de l'un de nos enquêtés : « *pour ce qui est de ma consommation, j'essaie de*

toujours faire attention que ce soit ma consommation alimentaire ou vestimentaire, ma femme est très pointue sur l'environnement et à son contact, j'ai pris l'habitude d'une consommation plus saine ». (Yan, 48 ans, consultant communication, voiture thermique).

Un autre enquêté indique également avoir des pratiques écologiques devenues des habitudes. Nous pouvons le voir dans la phrase suivante : « *Quand j'étais gamin [...] on jetait pas les ordures n'importe où, on respectait l'environnement parce que [...] il y avait quand même cette notion de respect de la nature.* » (Pierre, 50 ans, professeur, voiture thermique).

Cependant, il ajoute que, durant son enfance, « *on n'avait pas du tout cette réflexion-là, par rapport aux gaz à effet de serre ou à la pollution des eaux, au tri des déchets, bien sûr il n'y avait pas ça.* » La question climatique étant très récente, il est évident que les comportements écologiques n'ont pas fait partie de la socialisation primaire de tous. Pour autant, cela ne veut pas dire que les plus âgés polluent plus que les plus jeunes. Le fait de limiter son impact sur l'environnement peut passer par des habitudes, avec ou sans enjeu climatique, d'où la « *notion de respect de la nature* » évoquée par Pierre.

Nous avons étudié les catégories socioprofessionnelles des conducteurs de voitures vertes. D'après la nomenclature des Professions et Catégories Socioprofessionnelles 2003 du site de l'INSEE, deux font partie des cadres et professions intellectuelles supérieures, deux appartiennent aux professions intermédiaires et un est retraité. Comme nous avons pu le voir grâce à notre questionnaire quantitatif, nous retrouvons les mêmes catégories socioprofessionnelles parmi ceux qui consomment bio. 46,5%⁹ des cadres et professions intellectuelles supérieures ont une alimentation totalement « bio » et 39,0%¹⁰ en consomment plus ou moins. Les professions intermédiaires ont une alimentation basée sur le « bio » à 36,8%¹¹. Parallèlement, les ouvriers consomment uniquement du « bio » à 15,2%¹² et les étudiants à 26,3%¹³. L'ouvrier et l'étudiante que nous avons interrogés, préféraient d'autres produits à ce label : « *Donc ouais non avec mon copain quand je suis avec lui, [...] on mange pas forcément des choses biologiques ou des choses qui sont favorables à la planète.* » (Romane, 21 ans, étudiante, pas de voiture), « *très peu de bio euh c'est-à-dire un peu des œufs, après quelques produits. Mais bon c'est vrai qu'on achète peut-être pas assez de bio.* » (François, 55 ans, ouvrier, voiture diesel). Cependant, leurs habitudes laissent tout de même

⁹ Voir annexe 14 page 80

¹⁰ Voir annexe 14 page 80

¹¹ Voir annexe 14 page 80

¹² Voir annexe 14 page 80

¹³ Voir annexe 14 page 80

apparaître une conscience écologique. Ils font attention au gaspillage, « *mes parents sont sensibles au gaspillage.* » (Romane, 21 ans, étudiante, pas de voiture), font le tri de leurs déchets, « *Je fais le tri sélectif, j'amène le verre, le tri, le verre, le papier, le carton.* ». Il dit diminuer le plastique, « *verre, bouteille plastique tout ça oui quoique que la bouteille plastique j'évite.* » (François, 55 ans, ouvrier, voiture diesel).

Outre leur socialisation, leurs habitudes au quotidien, une prise de conscience de la dégradation de l'environnement par les individus conduit également certaines personnes à adopter un comportement écologique et une consommation plus responsable comme l'affirme un interrogé: « *Depuis toujours ? Non c'est pas depuis toujours. Ça a été une prise de conscience progressive et qui s'est faite aussi au travers de mon activité, mon travail, où je suis...comment dire...au cœur de ces sujets* ». (Etienne, 52 ans, cadre, voiture hybride)

Ainsi, l'argument de promotion de la voiture électrique en tant que voiture du futur par les politiques et les industriels est finalement paradoxal puisqu'elle est déjà considérée comme une voiture d'aujourd'hui par ses utilisateurs. Elle se positionne donc comme une passerelle vers une mobilité plus saine et plus respectueuse de l'environnement.

CONCLUSION :

Pour conclure, nous pouvons dire que la voiture électrique traduit, dans une moindre mesure, une conscience écologique. Celle-ci est inculquée dès l'enfance à travers l'éducation, puis par d'autres agents, comme l'État ou les médias. Comme nous l'avons vu, ce sont ces agents qui construisent l'image de la voiture électrique en tant que solution miracle pour l'environnement et comme un véhicule futuriste. Ils diffusent ces idées grâce aux publicités et aux lois en instaurant des bonus écologiques ou en encourageant des événements dédiés à la nouveauté.

Au cours de cette enquête, nous avons démontré que cette innovation n'est accessible qu'à un nombre réduit de conducteurs, les voitures électriques étant toujours onéreuses. Ce type de véhicule reste donc principalement accessible aux catégories socioprofessionnelles aisées qui sont attirées par l'innovation.

De plus, la voiture électrique est loin d'être neutre en termes d'impact sur l'environnement. Le cycle de vie de ces véhicules participe à d'autres formes de pollution, notamment lors de la production et du recyclage des batteries. Les modes de production d'énergies ne sont pas non plus aussi vertueux qu'espérés. L'achat d'un véhicule électrique traduit alors plus un souhait de renouveau qu'une conscience écologique.

Tout cela contribue à un manque de confiance des individus envers les solutions proposées par le gouvernement. D'après notre enquête, ils auraient donc plus confiance en leurs propres actions du quotidien qu'en les décisions extérieures, jugées trop rapides et créatrices d'inégalités. Les petites actions du quotidien restant, elles, accessibles à tous.

BIBLIOGRAPHIE :

- Bonnaure Pierre, « voiture électrique, parcours chaotique », dans *Futuribles*, 2018 (n°423), pages 17 à 26.
- Flipo, Aurore. « Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National », *Flux*, 2021/1 (N° 123), p. 54-73.
- Gaglio, Gérard. « Chapitre premier. Une innovation, de nouvelles pratiques sociales» Dans *Sociologie de l'innovation*, 7-37 : Que sais-je ? 2021.
- GIJS, Mom (2015). « L'automobile de demain : une histoire de générations déçues ». *Artefact*, HS 01, 15-25.
- Jarrigeon, Anne. Massot, Marie-Hélène. Pierre, Magali. Pradel, Benjamin « *Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique* » *Espace populations sociétés*, 2015.
- Parizot, Isabelle.» 5 – L'enquête par questionnaire. » Dans *L'enquête sociologique*, sous la direction de Serge Paugam, 93-113. Paris : Presses Universitaires de France, 2012.
- Peretz, Henri. *Les méthodes en sociologie : L'observation* (Repères). Paris : La Découverte, 2004.
- Pourtois, Jean-Pierre, et Huguette Desmet.» Chapitre V. La collecte et l'analyse de l'information. » Dans *Épistémologie et instrumentation en sciences humaines*, sous la direction de Jean-Pierre Pourtois, Desmet, 117-214. Paris : Mardaga, 2007.
- Riutort Philippe, « La socialisation : Apprendre à vivre en société», dans *Premières leçons de sociologie*, 2013, pages 63 à 74

ARTICLE DE PRESSE :

- Les Décodeurs. « Six chiffres pour comprendre l'ampleur de la pollution automobile. » *Le Monde*, 10 décembre, 2018.

ÉMISSIONS :

- JT du de 20h du jeudi 7 Avril 2022 : voitures électriques : les bornes de recharge viennent à manquer en France.
- JT 19h/20h sur France 3 du 02 Novembre 2021 : Voitures électriques : y'a-t-il assez de bornes de recharge ?
- L'œil du 20 heure du 24 novembre 2021 : Enquête France 2 : Batteries électriques : une mine de lithium va-t-elle dévaster une vallée de 20 000 habitants en Serbie?

SITOGRAPHIE :

- <https://www.automobile-propre.com/dossiers/chiffres-vente-immatriculations-france/>
- https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/covid19-soutien-entreprises/DP-Plan_soutien_automobile26052020.pdf
- <https://www.geo.fr/environnement/un-trajet-en-avion-est-1-500-fois-plus-polluant-que-un-voyage-equivalent-en-tgv-195580>
- <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/pcs2003/categorieSocioprofessionnelleAgregree/1?champRecherche=true>
- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1521342#consulter>
- <https://www.je-roule-en-electrique.fr/decouvrez-les-aides-pour-votre-voiture-electrique-13>
- https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/12/10/six-chiffres-pour-comprendre-l-ampleur-de-la-pollution-automobile_5395374_4355770.html
- <https://www.remooove.fr/visiteurs/>

SOMMAIRE ANNEXE :

- annexe 1 : tableau récapitulatif des enquêtés
- annexe 2 : guide d'entretien pour les usagers de véhicule électrique et thermique
- annexe 3 : guide d'entretien pour les concessionnaires
- annexe 4 : guide d'entretien pour le salon « Electric Road »
- annexe 5 : retranscription de l'entretien avec Léa
- annexe 6 : lecture sociologique de Pierrick
- annexe 7 : lecture sociologique de Liérine
- annexe 8 : lecture sociologique de Jade
- annexe 9 : lecture sociologique de Grace
- annexe 10 : photo voiture électrique
- annexe 11 : photo pastille crit'air
- annexe 12 : graphique moyen de déplacement quotidien selon la PCS
- annexe 13 : graphique motivation moyen de déplacement
- annexe 14 : graphique consommation de Bio selon la PCS

Annexe 1 :

