

Enquête sur la mobilité des publics et des équipes en Festivals





**normandie
musiques
actuelles**

Citis "Le Pentacle" Bâtiment B
5 avenue de Tsukuba -
14200 Hérouville Saint-Clair

www.norma-asso.fr

contact@norma-asso.fr
Tél. : 02 31 27 88 10

Association loi 1901
Code APE 90.02 Z

SIRET 921 361 523 00019
NDA 28 14 038 48 14

Remerciements

Nous souhaitons exprimer notre gratitude envers toutes les personnes ayant contribué à la réalisation de cette enquête.

Nous remercions tout particulièrement pour leur soutien et leurs précieuses contributions :

Conseil d'administration de NORMA :

Ses membres institutionnels :

M. Jean-Michel KNOP - Directeur régional des Affaires Culturelles de Normandie
M. Charles DESSERTY - Directeur régional adjoint des Affaires Culturelles de Normandie

Mme Mélanie OZOUF - Conseillère musiques actuelles – Danse - Direction régionale des Affaires Culturelles de Normandie

M. Patrick GOMONT - Vice-président en charge de la culture et du patrimoine

Mme Catherine MORIN-DESAILLY - Conseillère régionale

Mme Brigitte CHOQUET - Conseillère régionale

M. Robin DEVOGELAERE - Conseiller régional

M. Rodolphe THOMAS - Vice-président du Conseil régional de Normandie

Ses membres adhérents :

M. Matthieu CATTONI - Co-Président

Mme Sandrine MANDEVILLE - Co-Présidente

Mme Céline FERRY - Secrétaire

M. Isiah MORICE - Secrétaire

M. Julien COSTE - Trésorier

Mme Florence AUGUSTE

Mme Amarande GOHIER

M. Mathias HELBERT

Mme Catherine LANCIEN

M. Raphaël MALANDAIN

M. Stéphane MAUNIER

Margaux NICOLEAU

DRAC - Ministère de la culture :

Au-delà des membres du CA de NORMA :

Mme Hélène LITEAU-BASSE - Directrice régionale adjointe déléguée au pôle création artistique et industries culturelles

Mme Victoria DUCRET-POTTIEZ - Conseillère musique - Musique (musiques savantes, musique contemporaine) - enseignements spécialisés

M. Jérôme FELIN - Conseiller arts plastiques

Mme Véronique FRICOTEAUX - Conseillère théâtre et spectacles

Mme Joëlle ROLLAND - Assistante musiques actuelles et danse

Région Normandie :

M. Yvan SYTNIK, Directeur de la Culture et du Patrimoine

M. Fabrice SAINT - Directeur adjoint de la Culture et du Patrimoine

Mme Irène GUILLOTIE - Cheffe du service spectacle vivant formation emploi

Mme Agnès DECOUR - Chargée de projets théâtre (50 - 76)

M. Jefferson DESMOULINS - Chargé de projets théâtre (14, 27, 61)

M. Jean-Thomas GABILLET - Chargé de projets musiques actuelles

M. Benoît PETEL - Chargé de projets industries culturelles et créatives

M. Benjamin PIONNIER - Chargé de projets musiques de répertoire et de création

Mme Svetlana SVETLOVA - Chargée de projets arts visuels

ADEME - Ministère de la Transition écologique :

M. Fabrice LEGENTIL - Directeur de l'ADEME Normandie

Mme Eva BESNARD - Ingénieure Territoires Durables et Mobilités

Mme Karine BOSSER - Coordinatrice pôle Territoires durables

Responsable des groupements pluridisciplinaires, agences et réseaux :

Mme Annabelle BOUCHAUD du réseau RENAR
Mme Marion CAZY et Mme Sophie NOËL de Normandie Livres et Lecture
M. Denis DARROY et Mme Cécile JODLOWSKI de Normandie Images
Mme Marie PLEINTEL de RN13bis
M. Julien ROSEMBERG de l'ODIA Normandie

Le réseau R2D2 :

COFEES en PACA, Eco Manifestations Alsace en Grand Est, Elémen'Terre en Occitanie, Grand Bureau en Auvergne Rhône Alpes, Haute-Fidélité en Hauts de France, Le Pôle en Pays de la Loire, Reeve en Pays de la Loire, RIM - Réseau des Indépendants de la Musique en Nouvelle Aquitaine, et particulièrement Rudy GUILHEM-DUCLEON et Elsa ROULAND du Collectif des Festivals en Bretagne.

Sociotopie, coopérative en charge de la réalisation de l'enquête

Mme Margot JANKOWSKI, sociologue
Mme Thiphaine BOCQUET, sociologue
Mme Matiline PAULET, socio-anthropologue

Nous tenons à remercier les festivals participants ainsi que toutes leurs équipes qui se sont mobilisées, pour animer cette enquête et récolter ces données essentielles.

Les festivals participants :

Musiques actuelles

Beauregard, Béton, Douce Amère, Les Art'Zimutés, Magnetik, Pete the Monkey, Rock in the Barn, Festival Rush, Sâoticot.

Pluridisciplinaires

Musiques de répertoire, classiques et savantes : Les Heures Musicales de l'Abbaye de Lessay, Les Musicales de Normandie, Les Promenades musicales en Pays d'Auge.

Spectacle vivant et formes apparentées : Danse de tous les sens, Festival de la Marionnette de Bernay, Festival Sorties de Bain, La Fête du Cirque, Les Arts J'entends, Les Rendez-vous de l'été, Récidives, Viva Cité.

Arts visuels : Festival Interstice, Festival photo de Martagny.

Cinéma et images animées : Festival du Film de Cabourg

Livres et bandes dessinées : Festival du Livre de jeunesse et de BD Festival

Nous remercions également les festivals musiques actuelles qui ont participé à l'enquête 2023 et donc pris part à l'ensemble de ces travaux : Art Sonic, Biches Festival, Green River Valley, Jazz sous les pommiers, Les Terrasses du jeudi, MusiKenSaire, Murmure du Son, Papillons de Nuit, Pluies de Juillet.

Enfin, un grand merci à toutes les personnes qui ont répondu aux questionnaires et entretiens, et qui ont ainsi contribué à la réussite de cette enquête.