TABLEAU RÉCAPITUATIF DES ENQUÊTÉS

Prénoms	François (jade)	Romane (jade)	Léo (pierrick)	Laurence (pierrick)	Pierre (pierrick)	Laurent (liérine)	Anna (liérine)	Etienne (liérine)	yvon (grace)	yan (grace)	hervé (grace)	Léa (jade)
Sexe - âge	M - 55	F - 21	M - 62	F - 51	M - 50	M - 55	F - 64	M - 52	M - 56	M - 48	M - 35/40	F - 30
Profession	ouvriers du bâtiment	étudiante	retraité	prof	prof	photographe	retraité	cadre	expert comptable	consultant communication	ouvriers du bâtiment	ostéopathe
Situation	séparé 2 enfants	habite chez parent et copain	couple, 1 enfant	couple, 3 enfants	couple, 3 enfants	en couple 1 fille	en couple 2 enfants	en couple 1 enfant	marié 3 enfants	marié 2 enfants	célibataire sans enfants	en couple
Lieu résidence	côte basque	bdx	bdx banlieue	bdx banlieue	bdx banlieue	bdx	bdx	bdx	bdx banlieue	bdx banlieue	bdx	Nord
Engagement	x	x	x	x	x	x	assos amap, éco solidaire	x	x	x	x	non
Véhicules	1 voiture gazole	pas de voiture	1 voiture électrique 1 essence	3 voitures diesel essence	2 voitures essence	1 voiture hybride essence	1 voiture thermique essence	1 voiture hybride essence	1 voiture électrique, 1 thermique	1 voiture thermique	1 thermique	1 véhicule hybride rechargeable
Mobilité	voiture	tram, bus	vélo, tram	voiture, vélo	vélo	piéton, vélo	piéton, vélo	voiture	piéton, tram	tram, bus	tram, bus	voiture, avion
Achats alimentaires	grande surface, bio	grande surface, bio	x	local, grande surface	local, grande surface	biocoop	marché, potager, bio coop	x	grande surface, bio	grande surface	grande surface	local, boucherie, magasins
Achats vêtements/fréquence	annuel	très souvent	x	grande surface	grande surface	x	couture	x	annuel	x	très souvent	très souvent (environ 4 fois par mois)
Marques	Kaporal, Teddy Smith	groupe inditex, shein	x	x	x	x	x	x	Ecclo, Devred	H&M, kiabi	zara, celio, primark	partout (zara, levis etc..) friperie et vinted
Critères d'achat	marque, ingrédient local	x	x	origine, labels	origine, prix, marque	Label Eco Thec Auchan Bio, label, origines	circuit court	x	Eco	x	prix, tendance	qualité avant tout
Régime alimentaire	flexitarien (w-k)	réduction viande	réduction viande,	flexitarien	flexitarien (2x/sem)	normal	normal	normal	flexitarien (fêtes)	flexitarien	flexitarien	normal (viande 3-4x par semaine)

Annexe 2 :

Tout type de voiture

1. Portrait de la personne

- Pour commencer, pourriez-vous vous présenter ?
(âge, profession, lieux résidence, âge, famille, études, parcours professionnel, passions)
- Pourriez-vous m'en dire plus sur la profession des membres de votre famille ?
(parents, frères/sœurs)

2. Pratiques de la personne

Alimentation

- Pourriez-vous me décrire le type de magasins que vous fréquentez pour l'alimentation ?
(marché local, grande surface, magasin bio, petit producteur, potager)
- Comment décririez-vous votre part de consommation bio ?
- Pendant vos courses, avez-vous des critères pour sélectionner vos aliments ?
(marque, origine, ingrédients, labels, prix)
- Pourriez-vous me décrire votre régime alimentaire ?
(carné, très carné, végétarien, végan, flexitarien)
- Sur quoi se base votre choix de régime alimentaire ?
(souffrance animale, élevage intensif, énergie pour produire nourriture)
- Adaptez-vous votre consommation de fruits/légumes en fonction des saisons ?
- Comment vous positionnez-vous face au gaspillage alimentaire ?
- Vous arrive-t-il de jeter de la nourriture ? Pour quelle raison ?

Produits ménagers/beauté

- Pourriez-vous décrire votre consommation de produits ménagers et de beauté ?
(quantité, type de produits, critères de sélection)

Vêtements

- Où achetez-vous le plus souvent vos vêtements ?
(grande surface, friperie, application)

- Lorsque vous achetez des vêtements, quels sont les critères que vous prenez en compte ?
(marque, origine, composants, labels, prix)
- À quelle fréquence achetez-vous de nouveaux vêtements ?
(occasionnellement, très souvent)
- Pour quelle raison changez-vous de vêtements ?
(usé, trop petit, envie de changer, être à la mode)

Déchets

- Pourriez-vous décrire votre gestion des déchets ménagers ?
(recyclage, compost)
- Concernant les emballages de produits, comment décririez-vous votre façon de consommer ?
(moins d'achats, moins plastique, plus de carton/verre/métal/aucun si possible)

Préoccupation environnementale

- Pour vous, quel est le principal enjeu environnemental auquel nous devons faire face ?
(montée des eaux, pollution atmosphérique, disparition animaux, raréfaction ressources, déforestation)
- L'écologie vous semble-t-elle être un enjeu important en politique ?
- Lorsque vous votez, prenez-vous en compte les questions environnementales? Depuis quand ?
- Avez-vous déjà entendu parler d'éco-anxiété ? Qu'en pensez-vous ?
(forme de souffrance et de détresse psychique ou existentielle causée par exemple par les changements environnementaux passés, actuels et attendus, en particulier concernant le réchauffement climatique et la biodiversité)
- De quelle manière avez-vous été sensibilisé à la question environnementale ?
(famille, école, association, médias)
- Participez-vous à des actions engagées pour l'environnement ?

Si voiture électrique/hybride

Choix

- Pourriez-vous me décrire votre mobilité ?
(type transport, fréquence, raisons)

- Avez-vous déjà modifié votre façon de vous déplacer ? Pour quelle raison ?
(environnement, prix)
- Comment décririez-vous vos déplacements lorsque vous faites un voyage ?
(type de transport, raison)
- Qu'est ce qui vous a poussé à acheter une voiture électrique/hybride ?
(législation : vignette Crit'Air, environnement : pollution)
- Pour quelle raison avez-vous opté pour l'hybride au lieu du 100% électrique ?
- Quelle est la marque de votre voiture ?
- Quels critères avez-vous retenu pour l'achat ?
(autonomie, esthétique, taille, adapté aux trajets de la personne)
- Date et conditions de votre achat ?
(leasing, location de la batterie, aides de l'État)
- Quel est le montant approximatif de l'achat ?

Utilisation

- Pourriez-vous me décrire votre utilisation de la voiture hybride/électrique ?
(fréquence, type trajet, charge)
- Au sein de votre famille, y a-t-il d'autres utilisateurs de véhicules de ce type ?

Avis

- Que pensez-vous de l'impact environnemental de votre voiture par rapport à une voiture thermique ?
- Finalement, quel est votre avis global concernant votre véhicule ?
(avantages, inconvénients)
- Pensez-vous que ce type de véhicules va se démocratiser et à quelles conditions ?

Communication

- Comment avez-vous entendu parler des voitures électriques pour la première fois ?
- Que pensez-vous de la transition des véhicules thermiques vers l'électrique ?
(vitesse de la transition, son organisation, plus un effet de mode qu'une réaction écologique)

Si voiture thermique

- Pourriez-vous me décrire votre mobilité ?
(type véhicule, nombre, fréquence et cause d'utilisation)

- Avez-vous déjà modifié votre façon de vous déplacer pour des raisons écologiques ?
(voyages, travail)
- Envisagez-vous l'achat d'un véhicule électrique/hybride ? Pourquoi ?

Voitures

- Que pensez-vous des voitures électriques en ce qui concerne leur utilisation ?
(pollution, recharge, nombre et localisation bornes de recharge)
- Que diriez-vous à propos des politiques prises au sujet des voitures thermiques ?
- Finalement, que pensez-vous de la transition du thermique vers l'électrique ?
(contraint, trop rapide, efficace, polluant)

si non voiture

- qu'est-ce que vous allez regarder en premier dans l'achat d'une voiture ?
- Quel type de transport privilégiez-vous ?

Annexe 3 :

Concessionnaires/vendeurs véhicules

Rôle dans le magasin

- prise de décision ?

Combien de voitures électriques proposez-vous ?

Quel type de véhicules vendez-vous le plus ? Combien de véhicules électriques ?

Quel est le type de clients qui achètent des véhicules électriques ?

- Particuliers
- Entreprises

Quel est l'élément le plus important pour vendre une voiture électrique ?

Comment mettez-vous en avant vos véhicules électriques ?

- vente
- communication/pub

Avez-vous entendu parler du salon Electric Road ?

- Etiez-vous présent ? marque présente ?
- Avez-vous appris certaines choses ?

Annexe 4 :

Questions visiteurs salon Electric Road

1. Quel est votre âge ? (noter Homme ou Femme)
2. Quelle est votre profession ?
3. Quelle est votre ville de résidence ?
4. Avez-vous un véhicule 100% électrique ?

Si non :

5. Quelles sont les raisons qui vous dissuadent d'en acheter un ?
(aides trop faibles, technologie trop récente)
6. Selon-vous, un véhicule électrique permet-il vraiment de réduire son impact environnemental ?
7. Avez-vous le projet d'en acheter un ? Dans quel délai ?
8. Pour quelles raisons venez-vous visiter cette exposition ?

Si oui :

9. Marque du véhicule ?
 10. Raisons de l'achat ?
 11. Montant approximatif de l'achat ?
 12. Achat à crédit ?
 13. Aides de l'État ?
 14. Aviez-vous des inquiétudes à propos de l'achat d'un véhicule électrique ?
Lesquelles ?
 15. Êtes-vous satisfait de votre achat ?
 16. Selon vous, quels sont les inconvénients du véhicule électrique ?
- Questions exposants salon Electric Road
17. Quels événements utilisez-vous pour faire connaître ces véhicules électriques ?
 18. Quel est le pourcentage de véhicules électriques de la marque ?
 19. Que pensez-vous de la conversion vers l'électrique des constructeurs automobiles ?
(conversion forcée, conversion trop rapide)

• **Observations salon Electric Road**

1. Observer les tenues des exposants
2. Observer les véhicules exposés
3. Observer les vidéos/documents mis à disposition des visiteurs

Annexe 5 :

Légende du codage :

Rouge = éléments concernant l'enfance et la socialisation

Rose = éléments concernant les habitudes

Bleu = éléments concernant les représentations de l'environnement

Orange = éléments concernant l'opinion politique

Vert = éléments concernant la mobilité

Jaune = éléments concernant les représentations sur les voitures électriques

RETRANSCRIPTION 3 : LÉA

La personne que j'ai interrogée est une amie de ma cousine, possédant une voiture électrique. J'ai donc pris contact avec elle, en lui expliquant le sujet et savoir si elle était disponible. Tout de suite, elle a été très ravie de participer à l'enquête. Nous avons par la suite décidé d'un créneau. L'entretien s'est déroulé le 20 mars 2022 pour une durée d'environ 50 min sur la plateforme zoom. L'interrogé a voulu s'appeler Léa pour son prénom anonyme. Elle habite dans le Nord de la France, c'est pour ça que je n'ai pas pu avoir un entretien en face à face. Léa était très investie, souriante et a répondu à toutes mes questions. Je n'ai pas eu l'impression qu'elle était stressée.

Moi : Alors bonjour

L: Bonjour

Moi: déjà pour vous mettre un peu dans le contexte euh je suis enfin je m'appelle Jade, je suis en licence 2 de socio, de sociologie à Bordeaux

L: d'accord

Moi: donc en 2ème année on fait une enquête collective et cette année, c'est le thème de l'environnement donc avec notre groupe on a choisi les voitures électriques. Donc je vais

vous poser un certains nombres de questions sur vous, vos pratiques que ça soit alimentaire, vestimentaire etc.. et du coup bah sur votre voiture.

L: d'accord

Moi: donc déjà avant de commencer est-ce que je peux vous tutoyer ?

L: tout à fait!

Moi: ok, et aussi avant de commencer est ce que vous avez un prénom en particulier pour l'anonymisation de l'entretien?

L: oh non non on peut mettre C (son vrai prénom) il y a pas de soucis même si c'est anonyme, il y a pas de problème.

Moi: après moi je suis obligé de changer le prénom.