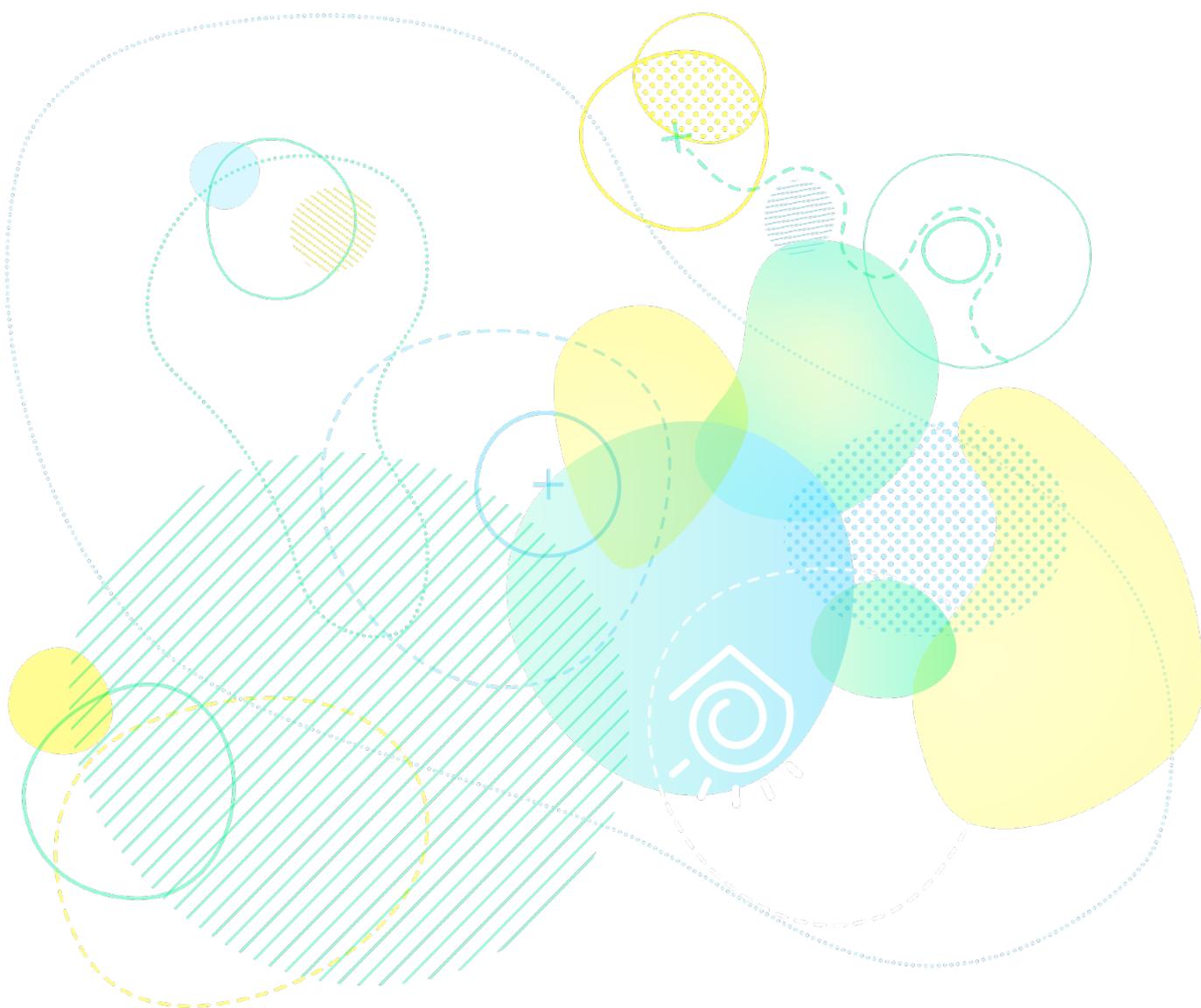
Table des matières

CONTEXTE DE L'ÉTUDE.....	8
I. PRÉSENTATION DE LA COMMANDE.....	9
II. CADRAGE DE L'ÉTUDE.....	10
1. Un objet d'étude élargi.....	10
2. Approfondir la recherche sur la mobilité en festival.....	11
a. Des liens étroits entre mobilité de loisirs et mobilité quotidienne.....	11
b. Liberté, autonomie et praticité au cœur de la question des mobilités en festival...	12
c. Questionner l'ensemble des trajets liés au festival.....	12
d. Des pratiques de mobilité exclues des engagements et préoccupations écolo- giques ?.....	13
MÉTHODOLOGIE.....	15
I. DÉROULÉ DE L'ENQUÊTE.....	16
II. LES FESTIVALS NORMANDS AU CŒUR DE L'ENQUÊTE.....	17
III. ENQUÊTE QUANTITATIVE : MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES RÉCOLTÉES. 	18
1. Le questionnaire : outil de récolte de données statistiques.....	18
2. La diffusion du questionnaire.....	19
3. Analyse des données quantitatives.....	20
IV. PARTIE QUALITATIVE : INTÉRÊT ET MÉTHODOLOGIE.....	23
1. Les entretiens semi-directifs en sciences sociales: un complément à l'ap- proche quantitative.....	23
2. Présentation des terrains investigués.....	23
3. La représentation des sociologues par les enquêté-es lors des entretiens.....	25
RÉSULTATS DE L'ÉTUDE.....	27
I. PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PUBLICS ET ÉQUIPES DE FESTIVAL... 	28
1. L'âge : des enquêté-es plus jeunes sur les festivals de musiques actuelles...	28
2. Le genre : les femmes sur-représentées dans l'échantillon.....	31
3. Professions et catégories socioprofessionnelles : les cadres et professions in- tellectuelles supérieures toujours sur-représenté-es.....	32
4. Composition familiale des enquêté-es.....	34
II. RAPPORTS DES PUBLICS ET ÉQUIPES AUX FESTIVALS.....	36
1. Fréquentation des festivals : une majorité d'habitué-es.....	36
2. Des déplacements non nécessairement liés à la venue en festival.....	39
3. Un séjour court et peu d'enquêté-es qui logent sur place.....	41
III. PROVENANCE LES PUBLICS ET ÉQUIPES DE FESTIVAL DE NOTRE EN- QUÊTE.....	45

1. Des enquêtés majoritairement issus de la région.....	45
2. Une proximité géographique avérée.....	49
3. Des publics et équipes venant principalement de milieux ruraux.....	52
IV. ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES PUBLICS ET ÉQUIPES DE FESTIVAL.....	54
1. L'intermodalité conditionnée au type géographique du festival.....	54
2. Mode de déplacement principal : prédominance de la voiture thermique.....	56
3. La marche : mode de déplacement secondaire privilégié.....	59
4. Se rendre en festival et se déplacer le temps du festival : deux types de trajet, un seul mode de déplacement.....	60
a. Un seul mode de déplacement pour tous les trajets effectués le temps du festival ?	61
b. Un taux toujours élevé de l'utilisation de la voiture thermique.....	62
V. DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ INFLUENCÉS PAR DE NOMBREUX FACTEURS.....	64
1. Entre praticité et contrainte: les raisons évoquées pour justifier son choix de mode de déplacement.....	64
a. Les motifs principaux.....	64
b. Les motifs secondaires.....	65
2. Différents profils sociaux, différentes pratiques de mobilité.....	68
a. Des modes de déplacement favorisés par certaines classes d'âge.....	68
b. Des raisons de choisir son mode de déplacement sensiblement différentes selon le genre.....	72
c. La réception contrastée de la norme éco-citoyenne de mobilité: derrière la classe, le territoire.....	76
3. Une offre de service inégalement accessible et adaptée aux publics et équipes de festival.....	81
a. Des enquêtés inégalement desservis selon la typologie du territoire d'implantation du festival.....	83
b. Des enquêtés inégalement desservis selon la densité de leur territoire de résidence.....	87
c. Des mobilités induites par des contraintes horaires, matérielles, familiales, et économiques.....	94
4. Derrière les facteurs structurels, la force des représentations et des habitudes	101
a. L'influence des représentations du temps.....	101
b. Liens entre mobilité quotidienne et mobilité vers le festival.....	107
c. Des habitudes sous influence : entre freins et leviers de changement.....	112
PRÉCONISATIONS GÉNÉRALES ET OUVERTURE.....	116
VI. RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES PUBLICS ET ÉQUIPES : QUELS LEVIERS POUR LES FESTIVALS ?.....	117
1. La communication.....	117
a. Communiquer sur les modes alternatifs à la voiture.....	117
b. Communiquer pour agir sur les représentations.....	118
c. Communiquer de manière à rendre désirable le durable pour tous et toutes.....	119

2. L'incitation et l'expérimentation.....	120
a. Réduire « les coûts » du changement.....	120
b. Lever les habitudes par l'expérimentation.....	121
3. L'acceptabilité sociale des mesures de restrictions de l'usage de la voiture : quelles marges de manœuvre des festivals ?.....	122
ANNEXES.....	127
I. GRILLE D'ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS.....	128
II. TABLEAU DU PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES ENQUÊTÉS PAR ENTRETIEN.....	131
III. PROFIL RÉSIDENTIEL DES ENQUÊTÉS PAR ENTRETIEN.....	134
IV. SCHÉMAS DE PRÉCONISATIONS GÉNÉRALES.....	137
1. Favoriser la pratique du vélo dans la mobilité liée aux festivals.....	137
2. Favoriser l'utilisation des transports en commun dans la mobilité liée aux festivals.....	138
3. Favoriser l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage via une réduction tarifaire.....	139

Contexte de l'étude



I. Présentation de la commande

L'association NORMA, qui fédère, accompagne et renforce les musiques actuelles en Normandie, travaille autour de quatre missions majeures : **l'observation sectorielle**, l'animation et la coopération territoriale, le développement professionnel et la valorisation publique. L'association **recueille, analyse et étudie les données liées au secteur des musiques actuelles** afin de mieux connaître et rendre lisible les caractéristiques des acteurs, actrices et projets sur le territoire normand. Ce rôle essentiel permet de poser des bases de dialogue communes et objectives entre toutes les parties prenantes.