L: et beh du coup on va mettre Léa, mon deuxième prénom (nous rigolons).

Moi: ok ça marche. Ok! Donc pour commencer, est ce que vous pourriez vous présenter ? Euh te présenter pardon du coup?

L: oui! **Alors moi donc je suis Léa, j'ai 30 ans, je suis ostéopathe et je vis dans le nord.**

Moi: ok ! Et par exemple, est-ce que donc tu es ostéopathe, est-ce que ça a été ton premier choix quand tu étais ado?

L: **alors à la base je voulais être médecin voilà donc j'ai commencé par faire des études de médecine et les études de médecine n'ont pas été fructueuse donc j'ai toujours su que je voulais être dans le médical dans tous les cas, et l'ostéopathie était mon deuxième choix parce qu'en faite je voulais vraiment faire un métier de passion et ou je voyais beaucoup de choses en faite. Je voulais avoir une interaction avec des bébés mais aussi des personnes âgées donc au final l'ostéopathie est une bonne alternative parce que ça me permet de voir toute la population dans l'ensemble.**

Moi: ok et après tes études tu les a faites en France?

L: donc j'ai fais mes études à Toulouse, oui voilà. Donc j'avais fait médecine à Amiens Parce que vivant dans le Nord on est dépendant de Amiens mais après j'ai fait mes études à Toulouse. Je suis partie à Toulouse.

Moi: du coup, tu as pas mal déménagé?

L: euh les seuls déménagements que j'ai fait dans ma vie c'est celui d'aller faire mes études donc à Amiens en tout d'abord et ensuite d'aller d'aller à Toulouse. Et après je suis revenu donc aux sources. (Elle rigole)

Moi: ok! Et euh quant est-il de ta situation amoureuse on va dire euh familial ?L: alors oui, je suis en couple (nous rigolons) et je vais me marier à la fin de l'année voilà

Moi: oh super ! Bah félicitation !

L: merci (nous rigolons) mais je n'ai pas d'enfants encore voilà

Moi: ok bon ça va ça arrivera (nous rigolons)

L: tout à fait

Moi: et est-ce que tu avais des passions à part l'ostéo fin la médecine ou l'ostéopathie fin des passions plus loisirs quand tu étais jeune ou même maintenant?

L: alors mes seuls passions euh en faite je suis pas une grande sportive mais j'adore la nature quand même, j'adore me balader, me promener. Euh le seul sport que je fais c'est du yoga en dehors de mon activité. Et sinon étant jeune j'ai pratiqué de nombreuses années la musique et je faisais du saxophone de mes 8 ans à mes euh 18 ans. j'ai dû arrêter à cause des études parce que j'avais plus le temps.

Moi: et c'était dans un conservatoire ?

L: oui bah euh j'ai commencé dans un conservatoire pour faire le solfège tout d'abord et après du coup après j'étais en harmonie.

Moi: ok! Et je t'ai pas demandé, c'est un cabinet que tu as d'ostéopathie?

L: oui!

Moi: et c'est indépendant ?

L: oui donc j'exerce dans un cabinet euh en fait j'exerce dans deux cabinets. Euh dans la majeure partie de mon temps donc les trois quarts de mon temps je suis seul dans un cabinet donc dans un village. Et le quart restant je suis avec des professionnelles de santé, un pédiatre, trois gynéco et une diététicienne, on partage le cabinet.

Moi: ok, et ton futur mari aussi il est dans le domaine de la médecine ou pas du tout? L: alors pas du tout (elle rigole), mon futur mari lui il est restaurateur. Moi: ok!

Dans un restaurant à lui ?

L: oui euh bah il avait un restaurant à lui mais la actuellement il travaille euh dans un autre restaurant.

Moi: ok, ok. Est ce que tu as des frères et soeurs ?

L: Alors j'ai une grande sœur qui est ingénieur en Allemagne.

Moi: ah oui ok! (Nous rigolons)

L: voilà

Moi: et euh bah du coup qu'elle était la profession de tes parents ?

L: alors ma maman exerce toujours, elle est préparatrice en pharmacie et mon papa est maintenant retraité depuis 2 ans et il avait son entreprise de reconditionnement d'œufs.

Moi: ok !

L: donc voilà, il revu des œufs dans les petits supermarchés, dans les boucheries. Moi: ok, et du coup tu es née où tu habites maintenant dans le nord c'est ça?

L: oui tout à fait dans le nord

Moi: tu as pas, à part tes études

L: oui a part mes études sinon j'ai je vis toujours ou en faite j'ai fait même mon lycée et mes parents vivent toujours dans la même maison depuis que je suis née (elle rigole)

Moi: ok, ok bah maintenant on va passer à tes pratiques. Pour l'alimentation, est ce que tu peux me décrire le type de magasins que tu fréquentes pour fin quand tu achètes la nourriture?

L: oui alors avec un conjoint restaurateur (elle rigole), mon conjoint c'est lui qui gère les courses donc euh il va toujours en boucherie pour tout ce qui est la viande. Après on va chez

un primeur qui est dans notre ville pour les fruits et légumes. Et après sinon pour le reste on va chez Intermarché.

Moi: ok et est ce que tu consommes du bio?

L: Tout à fait ! On consomme bah déjà tous les fruits, c'est vraiment que chez un petit primeur qui fait travailler uniquement les maraîchers du coin. Et après on consomme du bio pour les alternatives euh basique du quotidien quoi mais après on consomme pas uniquement du bio par contre voilà

Moi: ok, et tu penses que ça a un impact de bio sur l'environnement ou pas ?

L: oui tout à fait, si si il faut en consommer. Tout ce qu'on peut faire à notre petite échelle il faut vraiment le faire mais après je suis pas over over parce que je me dit que sinon il faudrait qu'on soit en totalité mais bon on l'esprit déjà c'est déjà pas mal je pense (elle rigole). Et après on fait notre maximum. Et c'est vrai que si il y a pas de bio on ne va pas s'embêter à chercher du bio sur l'instanté on va prendre une alternative et puis on consomme bio bah la semaine suivante par exemple.

Moi: ok, oui. Et est ce que du coup tu as des critères pour sélectionner tes aliments

?L: alors c'est jamais moi qui le fait (nous rigolons)

Moi: ok ! Après est ce que tu sais si le prix y joue ou la marque ou l'origine du produit?

L: alors je pense qu'il va vraiment juste regarder la qualité avant de regarder le prix mais ça je vais pas beaucoup t'aider (elle rigole) parce que c'est vraiment moi je le fais jamais (nous rigolons).

Moi: ok c'est pas grave !

L: mais je sais que lui il va mettre en priorité la qualité du produit il va pas du tout, il est pas du tout à regarder le tarif.

Moi: ok, et est-ce que tu as un régime alimentaire?

L: euh pas du tout

Moi: du coup tu manges souvent de la viande?

L: on consomme de tout, après on ne mange pas de la viande tous les jours mais je pense qu'on en consomme quand même euh 3-4 fois par semaine ça c'est un fait. Mais on ne consomme pas de la viande tous les jours, effectivement, on consomme plus souvent du poisson que de la viande.

Moi: ok et quand c'est de la viande, c'est plutôt de la viande rouge ou de la viande blanche ?

L: alors on consomme de tout

Moi: ok, et est-ce que du coup tu consommes tes fruits et légumes en fonction des saisons?

L: alors oui, bin toute façon. Oui parce qu'en faite du coup on a vraiment c'est en faite un petit magasins ou il y a uniquement des fruits de saisons parce qu'en faite il travaille avec les maraîchers du coin donc bah et on a même pas tous les fruits en soit parce que, parce qu'il n'y a pas toutes la fabrication dans le Nord donc euh. On consomme ce qu'il y a (nous rigolons). A part si on a des envies hyper importantes on va aller ailleurs mais fin c'est pas souvent c'est pas la majeure partie du temps.

Moi: et qu'est-ce que tu penses du gaspillage alimentaire?

L: alors ça, mon conjoint est bien placé pour en parler parce que fin travaillant dans la restauration maintenant, bah on voit que avec les dlc et toutes les normes fin ça nous dépasse parce que tout ai jeter alors qu'on pourrait quand même parfois en donner mais jet rouve ça vraiment dommage qu'on jette autant et même, même le donner a des animaux on le fait pas alors qu'on pourrait, c'est inadmissible mais les joies de la consommation.

Moi: du coup toi ça t'arrive pas de jeter de la nourriture?

L: et non parce qu'en fait on a un chien (nous rigolons) et on jette rarement de la nourriture parce que on le donne au chien d'office (nous rigolons).

Moi: par rapport à ta consommation fin de maquillage on va dire

L: oui !

Moi: où achètes-tu la plupart du temps ton maquillage?

L: euh sephora

Moi sephora ok, c'est la marque sephora?

L: non, c'est d'autres marques. Alors après c'est mascara je met du Dior, après en poudre c'est bare minéral enfin j'utilise alors c'est pareil en cosmétique j'utilise toujours les mêmes produits depuis des années. Je déteste le changement (nous rigolons), j'ai peur de(elle rigole). Les crèmes c'est Caudalie.

Moi: ok, et qu'est ce que tu penses des marques, je sais qu'il y a Kiko qui le fait qui met en avant des produits dit vegan fin des produits de maquillage

L: oui alors après j'ai jamais utilisé mais c'est vrai que ça doit être très bien. Je doute pas de la qualité, c'est juste que j'arrive pas à faire du changement dans mes habitudes. De ce côté là, j'ai toujours peur pour ma peau, pour la fragilité et pourtant c'est certainement meilleur mais l'habitude et ça c'est vraiment la peur du changement (nous rigolons).

Moi: du coup toi tu y crois ? Fin tu penses pas que c'est juste commercial ?

L: bah je pense pas parce que normalement ils tiennent des engagements et je pense qu'ils sont assez fliquer la dessus pour être obliger de bah pour obliger de respecter certaines chartes. Mais après ça ne m'amène pas pour autant à les consommer. Alors que pour d'autres choses peut-être que je ferai plus attention mais dans le maquillage et les cosmétiques ça ne me bloque pas.

Moi: ok, et est ce que tu peux me décrire maintenant ta consommation de produits ménagers? Est-ce que tu as des produits en particulier que tu préfères?

L: euh oui oui, du coup dans notre maison on a beaucoup de parquet donc on utilise du Carolin et du savon de Marseille uniquement. Après pour le reste ça effectivement j'utilise quand même les produits basiques pour nettoyer les sanitaires j'utilise de tout et mais j'ai pas de pareil j'ai pas beaucoup d'habitude. A part pour les lessives ou je fais beaucoup plus attention mais sinon j'ai pas d'habitude particulière.

Moi: et après par exemple pour les lessives, c'est aussi des lessives bio? Je sais que ça existe.

L: ça existe mais non, j'utilise pas de bio

Moi: ok, maintenant on va passer aux vêtements

L: oui !

Moi: donc ou achètes-tu le plus souvent tes vêtements?

L: (elle rigole) alors la mes vêtements euh je suis une très grosse consommatrice (elle rigole)du coup non mais j'achète partout, je suis shopping Addict faut-être honnête il y a des choses il faut pas se voiler la face. Non mais je vais partout, j'ai pas de magasins préféré.J'adore faire du shopping et je pense que tout y passe donc Zara, Levi's, American Vintage .. tout (elle rigole).

Moi: et est ce que ça t'arrive d'aller dans les friperies?

L: et bah j'ai découvert ça parce qu'en faite j'en avais pas dans le secteur et on en a une

depuis peut-être six mois et effectivement j'ai racheté des vieux Levi's tout ça la-bas c'était très bien (elle rigole)

Moi: donc du coup tu as un bon avis sur les friperies?

L: oui!

Moi: le prix est moins cher en plus

L: le prix est carrément moins cher et puis il y a de très très beaux articles. Après j'adore vinted aussi parce que j'adore en faite le principe de seconde main parce que certaines choses sont quand même abusé niveau tarifs et du coup vinted c'est la bonne alternatives. Il y a des choses qu'on peut acheter à moins cher et où c'est neuf également donc j'adore ce concept. Je revends énormément sur vinted aussi.

Moi: oui, oui du coup tu achètes et tu revends sur vinted

L: oui !

Moi: donc du coup est ce que quand tu achètes tes vêtements tu as des critères aussi de sélection de vêtements?

L: non, ça c'est le coup de cœur !

Moi: le coup de coeur oui (nous rigolons). Et du coup à quelle fréquence tu achètes tes nouveaux vêtements? (Nous rigolons)

L: je vais pas dire toutes les semaines ça serait abusé (nous rigolons) mais au moins oue 2 fois, 3 fois, 4 fois 3-4 fois par mois quoi. Peut-être pas toutes les semaines parce que j'ai pas le temps mais fin si j'ai envie d'aller faire du shopping je vais y aller n'importe quel jour ça c'est un fait.

Moi: et après quand fin est-ce que c'est des gros des grosses dépenses quand tu vas faire..

L: non, justement je fais beaucoup, beaucoup de fois mais je suis quand même raisonnable je

me résonne

Moi: ok, et par exemple quand tu as des vêtements qui sont trop petits ou usés tu en fais quoi après ?

L: vinted

Moi: vinted ok

L: oue actuellement vinted au maximum et après sinon je les donne a ma cousine également parce qu'elle ça dépend après je suis une grande conservatrice aussi parce que je me dis toujours que ça la mode est un éternel recommencement donc je garde aussi beaucoup (nous rigolons) mais les trucs que je suis sur de ne jamais remettre vinted ou ma cousine

Moi: ok, maintenant sur les déchets

L: oui

Moi: est- ce que tu recycles ou as- tu un compost chez toi ?

L: alors j'ai pas de compost mais je fais le tri sélectif. Je fais attention à ça mais je n'ai pas de compost.

Moi: ok. Est- ce que tu fais attention au plastique ?

L: oui !

Moi: tu essayes de prendre moins de plastique et plus de carton?

L: oui déjà de toute façon on on prends jamais les emballages, on les prends plus parce qu'en faite ou on va acheter nos fruits et légumes et tout euh on doit venir avec notre propre cabas.

Moi: ok

L: donc déjà comme ça, ça évite tous les emballages papiers et après on fait attention quand on consomme mais qu'il y a moins d'emballages plastiques. Mais par exemple, tout ce qui est produit ménagers et tout on pourrait diminuer les emballages plastique et ça c'est vrai

qu'on le fait pas. Je ne regarde pas non plus à tout.

Moi: ok

L: après ce qui est accessible et facile en faite dans le quotidien mais on pourrait faire plus

Moi: ok , maintenant on va passer un peu politique

L: oui (nous rigolons)

Moi: est-ce que l' écologie te semble être un enjeu important en politique ?

L: oui oui il faut je pense qu'il faut en tenir compte parce que c'est quand même notre futur euh ca fait parti intégrante de notre vie surtout. Après je suis pas a 100% écolo, en faite la politique je m'y intéresse très peu euh je m'y intéressais peu parce que maintenant je m'y intéresse un peu plus parce que je pense que depuis la vie active on se rend compte de beaucoup plus de choses que quand on est étudiant. A moins qu'on soit vraiment fait pour ça et où on s'y intéresse mais avant je pense qu'on s'y intéresse pas et qu'après on s'y intéresse mais enfaite c'est surtout avec la vie actuel et les conditions de vie actuel qu'on est plus ou

moins forcé à s'investir parce que bah ça va pas de mieux en mieux. Donc tout ce qu'on peut faire à petite échelle, il faut essayer de le faire.

Moi: ok, et est ce que tu as déjà entendu parlé de l'éco-anxiété?

L: non du tout

Moi: c'est en gros c'est il y a des personnes qui ne veulent pas faire d'enfants parce que à cause du réchauffement climatique..

L: ah bah j'ai entendu ça chez les jeunes ! Et moi je ne connaissais pas du tout. Et c'est vrai que j'ai un j'ai une connaissance les amis de mes parents ont un fils qui a 18 ans et la dernière fois il ma dit « mais léa tu n'as pas encore d'enfants et tout » et j'ai dit bah non mais on est pas vieux on est jeune (nous rigolons) . Mais tu sais bah moi j'en veux pas parce que euh le

réchauffement climatique et que faire un enfant j'ai jamais pensé à ça. Je sais même pas comment bah oui effectivement il a dû l'entendre mais moi j'ai jamais réfléchi comme ça à ça. C'est vrai qu'un enfant ça produit beaucoup de déchets effectivement mais je l'aurais pas vu de cette façon là (elle rigole).

Moi: et du coup tu en penses quoi ?

L: bah après je pense qu'il a pas tort mais enfin la vie c'est quand même plus ou moins d'avoir une descendance et (elle rigole) et donc je dis pas effectivement la vie fait qu'actuellement on fera pas cinq enfants ça c'est un fait mais un enfant ou deux enfants je pense que ça reste gérable. Après c'est juste les valeurs qu'on leur inculque.

Moi: oui, ok. Et de quelle manière as-tu été sensibilisée à la question environnementale?

L: euh à l'échelle raisonnable de mes parents (nous rigolons). Je pense les valeurs de base de l'éducation et qu'après bah on fait par rapport à la vie quotidienne donc euh mais j'ai pas été euh élevé dans un environnement purement écolo, pas du tout.

Moi: ok

L: mais mes parents ont toujours fait pareil le strict minimum et tout ce qu'on pouvait faire de façon facile au final et donc voilà j'ai reproduit le schéma.

Moi: ok, et est-ce que tu participes à des actions engagées comme des manifestations ou des associations?

L: non, non

Moi: et est-ce que ça t'intéresserait ?

L: mais j'avoue qu'une année au Touquet on a pu faire ça ramasser les déchets dans les dunes et franchement c'était cool, c'était un bon concept. Après c'est vrai qu'on le fait pas plus et que je me renseigne pas pour le faire mais cette année là on était juste à côté, on avait les dépliants donc on l'a fait avec l'associations qui été là, je me souviens même plus c'était il

y a 3 ans. Mais c'était très très bien mais c'est vrai que sinon je ne m'engage pas moi-même à le faire parce que là c'était l'occasion qui faisait mais.

Moi: ok, du coup maintenant on va passer aux voitures

L: oui (elle rigole)

Moi: donc, est ce que tu peux me décrire ta mobilité, fin avec quoi tu te déplaces?

L: oui, alors du coup moi je me déplace avec une Volvo XC40 recharge que j'ai depuis 1 an maintenant parce que donc avant j'avais une voiture diesel parce que je roule beaucoup en fait mon cabinet est quand même à 28 km de mon domicile. Et donc en fait euh je consomme énormément et que là ils m'ont proposé ça Volvo et moi j'étais pas du tout partante là-dessus je en fait j'y pensais pas et qu'au final j'en suis ravie. Parce que c'est très très bien, c'est le rapport qualité prix est top et vraiment le fait de plus bah de plus consommer d'essence c'est magique hein franchement moi ça me change la vie.

Moi: parce que du coup tu avais une Volvo aussi avant?

L: oué ! J'avais une Volvo euh v40 diesel.

Moi: donc du coup c'est la marque qui t'a proposé ?

L: oui voilà

Moi: ok, et parce que moi ça m'intéresse aussi fin tes premières voitures c'était quoi?

L: oui alors du coup au tout début quand j'ai eu mon permis donc en 2009 j'ai eu une 307 une Peugeot 307

Moi: ok

L: et ensuite j'ai eu une fiat 500 (nous rigolons) et donc après j'ai eu la Volvo v40 que j'ai eu trois ans et là depuis 1 an la XC40.

Moi: ok, et est-ce que tu te déplace qu'en voiture ou ça t'arrive de prendre le bus.

L: alors non, je ne me déplace qu'en voiture sauf quand je suis au cabinet de St Q parce que le cabinet est à 500 m de chez moi. Mais sinon je me déplace uniquement en voiture.

Moi: ok et donc du coup tu prends la voiture tous les jours..

L: tous les jours

Moi: à part quand tu es..

L: tous les jours sauf le mardi mais tous les autres jours de la semaine effectivement

Moi: ok, et par exemple quand tu pars en voyage

L: oui

Moi: tu..

L: principalement en avion

Moi: en avion ok

L: même quand je descends dans le sud on le fait tout le temps en avion

Moi: donc tu prends jamais le train?

L: rarement, a part quand je vais a Toulouse ou on prends le train mais fin c'est parce que siil n'y a pas l'alternative d'avion parce qu'en faite c'est la rapidité surtout. Si il n'y a pas d'alternative avion on va prendre le train mais en priorité on va prendre l'avion.

Moi: ok et je t'ai pas demandé tout à l'heure est ce que tu connais l'application Blablacar?

L: oui tout à fait, tout à fait ! Justement c'est marrant parce que ma belle mère arrive tout à l'heure du T et elle a pris un Blablacar (nous rigolons), c'est trop drôle. Et je on le fais beaucoup, je le faisais beaucoup quand j'étais étudiante. Parfois il n'y avait pas d'avion et du coup je prenais un Blablacar et quand je revenais l'été dans le nord en fait l'entre deux tous les petits vacances je le faisais en avion mais euh l'été je remontais avec ma voiture et je redescendais donc en septembre mais je reprenais toujours des Blablacar avec moi.

Moi: ok, c'est bien ! Et du coup qu'est ce que tu as vu comme changement entre une voiture diesel et une voiture électrique?

L: ah bah ça pollue pas (elle rigole), une voiture électrique c'est un petit confort, c'est pas de pollution ça se conduit hyper facilement. Après c'est vraiment un confort de conduite je pense euh et puis en vrai moi je fais pas mon aller retour parce que du coup il y a je fais environ 45 km d'électrique et j'en ai 50 environ donc il me manque un petit peu au retour donc forcément je consomme un petit peu parce que le retour faut bien que je finisse le trajet. Mais sinon je pense que je fais un plein toutes les 3 semaines alors que je faisais un plein toutes les semaines.

Moi: ok, parce que du coup c'est par recharge mais..