Plus précisément, **NORMA accompagne les festivals et manifestations culturelles dans leurs démarches de transition écologique et sociale**, notamment à travers le groupe de travail des festivals normands qui rassemble une quarantaine de festivals régionaux. Sa mission étant de favoriser la mise en commun des expériences et d'accompagner les organisateur·rices dans leur démarche de responsabilité sociale et environnementale. Elle joue alors un rôle essentiel et moteur dans le lancement et le suivi des démarches autour des **questions de mobilité liées aux festivals normands**. C'est pourquoi, grâce à des échanges riches avec la Région Normandie et l'État, il a été décidé de travailler à la mise en place d'un **plan de mobilité pour les festivals culturels normands** en 2025, ouverts à différentes disciplines artistiques.

En effet, **les impacts environnementaux induits par les déplacements des publics et équipes sont un enjeu prioritaire pour les festivals** : à la fois parce que ces impacts sont importants, mais aussi, car les solutions à apporter sont complexes. C'est pourquoi un **projet sur trois années** a été mis en place avec le soutien de la Région Normandie, de la DRAC Normandie, de l'ADEME Normandie ainsi qu'avec le soutien des co-signataires du Contrat de filière Musiques Actuelles (CNM, État/DRAC Normandie, Région Normandie, départements de l'Eure, de la Manche, de l'Orne, de la Seine-Maritime, la Métropole Rouen Normandie, les villes de Caen et du Havre. Ce projet vise à **identifier les leviers, expérimenter des actions d'ordre organisationnel, social, logistique, et diffuser les outils** permettant une généralisation des actions dans la région. Le résultat final est d'outiller les festivals pour les rendre actifs et moteur sur cet enjeu et, *in fine*, réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour mener ce projet à bien, une **enquête sociologique** – première phase de ce projet – a été réalisée. Cette étude consiste à mener un **état des lieux** pour mieux mesurer la situation régionale actuelle, obtenir des **données actualisées** (sur de nouveaux festivals de musiques actuelles), de **nouvelles données** (sur les festivals pluridisciplinaires) et **identifier les fonctionnements actuels dans le milieu festivalier** (pratiques et initiatives, comportements sociaux, freins, leviers, etc.).

II. Cadrage de l'étude

1. Un objet d'étude élargi

L'étude sociologique, réalisée et présentée ici, fait **suite à une enquête sur la mobilité des publics et équipes de festivals réalisée en 2023** par Sociotopie, publiée au début de l'année 2024, et commanditée par le collectif R2D2 via un chantier intitulé « Festivals en mouvement ». En parallèle de cette dynamique nationale, les partenaires du contrat de filière des musiques actuelles normand ont mandaté en 2023 Sociotopie afin de travailler plus spécifiquement sur les 9 festivals musiques actuelles retenus à l'appel à candidatures du contrat de filière « Favoriser les mobilités durables » (publié le 31/01/2023 et clôturé le 01/03/2023 (Étude du 01/05/2023 au 30/09/2023 : 2 020 questionnaires, 54 entretiens de rue).

Si l'enquête précédente nous a ainsi permis de récolter des données sur pas moins de 44 festivals, comptant parmi eux **9 festivals normands** (Jazz sous les pommiers, Biches festival, Les Pluies de Juillet, Musikensaire, Papillons de Nuit, Les Terrasses du Jeudi, Murmure du Son, Green River Valley et Art Sonic), il s'avère que la grande majorité des festivals de l'enquête était des festivals de musiques actuelles, et tous relevaient du domaine de la musique. Au-delà d'approfondir l'analyse des pratiques de mobilité des festivalier·ères et des équipes de festival sur le territoire normand, **l'enquête menée cette année permet d'ouvrir l'analyse à d'autres typologies esthétiques** de festivals : spectacle vivant et formes apparentées, arts visuels, livre et bandes dessinées, musiques de répertoire, classiques et savantes, cinéma et images animées. Le panel initial était alors composé de **26 festivals** au total.

Tableau 1. Liste des festivals ayant participé à l'enquête

Musiques actuelles	Festival Magnetik
	Douce Amère
	Rush
	Les Art'Zimutés
	Beauregard
	Pete the Monkey
	Sâoticot
	Rock in the Barn
	Béton festival
Spectacle vivant et formes apparentées	Viva Cité
	Danse de tous les sens
	La fête du cirque
	Sortie de bain

	Festival de la marionnette
	Récidives
	Les arts j'entends
	Les rendez-vous de l'été
Arts visuels	Interstice festival
	Festival Martagny
Livre et bandes dessinées	Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée
Musiques de répertoire, classiques et savantes	Promenades Musicales du Pays d'Auge
	Les Heures Musicales de l'Abbaye de Lessay
	Les Musicales de Corneilles en Pays d'Auge
	Les Musicales de Normandie
Cinéma et image animée	Le festival du Film de Cabourg
	Les filmeurs

2. Approfondir la recherche sur la mobilité en festival

a. Des liens étroits entre mobilité de loisirs et mobilité quotidienne

Comme nous avons pu le décrire dans notre précédente enquête, la mobilité induite par les festivals relève de la **mobilité de loisirs liée à l'événementiel** et se distingue de la mobilité quotidienne, touristique, migratoire, etc. Ce type de mobilité est, par définition, différent des déplacements dus aux contraintes du travail professionnel et domestique et donc « intrinsèquement associé à **un sentiment de liberté, de choix, d'autonomie** » (ibid.).

Cela dit, les conclusions de l'enquête publiée début 2024 nous ont amené à penser qu'il existe un lien étroit entre le choix du ou des modes de déplacement quotidien et celui du ou des modes de déplacement utilisés pour se rendre en festival. Nous pouvons affirmer que le **poids de l'habitude, c'est-à-dire la manière que nous avons de nous déplacer au quotidien le plus souvent, influence fortement les pratiques de mobilité vers les festivals**. En effet, nous avons pu mettre en avant grâce aux données qualitatives et quantitatives récoltées, qu'il existe un lien très fort entre le type de mode de déplacement utilisé pour se rendre en festival et la fréquence d'utilisation de ce même type de mode de déplacement dans la vie quotidienne. Par exemple, les personnes habituées à prendre les transports en commun dans la vie courante sont les plus nombreuses à choisir des modes de déplacement collectifs (train, bus, etc.) pour se rendre en festival. Le fait est que, toujours utiliser les mêmes modes de déplacements et ne pas remettre en question son choix de mobilité **réduit la charge mentale et physique** des personnes, permettant de « se déplacer sans y penser » (Rocci, 2007). À l'inverse, **le poids de l'habitude peut-être un frein pour penser à d'autres formes de mobilité et tester d'autres alternatives** en

termes de mode de déplacement. Ces résultats mettent donc en avant que, bien que différent des autres types de mobilités (quotidienne, professionnelle, etc.), la mobilité liée aux festivals doit être pensée dans son ensemble puisqu'il existe un **lien étroit entre nos habitudes de déplacement et les modes de déplacement qu'on choisit pour se rendre en festival.**

b. Liberté, autonomie et praticité au cœur de la question des mobilités en festival

Les raisons pour lesquelles les publics et équipes de festival choisissent leurs modes de déplacement est une question centrale lorsqu'on cherche à comprendre les pratiques de mobilité en festivals.

Lors de notre précédente enquête, les arguments les plus souvent cités étaient **la praticité de leur mode de déplacement, ainsi que l'autonomie et le sentiment de liberté** que celui-ci pouvait leur offrir. Cela dit, **ces arguments n'étaient pas rattachés à un mode de déplacement en particulier.** En effet, on pouvait retrouver cet argument autant chez les personnes qui utilisent la voiture, que celles qui utilisent le train, le vélo, ou encore la marche. Cela nous amène à penser que, lorsque le mode de déplacement n'est pas contraint (par manque d'offre de transports par exemple), les personnes utilisent le mode de déplacement qui leur paraît être le plus pratique pour elles, quel qu'il soit. Nous pouvons donc supposer que c'est le « capital mobilité¹ » de la personne (la pratique régulière du mode de déplacement, la connaissance de son mode de transport, la connaissance du réseau de transports en commun, etc.) qui crée un point de vue subjectif sur le moyen utilisé pour se déplacer. Un mode de déplacement peut alors sembler pratique pour une personne qui a l'habitude de l'utiliser, et complexe pour une autre. Cette enquête sera l'occasion de **creuser la question de la représentation des différents modes de déplacement des publics et équipes de festival sous le prisme de leur capital mobilité.**

c. Questionner l'ensemble des trajets liés au festival

La mobilité liée à l'événementiel est une **mobilité complexe** mélangeant déplacements touristiques, séjours en résidence secondaire et déplacements annuels (Lejoux, 2007; Rocci, 2007). Sachant cela, nous avons pu valider l'hypothèse selon laquelle les personnes interrogées auraient des **profils de mobilité différents**, certaines étant en vacances, d'autres résidant dans leur résidence secondaire, d'autres encore logeant chez des amis ou de la famille, et finalement, beaucoup venant juste pour la journée au festival.

Cette piste de réflexion nous mène aujourd'hui à **creuser la question autour du lien entre pratiques du festival (type de logement le temps du festival, nombre de jours de présence, etc.) et pratiques de mobilité.** Il s'agira notamment d'analyser les rai-

1 Comme le dit, Anais Rocci (2007 : 176), le « capital mobilité » relève « d'un processus d'acquisition et de construction qui se déploie et évolue au fil des expériences », il doit être compris au sens d'une capitalisation de connaissances, d'expériences et de compétences et de savoir-faire.

sons de la venue sur le festival ainsi que l'hébergement choisi le temps du festival afin de vérifier s'il existe bien un lien entre le « contexte » dans lequel la personne s'est rendue sur le festival et le mode de déplacement choisi.

Ces résultats nous ont également permis d'ajouter une **nouvelle dimension à l'enquête**. Partant du fait que toutes les personnes ne font pas « l'aller-retour », et que certaines dorment sur place (hôtel, ami·es, famille, résidence secondaire, camping du festival, etc.), cela implique qu'il existe d'autres trajets effectués par les publics et équipes de festival : ceux réalisés entre leur hébergement temporaire et le lieu du festival. Tout en continuant d'analyser finement les déplacements entre la résidence principale et le festival, nous allons donc également **analyser les déplacements entre le logement choisi le temps du festival, et le lieu du festival**.

d. Des pratiques de mobilité exclues des engagements et préoccupations écologiques ?

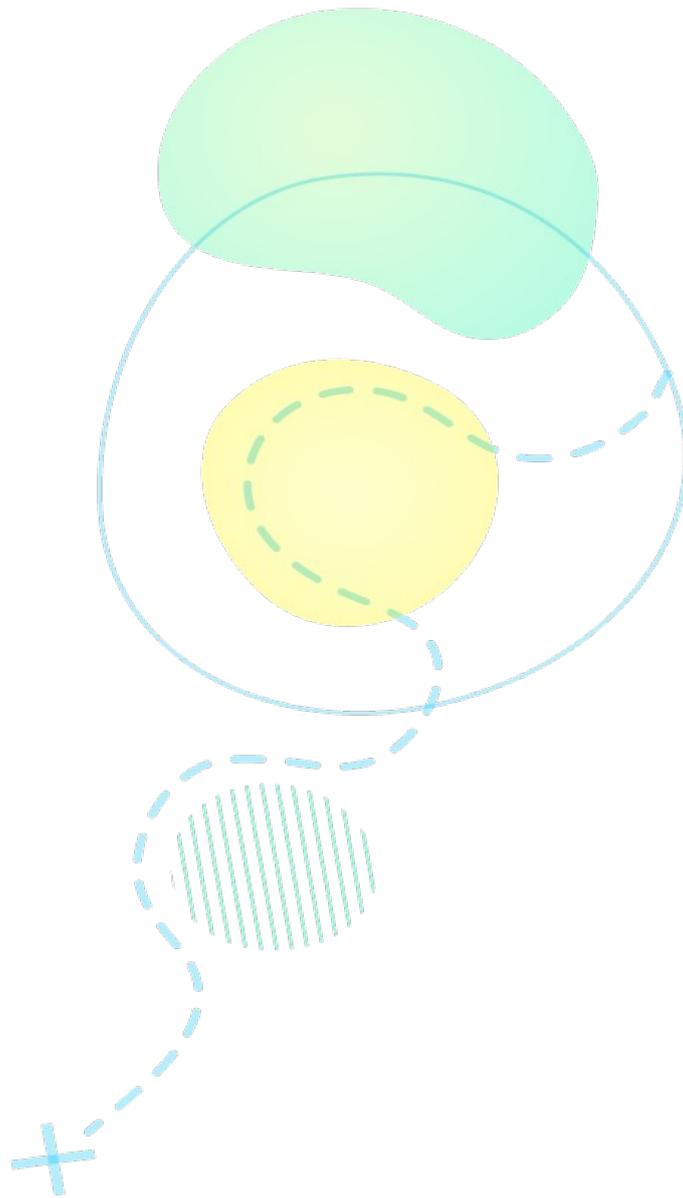
Questionner la mobilité des publics et équipes de festival n'est pas anodine, notamment lorsqu'on sait que **la majorité de l'impact carbone d'un festival réside dans les déplacements des publics et des équipes**. Il devient alors évident d'interroger les personnes enquêtées sur leur **représentation vis-à-vis de l'engagement écologique et social du festival** auxquels iels assistent ou travaillent. Il s'est avéré que, dans les chiffres, la plupart des répondant·es jugeaient que l'engagement du festival au niveau écologique et social être un **critère important dans leur décision d'y assister ou d'y travailler**. Cela dit, cette importance ne se reflétait pas toujours dans les discours lors des entretiens de rue, et le sujet de l'impact mobilité était rarement abordée. Nous avons pu relever les points suivants :

- » La programmation et la qualité du lieu du festival sont les premiers critères de choix pour se rendre au festival alors que l'engagement écologique du festival reste peu regardé par les festivalier·es et équipes.
- » L'engagement écologique du festival est un « plus » qui donne envie d'aller au festival mais qui n'est pas décisif dans le choix de se rendre à un festival
- » La plupart des personnes ont une logique opportuniste vis-à-vis de l'engagement écologique du festival. Les plus jeunes sont les plus convaincues sur l'importance de cet engagement dans le choix d'aller à un festival.
- » En termes d'engagement écologique, les festivalier·es et équipes prêtent attention essentiellement à la propreté du site (tri des déchets, organisation des poubelles...)
- » Il existe une dissonance cognitive entre les discours, les idées, la prise de conscience environnementale déclarée et les pratiques, les faits : les pratiques de mobilité sont exclues des engagements et préoccupations écologiques des personnes interrogées, et ce notamment dans le cadre des activités de loisirs.