L: recharge prise électrique, tous les soirs

Moi: ok et elle a combien de kilomètres d'autonomie ?

L: elle a environ 60 mais entre les 60 qu'ils écrivent sur le papier et en vrai on en fait une cinquantaine parce que déjà l'hiver, elle consomme beaucoup plus d'électricité si tu mets du chauffage et tout. L'été je fais mon aller-retour facile, l'hiver je fais un aller et demi je ne fais pas la fin de mon retour.

Moi: ok donc du coup oui 60 km vous partez jamais en vacances avec?

L: après du coup quand tu es en vacances tu ne peux pas tu es obligé de consommer en thermique tu ne peux pas consommer avec l'électrique quand tu pars en vacances et on part jamais en voiture en vacances. Mais après la bas sur place maintenant tu peux recharger ta voiture partout donc en fait les grands trajets tu peux pas le faire en électrique mais arrivé

sur place tout ce qui est petit trajet de ville ou autre tu peux le faire en électrique parce que maintenant partout tu peux recharger partout ta voiture. Il suffit d'avoir une prise basique hein mais c'est pas une prise spéciale.

Moi: ok, oui donc tu n'as pas de, ah j'avais pas compris que c'était une voiture comme ça. Je ne savais même pas que ça existait.

L: oui en faite ça existe depuis 1 an je pense. En faite avant il y avait vraiment des voitures tout électrique non c'était des hybrides et donc la c'est pareil tu les rechargé pas mais elle s'auto rechargé dans la conduite et donc maintenant enfaite c'est des recharges, c'est une voiture que tu branché aux prises électrique et donc tu fais ça la tu fais ton trajet sur ce que tu consommes. Bon après ça met 24h à recharger mais c'est quand même pas mais tu l'as met la nuit en heure creuse et c'est très bien. Tu peux programmer la recharge

Moi: ok

L: et mais par contre voilà tous les gros trajets tu peux pas les faire mais en faite l'alternative c'est de faire tous tes petits trajets du quotidien sans consommer.

Moi: ok

L: Le but de ces voitures c'est ça c'est de faire tous tes petits trajets sans en consommant que de l'électrique et aucune voiture.. parce qu'en faite c'est en ville ou tu consommes plus et du coup toutes la ville tu peux le faire en électrique.

Moi: ok, d'accord et donc du coup il y a besoin de bornes ou pas ? Oui? 12

L: alors non, même pas parce que maintenant en faite du coup avec la voiture ils te fournissent un câble et ce câble soit tu la met sur une borne et du coup les bornes ça va beaucoup plus vite donc la en une demi heure c'est chargé soit tu l'as met sur une prise basique chez quelqu'un une personne x ou chez toi et la ça met 4h.

Moi: mmmh ok d'accord et par exemple si tu veux la recharger en ville

?L: il y a des bornes

Moi: il y a des bornes et il y en a beaucoup autour de chez toi?

L: nous il y en a 15 dans la ville et on est 60 000 habitants je crois

Moi: et pour toi ça en fait beaucoup?

L : et y'en a, y'en a pas assez je pense parce qu'on est de plus en plus de véhicules comme ça électrique mais ils sont a des points stratégique quand même, ils sont pas loin du centre ville donc après tu peux marcher et après il y en a aussi aux extérieurs mais je pense qu'ils pourraient en mettre plus ça va se développer. C'est juste que la je pense que ça c'est les voitures électriques elles se sont beaucoup développées la dans les dans la dernière année mais je pense que du coup ils vont faire les bornes en conséquence.

M: ok, oui il y en a aussi beaucoup à côté des supermarchés

L: oui c'est ça, toute façon c'est souvent les supermarchés donc au périphéries des villes ou alors après c'est proche du centre ville ou alors proche des administration aussi parce que nous il y en a toujours à côté bah il y en a à côté de la mairie, il y en a toujours ou il y a des pôles administrations de la fonction public il y a toujours les bornes. Et parce que eux ils ont beaucoup de véhicules électriques

Moi: oui c'est vrai que ça se fait de plus en plus. Et du coup si c'est pas trop indiscret: oui

Moi: qu'elle a été le montant approximatif de l'achat ?

L: alors du coup la c'est un leasing mais elle vaut neuf 50 000 euros je crois

Moi: ok

L: donc la c'est un leasing et je paye 600 euros par mois

Moi: 600 euros par mois ok, et un leasing c'est quoi du coup?

L: du coup un leasing c'est un contrat que tu fais parce que du coup moi je la fais passer sur

un véhicule de société parce que c'est mon véhicule de travail et donc tu payes tous les mois et c'est un contrat de 3 ans donc tu as un nombre de km que tu ne dois pas dépasser dans le contrat non si tu le dépasse à la fin tu dois payer mais normalement tu prends moi je sais que j'ai 30 000 km par an que je fais à peu près en moyenne et donc après du coup tu payes tous les mois un prix et au bout des 3 ans tu rends la voiture. Et après tu repars sur une autre voiture

Moi: ok d'accord

L: donc en faite c'est la facilité c'est que tu as pas à payer d'un coup et qu'au bout de 3 ans bah dans tout les cas tu changes de voiture et tu repars avec un véhicule neuf.

Moi: ok, et euh le prix par rapport à ton ancienne voiture elle est ..

L: euh du coup la euh l'année dernière je euh l'autre véhicule je devais payer 480 et la je paye 600 par mois.

Moi: et du coup pour toi ça n'a pas été un problème le prix?

L: non

Moi: non

L: non parce qu'on est monté de gamme du coup on voit une petite citadine et la c'est quand même une un SUV donc c'est c'est plus confortable

Moi: oue

L: donc c'était normal que du coup ça soit plus cher et puis le fait que ça soit une hybride euh après ce que je gagne dans l'essence que je met tous les mois et que je ne met plus bah au final c'est ce qu'il me fait la différence de mon leasing plus ou moins

Moi: ah oui, oui c'est vrai et au niveau des réparations sur la voiture ?

L: alors du coup vu que c'est un leasing et bah c'est Volvo qui fait tout. Donc ça ne me coûte jamais rien c'est compris dans le leasing dans ce que tu payes tous les mois et bah ducoup

euh ils font les visites annuelles tous les ans et puis s' il y a un problème entre deux bah tu appelle Volvo et ils s'occupent de tout. C'est du confort aussi

Moi: ah oui c'est bien

L: mais il y a juste une crevaison ou un truc vraiment basique mais sinon le reste il s'occupe de tout, il y a une assistante si il y a un problème on les contacte. Pourtant moi franchement je sais qu'avec celle ci j'ai encore jamais rien eu mais avec la v40 une fois j'avais eu quelque choses je sais plus une panne et je les amener ils me l'ont ils m'ont prêter un véhicule, j'avais récupéré ma voiture niquel deux jours après.

Moi: et ça du coup pendant trois ans elle est garantie?

L: oui, c'est dans le contrat qu'on signe

Moi: ok et par exemple du coup ton futur mari a-t- il aussi une voiture comme ça ?

L: du coup mon futur mari il travaille dans notre ville donc il a on a pas deux véhicules, on a que un véhicule

Moi: ok ok et est-ce que du coup tu penses que bah d'avoir pris une voiture comme ça a un bon impact sur l'environnement ?

L: je pense, que c'est pareil c'est tout ce que je ne dois pas émettre comme gaz à effet de serre avec parce que c'était quand même tous les jours et que ça pollue énormément une voiture je pense que c'est déjà bien c'est pareil que je pense qu'à petite échelle je trouve que c'est très bien !

Moi: même les je sais qu'il y a des scooters électriques maintenant

L: oui

Moi: ça aussi tu penses que c'est bien ?

L: ah bah tout à fait parce qu'en plus dans la ville où j'exerce mon cabinet il y a une usine où ils fabriquent des scooters électriques et je trouve que c'est hyper bien parce que pour les

petits trajets c'est top!

Moi: ok bah oui c'est sur que et du coup est-ce que tu penses que ça va ça va évoluer la question de la voiture électrique

L: ah bah je pense, déjà depuis 1 an on voit que ça. En faite avant je pense qu'on moi je m'y intéressais pas parce que je regardé pas mais mes parents ont aussi changé de voiture et ont pris une voiture électrique et je trouve que c'est quelque chose qu'il faut qu'on développe après forcément bah il y a aussi les batteries qui ont un impact parce que ces batteries faudra les recycler donc bah c'est de la pollution. Mais après (souffle) les pour et les contres il y en a toujours dans tous les cas mais je pense que c'est pour le moment une des alternatives qu'on doit envisager et au niveau écologie et ce qu'on peut faire tous

Moi: et euh tu m'as dit que tes parents avaient aussi une voiture électrique ?

L: oui du coup ils ont une mini bah comme moi recharge

Moi: et avant ils avaient une diesel aussi?

L: (elle rigole) oue avant ils avaient une diesel

Moi: et pourquoi ils ont voulu changer ?

L: bah parce que c'est pareil moi ma maman donc c'est ma maman qui conduit principalement ce véhicule mon père a un autre véhicule pour ses petits trajets et en fait maman elle fait très peu de kilomètres journaliers. Elle va travailler à 10 km de la maison et en fait les fait quand même 4 fois cette aller retour. Et la au final du coup elle ne met jamais d'essence parce qu'elle arrive a faire ses 4 trajets en électrique. Et elle trouve hyper bien le concept de la xc40 et vu qu'ils devaient changer bah elle a dit on va prendre une électrique c'est vraiment du confort donc voilà.

Moi: elle pense aussi que ça a un bon impact ?

L: ah oui !

Moi: et du coup donc tu as entendu parlé des voitures électriques pour la première fois donc c'est ton concessionnaire qui t'en a parlé

L: oui tout à fait

Moi: et avant est ce que tu avais vu des pubs ?

L: bah avant on commencé à le voir sur fin par les publicités de la télé mais fin je pense qu'on moi je ne me rendait pas compte de la facilité je pensais que c'était beaucoup plus compliqué de trouver les de comment recharger de tout ça et et une fois que le concessionnaire m'a expliqué enfaite tout est simple, il n'y a vraiment rien de compliqué. Et je pense qu'on est pas assez informé quand même

Moi: oui

L: et pourtant on voit que des pubs sur des voitures électriques et je pense qui donc ils vendent l'électrique mais ils vendent pas les facilités de recharge en faite

Moi: mais euh justement parce qu'à la fin moi j'ai entendu parler vu que je travaille dessus qu'ils veulent arrêter la production de voitures thermiques d'ici..

L: ah bah oui

Moi: 2030

L: ah bah nous la xc40 elle est plus fabriquée en thermique, elle est que en essence ou en recharge comme la donc les deux essence et électrique mais elle est plus du tout fabriquée en diesel et elle n'était déjà plus depuis 1 an.

Moi: ah oui donc Volvo il a arrêté

L: oui ! Sur certains modèles comme toutes les xc40 il n'y a plus de diesel depuis plus d'un an

Moi: oui ça se fait petit à petit quoi

L mhh mhh

Moi: mais du coup est-ce que tu penses que c'est une bonne chose fin est ce que ..

L: oui je pense dans tous les petits véhicules comme ça on peut après je pense que quand on veut des gros véhicules et autre ça consomme trop donc malheureusement je pense que le thermique est le fait que ce soit en électrique c'est compliqué mais je pense que pour tous les petits véhicules de ville vraiment les véhicules citadins et tout on devrait faire uniquement l'électrique et on devrait développer l'électrique. Mais il faut aussi que du coup les bornes ou autre suive parce que parce que si on consomme tout de l'électrique c'est compliqué après mais je pense qu'on peut tous le faire quoi

Moi: parce qu'après je sais que pour les voitures électriques il y a des bornes que tu peux mettre chez toi

L: oui ça c'est juste pour que ça soit plus rapide la charge parce que du coup sur une prise normal ça met 4 heures et si tu as cette borne la ça met que 1h30 voilà mais la borne à un coût quand même

Moi: oui

L: je crois que c'est 600 euros un truc comme ça

Moi: je crois que c'est plus cher encore j'avais vu que c'était 900 ou un truc comme ça

L: oui ça dépend des concessions

Moi: mais fin est-ce que tu penses que tout le monde aura les moyens de s'acheter une voiture électrique?

L: je sais pas parce que après je pense que les petits modèles oui

Moi: oui

L: parce qu'en faite tout dépend du modèle choisi mais je pense bah moi je vois mes parents ils ont une mini elle coûte quand même moins cher que la xc40 et je pense que chaque marque à quand même des petits modèles. Il y a les nouvelles Fiat 500 électrique elles ne doivent pas coûter si cher que ça je pense pas en tout cas et je pense qu' après dans tous les cas c'est une voiture neuve donc ça a toujours un coût ça c'est un fait. Mais bon bah là elles sont neuves parce que l'électrique c'est récent mais d'ici un ou deux ans ça sera des voitures d'occasions donc ça va finir par être accessible à tout le monde je pense

Moi: les fiat électrique faut pas

L: ah oui ? Elle consomme

Moi: bah je sais pas j'étais aller fin à bordeaux il y avait le salon de l'électrique et du coup pour notre enquête on y était aller

L: oui !

Moi: et on avaient parlé au bah au monsieur qui s'occupé des fiat et il nous avait dit de surtout pas fin de surtout pas acheter les fiat en électrique (nous rigolons)

L: il avait vendu son produit lui (nous rigolons) non mais après quand on est pas de l'automobile effectivement il doit y avoir des failles (nous rigolons)

Moi: et est ce que tu penses que fin je sais plus ce que je voulais dire oui est ce que tu penses que la transition des véhicules thermique à l'électrique a été trop vite fin on est vite passé aux voitures électriques ?

L: bah oui parce qu'en fait on n'est pas du tout informé ! On ne sait même pas pourquoi on est vraiment passé du thermique à l'électrique parce que dans tous les cas on sait que c'est pour l'écologie mais on ne sait quand même pas comment on va recycler les batteries de toutes les voitures électriques.

Moi: oui bah oui

L: parce que les batteries c'est pas ça a une durée de vie quoi une voiture électrique ça durera jamais aussi longtemps qu'une voiture.. parce que les batteries au bout d'un moment à force

d'être rechargées elles vont s'affaiblir je pense c'est comme un téléphone quoi. La batterie bah ça s'use et du coup bah à un moment donné ou la voiture on ne pourra plus l'utiliser ou fin le but c'est quand même de faire les 60 km si tu as moins bah plus tu réduit moins c'est facile parce que quand même quand tu te sers au quotidien de ta voiture tu fais quand même des kilomètres et je pense que du coup bah on y est passé trop rapidement parce que bah les qualités des matériaux elles doivent pas encore être top top quoi. Mais il fallait agir donc ils ont agit mais effectivement comment on recycle les batteries je sais pas

Moi: oui parce que les batteries elles ont fait en lithium

L: mhh mhh et il faudra les enterrer

Moi: mais le truc c'est que je sais pas si fin le lithium c'est pas quelque chose de

L: bah ça pollue

Moi: oui mais je veux dire c'est pas quelque chose de comment on dit de fin y'en a pas en illimité quoi c'est ce que je voulais dire

L: ah bah non non oui c'est ça bah je sais pas, je sais pas comment ils feront. Je pense qu'on est passé peut-être trop vite et que du coup bah ils reverront les choses mais bon je c'est une bonne alternative quand même pour le moment

Moi: et aussi..

L: est-ce que ça durera je sais pas (nous rigolons)

Moi: et au niveau de l'électricité parce que du coup ça prend pas mal de bah d'électricité au final

L: oui ça consomme. Après moi je le fais dans les heures creuses franchement je suis hyper stratégique parce que du coup le but c'est quand même de que ça ai un coût moindre pour nous donc qu'on paye pas 2 euros le litre d'essence (elle rigole) donc bah du coup on programme la charge et du coup nous ça passe uniquement la recharge elle passe uniquement

dans les heures creuses. Donc je sais pas combien ça nous coûte je fais pas forcément attention mais fin dans tous les cas ça nous coûte quand même moins cher que si on mettait de l'essence

Moi: ok, et oui en plus le prix de l'essence en ce moment

L: actuellement bah oui c'est une catastrophe

Moi: et juste pour revenir à l'électricité est-ce que tu penses que si tout le monde se met à l'électrique est-ce qu'on aura assez d'électricité ?

L: bah je sais pas (elle rigole) ça sa fait peur aussi (elle rigole) mais parce que des fois ont a quand même des coupures donc c'est qu'il y a des failles mais je sais pas je sais pas je me suis enfaite je suis pas du tout renseigné dans ce domaine alors est ce qu'on y est tous bah il y aura des problèmes je pense comme dans tous les dans tous les secteurs mais de toute façon comme les gros véhicules ils ne pourront jamais passer au thermique bah à l'électricité complètement du coup il y a aura toujours des consommateurs de véhicules essence donc

Moi: et est-ce que par rapport aux pubs que tu as vu ou sur les réseaux sociaux est ce que tu penses que c'est plus quelque chose de consommation fin d'un effet de mode ou vraiment il y a quelque chose derrière ou il y a vraiment un impact

L: bah j'espère qu'il y a quelque chose derrière sinon on nous les vendraient pas aussi bien mais après en vrai moi je me suis retrouvé en il ma dit toute façon vous avez pas le choix votre voiture ils la font que dans ce modèle là donc bah il faut que vous preniez ça donc euh on a quand même était un peu pris au dépourvu parce que toute façon on avait pas d'autre choix il y en avait pas d'autre. Il y avait que des électriques après maintenant j'en suis carrément convaincu je suis heureuse d'avoir ça comme voiture parce que bah effectivement ça participe quand même mais euh je sais pas après on est informé mais après comme toutes informations ils nous raconte ce qu'ils veulent aussi hein (elle rigole)

Moi: c'est aussi une question de politique etc

L: oui tout à fait parce qu'ils parlent jamais des inconvénients et il y en a des inconvénients

quand même donc euh

Moi: bah oui, y'en a pas mal

L: oh oui

Moi: et mais du coup alors attend la voiture diesel que tu avais avant

Volvo: oui

Moi: c'est le même design on va dire fin le même esthétique mais en suv

L: non non, non parce que du coup c'est la Volvo v40 donc c'est la petite c'est une citadine et la c'est la xc40 en faite et la c'est un suv. C'est un modèle plus gros

Moi: mais du coup tu as pas trop choisi la voiture mais est ce que quand même ..

L: c'est moi qui ai choisi cette voiture la, si je l'ai choisi

Moi: ah ok

L: je voulais plus de v40 je voulais partir sur une voiture plus grosse dans l'optique de se dire qu'on repartait sur 3 ans et que peut-être bah d'ici 3 ans on aurait un enfant donc il nous fallait une voiture plus grosse (elle rigole) mais euh et que du coup la v40 elle était plus elle était vraiment petite elle était bien pour une voiture bah c'est vraiment une citadine euh elle est pas c'était pas petit petit mais bon mais pas du tout pratique (elle rigole) que la xc40 c'est quand même un confort quoi

Moi: ok et tu n'as pas voulu changer de marque ?

L: non parce qu'en faite j'ai tellement était déjà la concession le concessionnaire on le connaît c'est un ami une connaissance et enfaite j'ai pas du tout été déçu vraiment à chaque fois que j'ai eu un soucis ils ont été hyper réactif euh donc bah je me suis dit bah moi je préfère repartir 3 ans sereine et puis après on changera mais la ce modèle la me plaisait

énormément je voulais donc après je me dis peut-être effectivement dans 3 ans je changerai de goût et je prendrais plus de Volvo mais pour l'instant je suis pas du tout déçu par la marque donc euh

Moi: ok et juste pour revenir euh au leasing etc

L: oui !

Moi: fin aux conditions d'achat de ta voiture est-ce que tu as eu vu que c'est ta voiture pour ton travail

L: oui!

Moi est-ce que tu as eu des aides?

L: une ?

Moi: des aides

L: alors j'ai eu le bonus écologique de base

Moi: ok

L: 2000 euros je crois qui se déduisait donc sur les premiers loyers parce que les loyers c'est ce qu'ils appellent les tous les mois les trucs donc j'ai eu ça 2000 euros et c'est tout

Moi: ok et du coup ta voiture c'est un mélange entre hybride et électrique

L: oui

Moi: et est-ce que tu penses que c'est un bon mélange ou c'est pire que les thermiques, ce mélange de hybride électrique ?

L: je sais pas ça j'ai aucun en faite je me rend pas bien compte de qui est le moins bien parce

que effectivement toute façon ça sera que 3 ans et puis bah je me dis que tout ce que je consomme pas en essence pour l'instant c'est bien aussi déjà ça a un petit impact mais c'est vrai que dans tous les cas il y a quand même une part de consommation d'essence donc euh. Parce que tous les longs trajets bah quand on fait de la route ou autre bah forcément il y a de il y a de l'essence puis si moi j'ai été travaillé et que le soir on doit repartir ailleurs bah vu que j'ai plus d'électrique parce que l'électrique je le fais pour mon chemin de travail et qu'après bah dans tous les cas bah si on doit repartir on a pas la recharge elle est quand même de 4h donc euh tu n'as jamais le temps de la recharger entre deux quoi

Moi: ok

L: et ça il devrait déjà être adapté pour que ça recharge plus vite parce que

Moi: oui et est ce que pour toi il faudrait arrêter le thermique ?

L: je sais pas si on pourrait un jour arrêter le thermique mais le diminuer oui. Faire des voitures électriques plus large kilométrage et ça ça viendra avec le temps je pense

Moi: et est-ce que tu penses que ça peut créer des désaccord entre ceux qui veulent rester au thermique et ceux qui veulent passer à l'électrique ?

L: ah bah comme pour tous il y aura toujours des contres. Il y en a toujours qui sont contre les choses mais après c'est chacun son choix, chacun sa volonté mais fin je pense que de toute façon si un jour il y a plus de d'essence il y aura plus d'essence et puis c'est tout ! On aura pas le choix et puis il passera à l'électrique

Moi: ok et du coup qu'est ce que tu pourrais dire à quelqu'un qui veut acheter une voiture électrique ?