Nous avons donc abordé la question d'une façon plus tranchée dans le question-

naire, en parlant non pas de critère important, mais de critère décisif, afin de valider les résultats obtenus lors de l'enquête précédente. De plus, les entretiens réalisés pour cette enquête, permettront d'aller plus loin dans l'analyse des discours, et nous permettront de mieux comprendre **quel rapport les enquêtés entretiennent avec les questions environnementales, et comment est-ce que cela joue – ou non – dans leurs pratiques de mobilité.**

Méthodologie



I. Déroulé de l'enquête

La méthodologie mise en place pour cette enquête a été organisée en **quatre phases** s'étendant sur 12 mois et demi :

- » Une phase exploratoire (de mi-février à avril 2024) permettant d'établir un premier temps de mobilisation de l'écosystème des acteur·ices concerné·es par l'étude, d'affiner la connaissance des enjeux et d'étudier la faisabilité de l'approche vis-à-vis du sujet ;
- » Une phase d'enquête de terrain (de mai à septembre 2024) dans le but de récolter du matériau quantitatif et qualitatif auprès des publics (festivalier·ères) et des équipes des festivals (bénévoles, salariées) ;
- » Une phase d'analyse et de croisement des données quantitatives et qualitatives (d'octobre à novembre 2024) ;
- » Une phase de rédaction du rapport final, des différents livrables et temps de restitution (de décembre 2024 à février 2025).

Les méthodes d'enquête utilisées par l'équipe de Sociotopie sur ce projet sont multiples. Tout d'abord, dès la phase exploratoire et tout au long de l'enquête, nous nous sommes appliquées à faire de **nombreuses recherches bibliographiques**. Ensuite, lors de la phase de terrain, nous avons mis en ligne et organisé la passation du **questionnaire** et nous sommes rendues sur le terrain afin de récolter le discours des publics et équipes via ce que l'on appelle les **entretiens semi-directifs**.

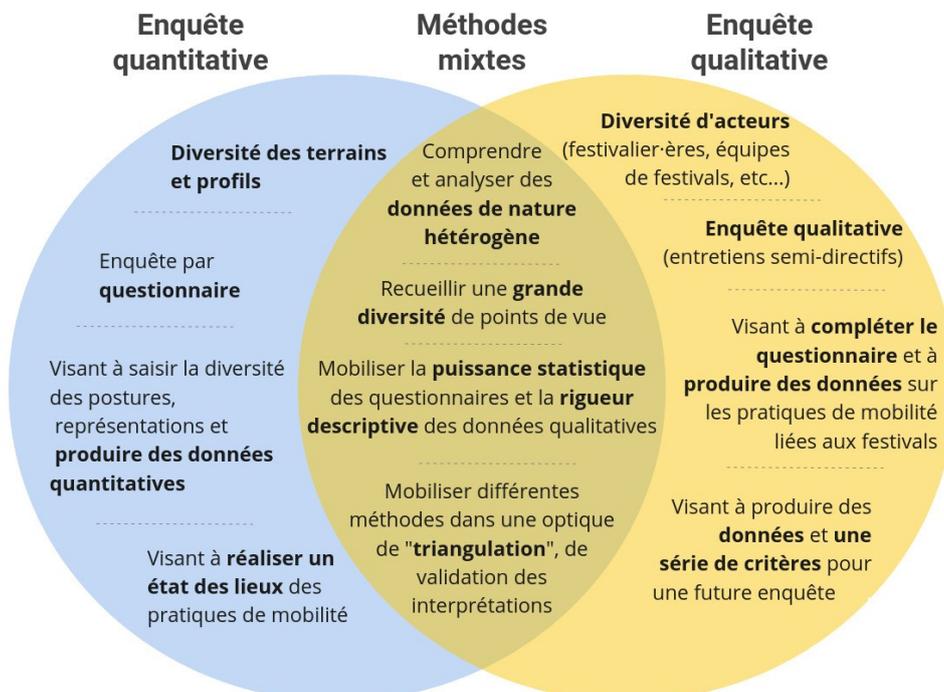


Figure 1. Schéma illustrant l'intérêt des méthodes mixtes dans le cadre de cette étude

Cette approche à la fois qualitative et quantitative des expériences vécues et de leur perception a permis de recueillir des **données complètes de la réalité des publics et équipes de festivals concernant leur mobilité**, c'est-à-dire les déplacements liés aux festivals.

II. Les festivals normands au cœur de l'enquête

Comme nous l'avons expliqué plus haut, les festivals sur lesquels porte cette enquête se situent tous en **Normandie** et représentent **plusieurs typologies esthétiques** : musiques actuelles, spectacle vivant et formes apparentées, arts visuels, livre et bandes dessinées, musiques de répertoire, classiques et savantes, cinéma et images animées.

Figure 2. Cartographie des festivals enquêtés



Sont représentés sur la carte ci-dessus, l'ensemble des festivals pluridisciplinaires et de musiques actuelles dans lesquels la passation de questionnaire a été effectuée. Parmi eux, sept festivals – un festival musique actuelle et six festivals pluridisciplinaires – ont été sélectionnés comme **terrain d'enquête qualitatif**, c'est-à-dire des festivals sur lesquels nous avons procédé à la passation d'entretiens semi-directifs.

III. Enquête quantitative : méthodologie et données récoltées

1. Le questionnaire : outil de récolte de données statistiques

Le questionnaire a été construit de manière à prendre en compte à la fois le **profil** des personnes interrogées (âge, genre, etc.), l'ensemble des **caractéristiques de mobilités** vers les festivals (comment les personnes se sont rendues en festival, en combien de temps, etc.), les **pratiques de mobilités quotidiennes** (utilisation de différents modes de déplacement et fréquence), ainsi que les **représentations** de la mobilité, des conditions d'accès aux festivals et de l'engagement écologique.

Le questionnaire final possédant **51 questions** dans sa totalité, est divisé en deux parties dans lesquelles on retrouve d'un côté les questions spécifiques aux **publics** des festivals et d'un autre celles spécifiques aux **équipes** de festivals, ainsi que quelques questions conditionnelles. Plusieurs thématiques sont abordées dans le questionnaire, comprenant chacune une à dix questions. Les thématiques du questionnaire sont les suivantes :

- » Ciblage ;
- » Situation personnelle ;
- » Expérience des festivals (spécifique aux publics) ;
- » Mobilité générale ;
- » Usages et pratiques en festivals ;
- » Mobilité vers les festivals ;
- » Représentation de la mobilité vers les festivals.

À la fin du questionnaire, quelques questions étaient également posées dans le but de **récolter les contacts** des personnes volontaires pour réaliser un entretien semi-directif avec un membre de l'équipe de Sociotopie sur le sujet.

Complémentarité de l'enquête 2024

Grâce à l'enquête réalisée en 2023, nous avons pu réajuster et approfondir nos outils méthodologiques pour l'étude réalisée en 2024. En effet, certaines caractéristiques de la mobilité vers les festivals n'étaient pas prises en compte dans les déplacements des personnes enquêtées, comme les déplacements entre le lieu d'hébergement (hors résidence principale) lors du festival, et le lieu du festival. Cette année, nous avons donc ajouté au questionnaire des items visant à qualifier l'ensemble des déplacements effectués lorsque l'on se rend en festival, en ajoutant des questions telles que « Quel mode de déplacement avez-vous utilisé pour vous rendre de l'hébergement choisi pour loger le temps du festival au site du festi-

val ? ». De même, selon les retours que nous avons obtenus l'année précédente, certaines questions ont été volontairement modifiées pour être plus pertinentes, et d'autres, qui n'ont finalement pas été exploitées durant l'enquête 2023, ont été supprimées.

L'ordre des thématiques et des questions a été modifié dans ce sens afin d'être plus cohérent avec l'insertion de nouvelles questions et la suppression d'autres.

Pour le déploiement du questionnaire, nous avons opté pour une **diffusion numérique** – et non en version papier – et avons effectué la numérisation via le logiciel en ligne *Eval&go*. Dès le 03 mai 2024, la numérisation était terminée et le questionnaire, prêt à être diffusé.

2. La diffusion du questionnaire

De manière générale, il est rare qu'une enquête puisse être administrée sur l'ensemble des individus d'une population, c'est-à-dire ici sur l'ensemble des publics et des équipes des 26 festivals sélectionnés, il a donc fallu au préalable **constituer un échantillon à interroger**. En visant un total de 200 réponses minimum au questionnaire par festival, soit entre 5 000 et 8 000 réponses minimum pour toute l'étude, nous souhaitons obtenir une masse de données quantitatives importante². Aussi, il a été acté de cibler une **répartition entre publics et équipes** de respectivement, 80 % et 20 %. Ces chiffres prennent en compte les réponses complètes et exploitables, il est également à noter que le panel de personnes interrogées n'a pas vocation à être strictement représentatif de la population du territoire, mais plutôt de s'intéresser à une diversité d'acteur·rices et d'usager·ères afin de nous assurer de couvrir une **variété d'expériences vécues et de discours qui en découlent**, c'est à ce titre que les réponses obtenues peuvent être considérées comme « représentatives ». Un échantillon est dit représentatif lorsqu'il possède les mêmes caractéristiques que la « population mère », il sera alors opéré un ajustement lors du tri des données quantitatives pour parvenir à une **représentation chiffrée au plus proche du réel**.

Afin de récolter le nombre de réponses minimum souhaité, nous nous sommes appuyées sur les **équipes bénévoles**. Celles-ci, **préalablement sensibilisées** lors de plusieurs sessions en visioconférence, ont été mandatées pour **réaliser la passation de questionnaire** dans leur festival : il s'agissait de poser les questions aux personnes enquêtées en présentiel -la passation dure **6 à 10 minutes** - et de renseigner leurs réponses pour eux, et d'expliquer si besoin, les raisons de l'enquête. Les sessions de sensibilisation, ainsi que le rôle d'intermédiaire entre les responsables des festivals et les équipes de bénévoles, étaient assurés par NORMA.

En parallèle du travail de terrain, c'est-à-dire de la passation directe du question-

² Grâce à ces objectifs fixés, ainsi qu'à l'implication des différent·es acteurs et actrices participant au projet, tout a été mis en œuvre pour atteindre ce taux de réponse. Si certains festivals n'ont pu atteindre cet objectif, cela peut s'expliquer par de nombreux facteurs, à savoir la disponibilité et l'intérêt des équipes bénévoles, l'intérêt manifesté par les festivalier·ères, mais aussi d'autres facteurs comme la durée du festival, le nombre de participant·es, la qualité de couverture du réseau 4G, ou encore la météo...

naire par les équipes de bénévoles, nous avons mis en place, une **diffusion et passation de questionnaires au format numérique** via les canaux et réseaux de diffusion préalablement identifiés (sites des festivals, flyers, programmes, etc.).

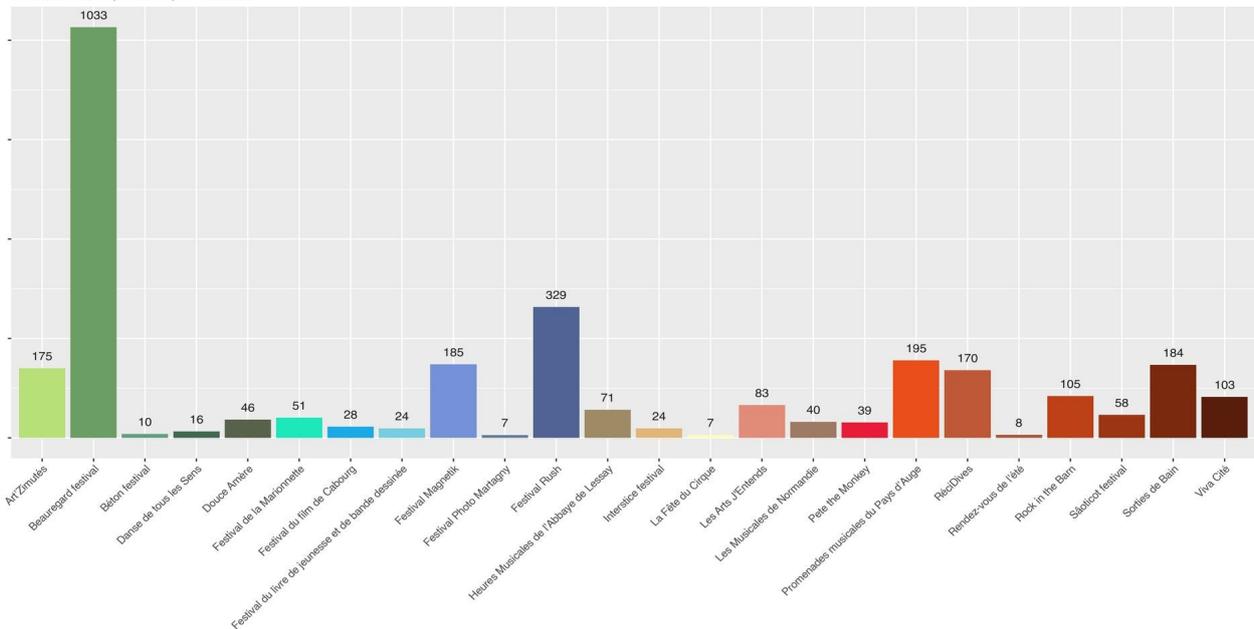
3. Analyse des données quantitatives

Le **traitement et l'analyse des données** de façon verticale mais aussi transversale – en croisant plusieurs variables pour faire ressortir des tendances et corrélations –, en complémentarité des analyses générales – les tris à plats –, ont été effectués via le **logiciel R-Studio**. Utilisé pour le traitement de données et l'analyse statistique, R-studio est un **environnement de développement** gratuit, libre et multiplateforme pour R – un langage de programmation – et c'est grâce à cet environnement que nous avons pu faire ces analyses approfondies.

Dès la clôture du questionnaire à la fin du mois de septembre 2024, nous avons obtenu un total de **3 671 réponses** pour l'ensemble des 26 festivals enquêtés.

À partir de là, nous avons dû procéder à un **nettoyage de la base de données** dans le but de ne garder que les **réponses exploitables**. En effet, l'ensemble des données obtenues grâce au questionnaire ont été triées afin de garder uniquement les réponses traitables statistiquement. Finalement, sur l'ensemble des données obtenues après avoir effectué le nettoyage nécessaire, nous atteignons un nombre final de **2 992 réponses** que nous avons traitées.