L: ah bah moi je lui conseillerais à 100% parce qu'en faite vraiment je trouve que c'est une très très bonne alternative fin c'est le minimum après franchement financièrement on s'y retrouve quand même donc euh je pense qu'elle est un petit plus cher mais dans la finalité on y retrouve on s'y retrouve. Et je l'ai même fait acheter à mes parents donc euh (nous rigolons)

Moi: et du coup oui pour toi il faudrait qu'on soit plus informé quoi

L: plus d'informations oui oui je pense que les pubs elles nous vendent que les voitures mais elle ne vend pas l'avantage de l'électrique. Elle vend juste la beauté du véhicule parce que c'est une voiture neuve mais comme ils auraient en fait qu'elle soit électrique ou pas électrique ils vendent de l'électrique mais ils disent rien sur ça en fait

Moi: ok bah si tu n'as rien d'autre à ajouter pour moi c'est tout bon

L: et bah c'est tout bon pour moi aussi (nous rigolons) si c'est bon pour toi (elle rigole)

Moi: oui si tu n'as rien à rajouter parfait. Bon bah en tout cas merci beaucoup d'avoir répondu

L: avec plaisir ! (Nous rigolons) pas de problème

Moi: merci !

L: et bah de rien à bientôt

Moi: à bientôt au revoir !

L: bonne journée, bonne soirée au revoir !

Moi: à toi aussi !

Annexe 6 : Pierrick

L'acceptation de la voiture électrique : un agent transformateur des pratiques socio-domestiques

Ce texte est un article scientifique. Il a été co-écrit par les auteurs suivants : Lénéïc Poupon (psychologue français, enseignant à l'université Lumière 2 Lyon. Il a étudié l'acceptation de la voiture électrique), Chrystèle Philipps-Bertin (chargée de recherche à l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), Marc-Éric Bobillier Chaumon (psychologue du travail) et Nikos Kalampalikis (chercheur en psychologie sociale). Cet article est paru dans la revue *Activités*. Cette revue étudie le thème de l'activité des individus au quotidien. Pour cela, elle s'appuie sur différentes disciplines telles que la psychologie, l'ingénierie et la sociologie.

Les auteurs s'intéressent à l'acceptation de la voiture électrique¹⁴ en tant que moyen de transport du quotidien et donc nécessaire aux individus pour leurs activités. Ils cherchent à comprendre comment et pourquoi la VE parvient ou non à s'imposer en France. Ils détaillent l'ensemble des raisons qui peuvent pousser, ou au contraire dissuader les individus d'acheter une VE. L'acceptabilité étant définie comme « l'intérêt que l'individu trouve à s'approprier une technologie ».

Afin de réaliser leur enquête, les chercheurs ont effectué des entretiens avec des utilisateurs de VE. Ces entretiens se sont déroulés en deux phases l'une portant sur les aspects généraux de la voiture et l'autre abordant plus en détail la transformation des habitudes. Ils ont utilisé la méthode de l'incident critique consistant à faire rappeler des détails à l'interrogé. Ils ont aussi utilisé des entretiens d'explicitation pour approfondir les détails de l'usage de la voiture par les individus.

Tout d'abord, l'acceptation passe par l'intégration du véhicule dans le quotidien des individus. Étant différente d'une voiture thermique, celle-ci demande d'être chargée et a une autonomie souvent plus limitée. Les individus vont donc devoir transformer leur quotidien.

¹⁴ Le terme voiture électrique sera réduit à « VE » dans le reste du texte.

Ensuite, les auteurs parlent d'une phase de « domestication » où les individus vont apprendre à vivre avec une VE, cela passe par la planification des trajets et des recharges.

Les résultats de l'enquête montrent que les individus en viennent à « repenser les déplacements » l'usage de la VE étant soumis à davantage d'incertitudes. Certains utilisateurs sont même allés jusqu'à « volontairement utiliser son véhicule jusqu'à vider complètement ses réserves d'énergie et ainsi évaluer son autonomie réelle ». Les individus développent donc des stratégies en lien avec leur nouveau type de mobilité. Les auteurs repèrent 4 grands types de stratégies : gestion des déplacements, utilisation des instruments et informations de bord, gestion des éléments du confort et l'écoconduite. Ces 4 critères sont donc utilisés par les individus pour optimiser leur utilisation de la VE.

En ce qui concerne les déplacements, les plus courants sont les « pendulaires » (travail-domicile). Beaucoup utilisent aussi d'autres véhicules, thermique pour d'autres types de trajets selon les stratégies adoptées par le ménage. Des tensions peuvent aussi apparaître (oubli de charge, besoin du véhicule au même moment).

Les individus adoptent aussi des stratégies pour la charge. « Certains chargent systématiquement leur véhicule, alors que d'autres le chargent en fonction du niveau de l'autonomie ».

Il y a aussi la problématique de la charge chez autrui en cas de besoin, car difficile de demander à l'hôte de pouvoir brancher sa voiture chez lui. Il y a un autre aspect social, la VE étant une innovation les utilisateurs possèdent donc des connaissances leur donnant un statut social différent des autres.

Nous pouvons en conclure que l'utilisation de la VE bouleverse les pratiques des individus. Ceux-ci vont donc s'y adapter et se conformer aux règles implicites de la VE, leur quotidien va se transformer, sur la route, au domicile et au travail ainsi que chez autrui. Les autres ne réalisent pas l'achat du véhicule connu pour être source de contraintes.

Annexe 7 : Liérine

Jarrigeon, Anne. Massot, Marie-Hélène. Pierre, Magali. Pradel, Benjamin « *Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique* » Espace populations sociétés, 2015,1-2. URL : <http://journals.openedition.org/eps/5994>

L'article *Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique* est le numéro des mois de janvier et février 2015 de la revue *Espace populations sociétés*. Celle-ci est une revue pluridisciplinaire organisée par thème. Elle est destinée aux scientifiques. Ce numéro a été écrit par Anne Jarrigeon, Marie-Hélène Massot, Magali Pierre et Benjamin Pradel, individuellement maître de conférence, professeur des universités, chercheur à Paris et EDF.

Les auteurs ont orienté cet article sur la facilité qu'ont ou non les usagers des véhicules électriques à les intégrer dans leur routine. Avant le début de l'enquête, ils établissent des hypothèses. Premièrement, ils veulent démontrer que la maîtrise du temps personnel est essentielle à l'organisation entre activités et travail. La seconde hypothèse est que si quelque chose vient perturber la routine mise en place, l'utilisateur n'a pas de mal à s'ajuster. Enfin, les auteurs supposent que les avantages techniques qu'apporte le véhicule facilitent leur intégration dans la routine.

L'expérimentation multi-partenariale des véhicules électriques dans les Yvelines est le cadre de cette enquête. Entre 2011 et 2012, les constructeurs Renault et Nissan, avec l'aide d'EDF, ont loué une soixantaine de voitures à des entreprises et des collectivités qui les ont attribués à leurs employés. Pendant un an, les 150 conducteurs ont testé la mobilité électrique dans le contexte professionnel et même parfois personnel. Cette expérience avait différentes fins selon les acteurs comme améliorer les infrastructures de charge ou continuer de s'équiper en véhicule électrique. Pour les auteurs de cet article, cela a permis de mesurer le niveau d'adaptation à ce nouveau moyen de mobilité. Ils ont employé des méthodes à la croisée de la sociologie et de l'ethnologie. Des entretiens semi-directifs ont été menés avec les usagers, les gestionnaires et les acteurs institutionnels. Les usagers interrogés étaient majoritairement des hommes, de tout âge. Relevant plus de l'ethnographie, ils ont mené des observations sur les infrastructures de charge, dans des parkings, sur le lieu de travail et de domicile des individus, et les habitacles des voitures.

L'article est organisé en trois parties. Les auteurs commencent par décrire tous les défauts connus de la voiture électrique. De par leur faible autonomie, les individus craignent une désorganisation de la mobilité quotidienne. On va alors observer la création de procédures

personnelles qui vont permettre à l'utilisateur de s'approprier le dispositif en le rendant « fiable ». Pour permettre la meilleure adaptation possible, les conducteurs ont été présélectionnés sur des critères bien précis : l'individu fait de courts trajets répétitifs, dans un périmètre donné. Au début, certains peinent à appréhender l'autonomie et se retrouvent dans des situations complexes. L'utilisation partagée au sein d'un service en est une. Les sociologues observent les pratiques : le véhicule est constamment branché, des arrangements collectifs se mettent en place, conservation d'un second véhicule. Celles-ci deviennent des apprentissages et des tactiques apparaissent quand la personne rencontre plusieurs fois la même difficulté. Cela joue sur la capacité d'anticipation de l'usager : le temps de charge à prévoir, le trajet, les conditions météorologiques ».

Les questions de l'apprentissage et de l'adaptation sont fondamentales dans cet article. La deuxième partie explique comment l'autonomie passe de problème à habitude, grâce à ces étapes. Une fois que l'utilisateur est familiarisé avec le système d'autonomie, il n'a même plus besoin de la vérifier car il a acquis des repères. Tout cela se passe en premier temps grâce au tableau de bord. Il indique les informations à prendre en compte et les ressources à avoir pour la conduite. Il a tout d'abord le rôle d'un « professeur », le conducteur s'en sert pour « ajuster sa conduite ». Puis, il va s'en émanciper en mettant de côté les contraintes. Là, l'usager conduit selon ses sens à vérifier le tableau de bord « pour performer ». Il va tenter de réduire son allure ou de freiner pour récupérer de l'énergie. Si la conduite répond aux informations délivrées par le tableau de bord, alors l'utilisateur va la voir comme un système de récompense. L'initiation se fait sur le mode du « bidouillage ». C'est de l'ordre du réflexe, ce qui explique qu'il y est besoin d'un temps de familiarisation et que le conducteur occasionnel ait plus de mal à adapter correctement sa conduite.

Une fois intégrée à la routine, la voiture électrique perd son image initiale. Les « attentes normatives » énoncées par les utilisateurs dans l'article sont des représentations sociales négatives, qui jugent la voiture électrique comme pas assez performante. Mais une fois adoptée, elle devient une voiture « lambda » et perd son image symbolique de véhicule du futur que les marques veulent mettre en avant. La conduite est familière aux enquêtés, même si s'adapter à l'autonomie énergétique prend plus de temps. La notion de charge fait aussi écho à faire le plein mais en « moins contraignant ». Cela devient une action du quotidien, comme d'autres gestes domestiques, tandis que la voiture thermique paraît moins agréable parce que plus salissant : « propreté de la voiture ».

Malgré la présélection de l'échantillon, les usagers n'ont pas eu de mal à se faire à la voiture électrique. Le processus de la routinisation est bien celui mis en avant dans cet article

Annexe 8 : Jade

Bonnaure Pierre, « voiture électrique, parcours chaotique », dans *Futuribles*, 2018 (n°423), pages 17 à 26.

Pierre Bonnaure est un ingénieur en énergie et système électromécanique (ESE) et en génie atomique. Il est également membre du comité d'orientation de *Futuribles*. C'est une association créée en 1960, basée sur l'écologie et la transition écologique. *Futuribles* est un mélange de futurs et de possibles.