Figure 3. Nombre de réponses obtenues par festival

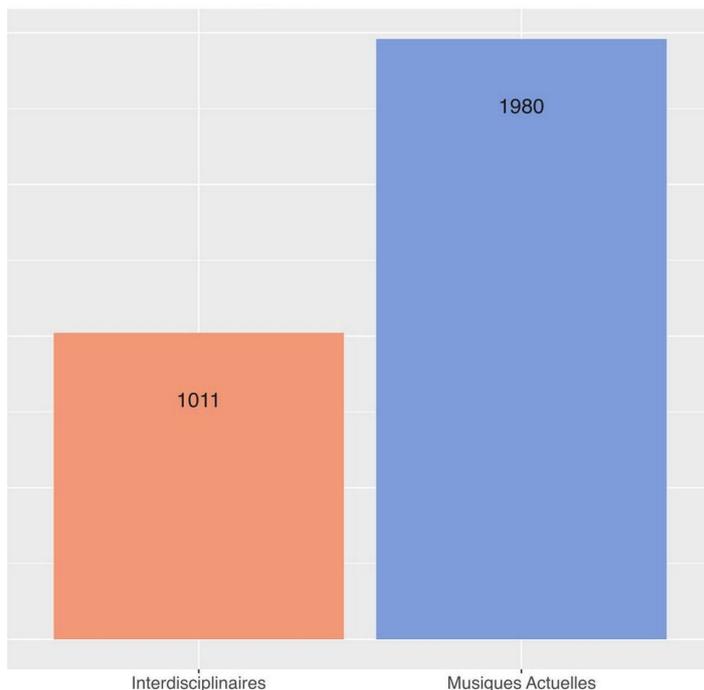


Lorsque nous regardons de plus près ce résultat, nous pouvons remarquer que le nombre de réponses obtenu est très variable selon les festivals. Certains, comme *Beauregard*, *le festival Rush*, *Les Promenades musicales du Pays d'Auge*, *Magnetik* ou en-

core *Sorties de bain*, ont pu récolter **un nombre de réponses au questionnaire s'élevant au-delà ou dans la moyenne souhaitée**. D'autres en revanche, comme *Les musicales de Cormeilles*, *les Filmeurs*, *la Fête du cirque*, *le Béton festival*, *Festival Martagny*, ou encore *Les rendez-vous de l'été*, sont autant de festivals qui ont obtenu **peu, voire aucune réponse au questionnaire**.

De ce fait, nous avons dû **réajuster notre approche méthodologique** quant à l'analyse des données statistiques. D'un côté, nous avons exclu les festivals *Les filmeurs* et *Les musicales de Cormeilles* de notre échantillon puisqu'ils n'ont obtenu aucune réponse au questionnaire. Ensuite, nous avons classé les festivals en différentes catégories allant de « Non-exploitable » à « Exploitable », selon le nombre de réponses obtenu. Nous avons ensuite croisé cette variable avec la typologie esthétique des festivals afin de connaître dans quelle mesure nous étions en capacité de formuler des comparaisons.

Figure 4. Nombre de réponses obtenu selon le panel



Il s'avère *in fine*, que si nous ne pouvons pas comparer les différentes typologies esthétiques entre elles, **la comparaison entre l'ensemble des festivals de musiques actuelles et l'ensemble des festivals pluridisciplinaires reste tout à fait cohérente**.

Nous voyons d'ailleurs dans le graphique « Nombre de réponses obtenu selon le panel », que les festivals de musiques actuelles ont récoltés plus de données, cela dit, il faut bien garder en tête que ce nombre plus éle-

vé pour l'ensemble des festivals de musiques actuelles trouve en partie son explication dans le fait que le festival *Beauregard* a obtenu à lui seul 1 033 réponses (à lire à la lumière d'une fréquentation totale elle-même de 150 000 personnes).

Pour continuer sur la présentation de notre panel d'enquête quantitative, nous allons maintenant regarder la **répartition entre les publics et les équipes de festival** parmi les répondantes.

Sur l'ensemble des festivals enquêtés, la répartition du taux de réponses entre le public et les équipes de festival qui ont été interrogés, se trouve à près de 17 % pour les équipes de festival, et à un peu plus de 83 % pour les publics de festival. **Ces chiffres sont donc très proches des taux de répartition que nous avons visé (80 % – 20 %).**

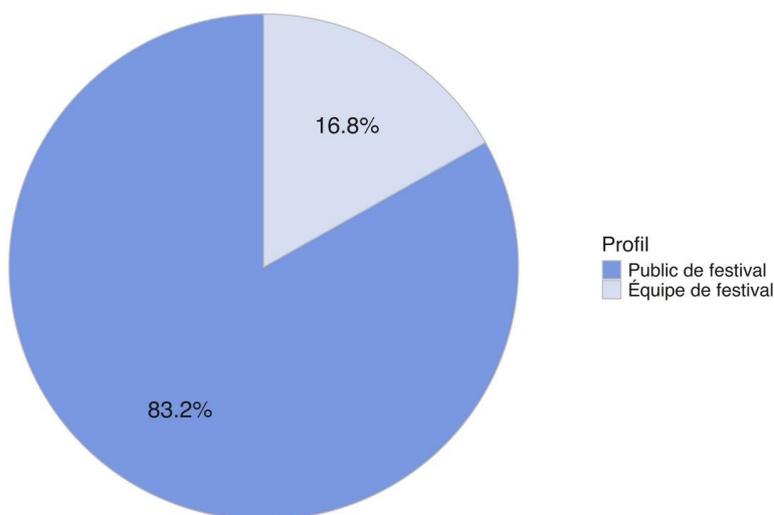
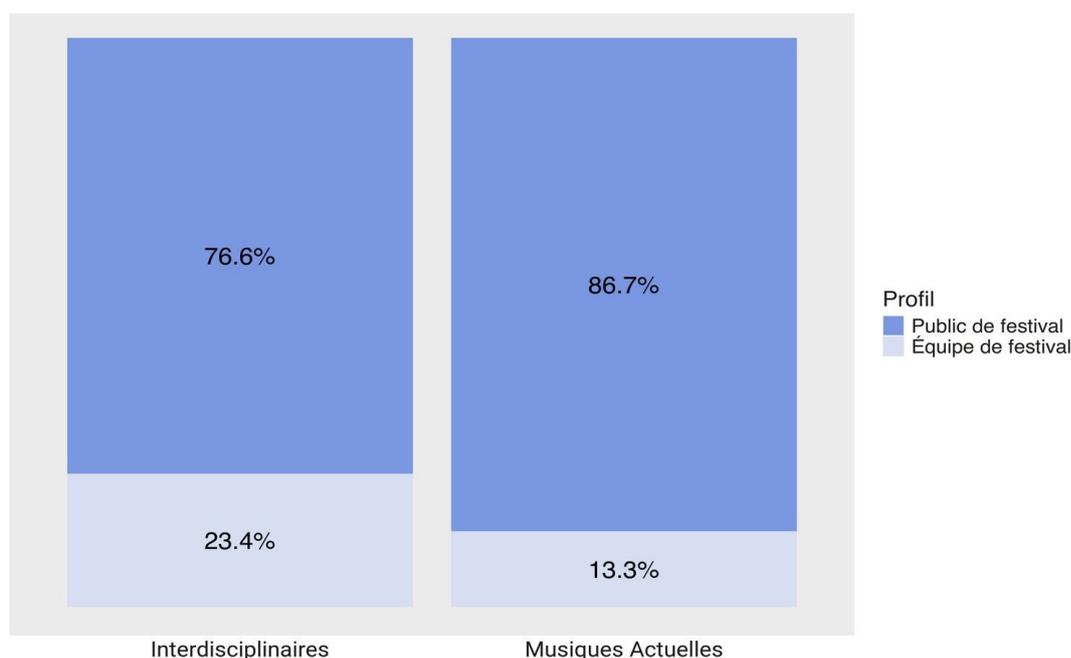


Figure 5. Répartition des répondant·es selon leur profil

La répartition publics/équipes dans les deux panels enquêtés est elle aussi respectée, même si l'on peut voir un taux plus élevé de festivalières parmi les répondant·es des festivals de musiques actuelles.