Dans son article « voiture électrique, parcours chaotique », l'auteur met en avant les inconvénients de la voiture électrique. A commencé par les batteries et les problèmes de recharge. Cependant, pour les gouvernements de plusieurs pays, c'est un enjeu écologique important. Il met en évidence le mécontentement des constructeurs par rapport à la production du thermique. Pour une raison de chômage.

Certains constructeurs n'étant pas convaincus par la voiture électrique, innove des modèles de voitures thermique. Ils sont persuadés que ce type de voiture électrique reste utilisable uniquement dans des villes à forte densité et où la pollution est présente. Pour cela, de nombreux constructeurs ont fabriqué des voitures mêlant le thermique et l'électrique. On appelle cela, la voiture hybride rechargeable. Elle permet de rouler en électrique en centre-ville et en thermique sur de longs trajets.

L'auteur met également en avant, la pollution de ce véhicule dit propre. Elle émettait deux fois plus de CO₂ qu'une voiture thermique et serait jusqu'à deux fois plus énergivore. Pour eux, ce n'est juste déporter la pollution de la ville à la campagne car la voiture laisse de l'électricité en route. De même, la batterie serait faite de lithium, une production qui devient insuffisante et inégalement répartie selon les pays.

De plus, le problème des batteries doit être pris au sérieux. Pour l'instant, les gouvernements n'ont rien mis en place pour recycler les batteries. Or, il est primordial qu'elles soient recyclées étant donné leurs composants polluants. En supplément, la batterie n'est pas immortelle, elle a une durée de vie. Elle a une durée de vie variée selon que la personne recharge plus ou moins fréquemment ainsi qu'à partir d'un certain nombre de recharges. Pour lui, ce véhicule serait plus adapté pour les personnes qui se déplacent peu chaque année, soit

2000 km environ. Par exemple, à la poste, car le kilométrage n'est pas adapté pour un usage quotidien.

De plus, si tous les individus se mettent à l'électrique, le prix du kilowattheure va augmenter car l'État n'aura plus les recettes qui se faisait sur le carburant. Le carburant représente actuellement 63% du prix de vente de l'essence sans plomb.

Cette surcharge électrique pourrait créer des pannes de réseau, il serait donc imprudent de miser tout sur l'électrique. Si 39 millions de voitures électriques se branchent en même temps, cela correspondrait à 10 réacteurs nucléaires. C'est la panne assurée.

Enfin, les chinois se mettent de plus en plus à l'électrique en passant, notamment par les entreprises. Etant donné que la Chine est un pays prometteur en termes d'avancées technologiques, les autres pays plus réticents pourraient songer à s'y mettre. Cependant, la route est encore longue car la technologie, les batteries et les infrastructures ne sont pas encore assurés. Le modèle de l'hybride pourrait assurer une transition en souplesse.

Annexe 9 : Grace

Article : Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du grand débat national.

Auteur : Aurore Flipo

Dans cet article scientifique écrit Aurore Flipo une Sociologue française chargée d'enseignement à l'Institut d'Etudes Politiques de Grenoble et maître de conférences en sociologie du travail dans les domaines des politiques publiques, et dans la conception d'enquêtes.

Dans son article *Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National*

Aurore Flipo s'interroge d'abord sur les thématiques générales dans lesquelles on trouve un discours sur la mobilité dans un territoire rurales et ensuite il s'interroge sur la place de la question de la mobilité au sein de la thématique de la transition écologique pour savoir lequel de ces thématiques à réussi le plus de contribution postée en ligne dans du site grand public.

Mise en place à la suite du mouvement des Gilets Jaunes au début de l'année 2019, la plateforme du Grand Débat a recueilli 569 000 contributions issues d'un peu plus de 250 000 contributeurs individuels (Bennani, Gandré, Monnery, 2019). Malgré de nombreuses limitations, qui sont abordées en préalable de l'analyse, cette large base de données peut constituer un outil de compréhension complémentaire des perceptions de l'action publique sur les territoires notamment en matière de mobilité. Dans cet article,

Aurore Flipo utilise les contributions postées en ligne sur le site du Grand Débat pour analyser la manière dont l'objet mobilité est appréhendé dans deux territoires à dominante rurale, à l'aide d'une analyse textuelle. Elle s'intéresse d'abord aux thématiques générales dans lesquelles on trouve un discours sur la mobilité. puis analyse ensuite la place de la question de la mobilité au sein de la thématique de la transition écologique, qui est celle qui a recueilli le plus de contributions portant sur la mobilité. et enfin elle s'intéresse aux souhaits exprimés par les contributeurs sur l'accès à divers modes de transport sur leur territoire, son analyse montre un écart important entre les discours publics, centrés sur les pratiques et la responsabilité individuelles et l'importance d'un discours mettant en avant la dimension systémique de la transition écologique. Elle confirme également des clivages observés ailleurs au sujet de la voiture électrique.

Annexe 10 :

SYMPATHIQUE, LA VOITURE ÉLECTRIQUE !

Pas si chère !

- Économies**
2 à 3 € pour 100 km contre 6 à 8 € pour un véhicule thermique*
- Aides**
Jusqu'à 11 000 € d'aides de l'État à l'achat
- Location**
7 037 € : prix plancher pour une location longue durée (37 mois et 22 500 km)

Pas si compliquée !

- Charge**
Recharge à domicile ou dans l'une des 27 600 bornes publiques
- Autonomie**
Entre 200 et 600 km d'autonomie, selon le modèle
- Entretien**
Un moteur plus simple (moins de pièces) que le moteur thermique

Plus silencieuse !

- Chuuuuut !**
56 décibels** en ville, soit l'équivalent du bruit d'un lave-vaisselle

Plus écologique !

- Propre**
2 à 6 fois moins polluante qu'un véhicule thermique* sur l'ensemble de son cycle de vie
- Recyclable**
80% des composants des batteries lithium déjà recyclables
- Responsable**
Plusieurs technologies déjà développées par les constructeurs pour remplacer les terres rares

* essence ou diesel
** niveau sonore minimum imposé par l'UE depuis le 1er juillet 2019 pour des raisons de sécurité

D:\COM-2\Bil\inf\og\19149 - Octobre 2019

ecologique-solidaire.gouv.fr



Annexe 11 :

POLLUTION

LES 6 VIGNETTES CRIT'AIR

Le certificat qualité de l'air est un document sécurisé qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes selon les normes européennes d'émissions (Euro) de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures imbrûlés (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM).

Vert (Crit'Air)

Véhicule propre
(100% électricité
ou hydrogène)



Violet (Crit'Air 1)

Véhicule au gaz
ou hybride
ou essence
à partir de 2011
(norme Euro 5
et 6)



Jaune (Crit'Air 2)

Véhicule essence
de 2006 à 2010
(norme Euro 4),
diesel à partir
de 2011 (norme
Euro 5 et 6)



Orange (Crit'Air 3)

Véhicule essence
de 1997 à 2005
(norme Euro 2 et 3)
ou diesel de 2006
à 2010 (norme
Euro 4)



Marron (Crit'Air 4)

Véhicule diesel
de 2001 à 2005
(norme Euro 3)



Gris (Crit'Air 5)

Véhicule diesel
de 1997 à 2000
(norme Euro 2)

Comment les obtenir? →

Sur le site: www.certificat-air.gouv.fr

Tarif:

3,67€ / vignette*

*frais d'affranchissement inclus.

VISACTU

Annexe 12 :

58_Moyen_de_deplacement_quotidien, 180_PCS

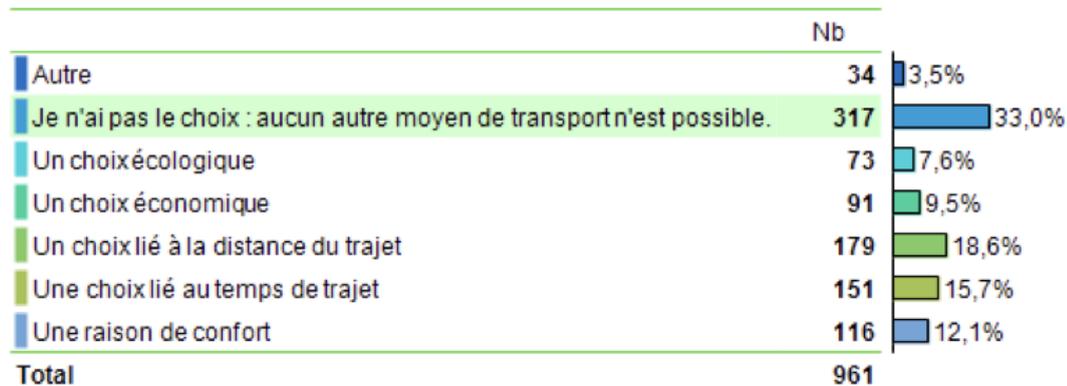
Enquete collective Environnement VF

	Covoiturage, car sharing	Deux roues motorisés	Deux roues non-motorisés	Marche	Transports en commun	Voiture personnelle
Non réponse	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Agriculteurs exploitants	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	7,7%	<u>84,6%</u>
Artisans, commerçants, chefs entreprise	0,0%	0,0%	13,3%	6,7%	<u>11,1%</u>	<u>68,9%</u>
Autres sans activité professionnelle	0,0%	3,8%	3,8%	<u>26,9%</u>	25,0%	40,4%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1,8%	2,4%	<u>11,2%</u>	8,9%	<u>18,3%</u>	<u>57,4%</u>
Employés	0,5%	2,6%	4,7%	10,9%	<u>19,2%</u>	<u>62,2%</u>
Etudiants	2,1%	1,5%	5,4%	<u>16,6%</u>	<u>56,9%</u>	<u>17,5%</u>
Ouvriers	3,1%	3,1%	6,3%	<u>0,0%</u>	<u>6,3%</u>	<u>81,3%</u>
Professions intermédiaires	0,0%	0,0%	8,6%	10,3%	<u>10,3%</u>	<u>70,7%</u>
Retraités	0,0%	0,0%	5,4%	16,1%	<u>10,7%</u>	<u>67,9%</u>

Annexe 13 :

60_Motivation_moyen_de_deplacement Enquete collective Environnement VF

Taux de réponse : 99,7%



Annexe 14 :

19_Bio-alimentation, 180_PCS

Enquete collective Environnement VF

	tout à fait	plutot oui	plutot non
Sans activité professionnelle	33,3%	44,4%	22,2%
Agriculteurs exploitants	<u>76,9%</u>	23,1%	0,0%
Artisans, commerçants, chefs entreprise	39,5%	37,2%	23,3%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	<u>46,5%</u>	39,0%	<u>14,5%</u>
Employés	33,0%	44,3%	22,7%
Etudiants	<u>26,3%</u>	48,0%	25,7%
Ouvriers	<u>15,2%</u>	48,5%	<u>36,4%</u>
Professions intermédiaires	36,8%	45,6%	17,5%

p = <0,01 ; Khi2 = 42,03 ; ddl = 14 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