Figure 6. Répartition des répondant·es de chaque panel selon le profil



IV. Partie qualitative : intérêt et méthodologie

1. Les entretiens semi-directifs en sciences sociales: un complément à l'approche quantitative

L'enquête quantitative a été complétée par une approche qualitative au travers d'**entretiens semi-directifs**. L'intérêt des méthodes mixtes est de travailler à la fois avec des méthodes de recueil et d'analyse de données quantitatives et qualitatives afin de s'appuyer sur la puissance statistique de l'approche quantitative et la rigueur scientifique de l'approche qualitative. Ces deux approches se nourrissent l'une de l'autre tout au long du processus de recherche, l'objectif étant de confronter les résultats tirés de notre étude quantitative aux entretiens afin de voir dans quelle mesure les données qualitatives permettent d'aider à l'interprétation et vice versa.

En effet, l'enquête quantitative permet de mesurer les grandes tendances, mais moins d'en comprendre le sens ou de saisir leur signification alors que les entretiens permettent de **mettre en évidence la pluralité des mécanismes que l'on peut retrouver derrière une variable**. Les entretiens semi-directifs, particulièrement utilisés en socio-anthropologie, permettent de comprendre en profondeur les pratiques, les logiques, les vécus et les représentations des personnes interrogées (Cf. *Schéma illustrant l'intérêt des méthodes mixtes dans le cadre de cette étude*).

Les entretiens semi-directifs ont l'avantage d'être à la fois guidés, par une **grille d'entretien**, et **libres dans leur forme et dans leur déroulement** ce qui permet de s'adapter aux enquêtées. Pour comprendre les comportements de mobilité des personnes et de saisir si le facteur environnemental joue dans les choix de mobilité pour venir au festival, la grille d'entretien a été construite autour de **16 questions abordant 6 thématiques**: situation personnelle, motif de venue au festival et organisation autour du festival, mobilité(s) vers le festival et hors festival (quotidiennes, de loisirs) et rapport à l'engagement écologique (Cf. *Grille d'entretiens semi-directifs*).

2. Présentation des terrains investigués

Sur la période de **mai à août 2024**, nous avons réalisé 50 entretiens qui ont duré entre **20 minutes et 1 heure**, et ont tous été **enregistrés avec l'accord des enquêtées, et en accord avec le RGPD** (Règlement Général de la Protection des Données). Les enregistrements permettent aux sociologues d'adopter une posture « d'écoute

active » car l'enregistrement permet de libérer de la prise de note détaillée et du mot-à-mot afin de centrer l'analyse et l'écoute sur les termes, évitant ainsi une possible « surinterprétation » d'éléments de discours.

Ces entretiens ont été répartis sur **7 festivals** (entre 6 à 8 par site), localisés dans trois départements de la Normandie et offrant une **programmation diversifiée** (musiques actuelles et interdisciplinaire : photographie, cinéma, livres et BD jeunesse, arts de la rue, musique baroque). Les **enquêtés** ont été recrutés et interrogés soit directement **sur le site des festivals**, soit **par téléphone** pour ceux qui, volontaires pour être recontactés dans le cadre d'un entretien, avaient donné leurs coordonnées dans le questionnaire.

Tableau 2. Tableau récapitulatif des terrains qualitatifs

Festival	Typologie esthétique	Département	Dates	Mode de réalisation des entretiens ³	Nombre d'enquêtés
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Livre et bandes dessinées	Manche	26 avril	Présentiel	8
Festival du film de Cabourg	Cinéma et image animée	Calvados	13 juin	Présentiel	7
Festival Beaugerard	Musiques actuelles	Calvados	04 juillet	Présentiel	8
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Musiques de répertoire, classiques et savantes	Calvados	Juillet à août	Distanciel	7
Festival Photo Martigny	Arts visuels	Eure	27 août	Présentiel	7
Viva Cité	Spectacle vivant et formes apparentées	Seine Maritime	Juillet à août	Distanciel	7
Sorties de bain	Spectacle vivant et formes apparentées	Manche	Juillet à août	Distanciel	6

Si ces **deux modes de recrutement et d'entretien** ont permis de récolter les matériaux pour l'enquête, ils nous ont aussi amenés à accéder à des **données différenciées et complémentaires**. Les entretiens sur site nous ont permis de récolter des données sensibles sur les territoires (accessibilité, dispositifs mis en place, etc.) par l'observation de la scène sociale (Beaud, 1996: 234) tandis que les entretiens par téléphone nous ont renseigné sur le degré d'implication des enquêtés. En effet, si ceux qui acceptent des entretiens « ont [toujours] des intérêts » (Mauger, 1991 : 135) à parler, on a pu remarquer que c'était particulièrement le cas pour certains

³ Les entretiens réalisés en présentiel se sont déroulés sur le lieu du festival en question. Ceux en distanciel ont été conduits par téléphone.

des enquêtés recontactés en distanciel qui présentent un fort intérêt (parfois critique) pour la thématique de l'écologie et de la mobilité durable ou un attachement au festival.

3. La représentation des sociologues par les enquêtés lors des entretiens

L'entretien est une interaction entre différents acteurs socialement situés tant par rapport au monde que les uns vis-à-vis des autres, et **si le ou la sociologue a le pouvoir de représenter les enquêtés, iel ne peut échapper lui-même ou elle-même à cette représentation :**

« Cette enquête, plus ou moins implicite, des enquêtés sur l'enquêteur conduit à lui assigner une place dans le cadre de leur représentation de l'espace social, dans les hiérarchies de l'âge, de la richesse, du pouvoir, de la culture (« au-dessus » ou « au-dessous », « adversaire » ou « allié », etc.), l'apparentant en général à des positions à peu près semblables dont les enquêtes ont acquis antérieurement l'expérience (professeur, journaliste, etc.) et (ou) l'affiliant à tel stéréotype préconstitué » (Mauger, 1991: 133).

Chercher à comprendre les positions qui sont attribuées ainsi par les enquêtés aux sociologues est partie intégrante de la recherche en sciences sociales :

« elle permet [...] de repérer les propriétés significatives, les caractéristiques sociales pertinentes (ce qui constitue une qualité ou un défaut, une force ou une faiblesse, etc.) au regard des enquêtes, d'accéder ainsi aux catégories de perception et aux systèmes de classification indigènes et d'observer, à travers l'apprentissage qu'en fait l'enquêteur, la construction progressive d'une position dans « l'espace social vécu » des enquêtes » (Mauger, 1991:133)

À la question que nous paraphrasons de l'ouvrage de Ferdinand Fava, « Qui [sommes-nous] pour [nos] interlocuteurs ? » (2014), nous avons ainsi pu être assimilées par eux à des **représentantes institutionnelles**, nous renvoyant à des **instances de contrôle et de financement**, comme en témoignent les propos d'une enquêtée, dont le maire de la commune où est implanté le festival où nous l'avons rencontré est un proche parent, qui paraît inquiète de ne pas avoir « bien répondu » à nos questions ou encore cet échange entre une des enquêtrices et ce retraité normand également inquiet :

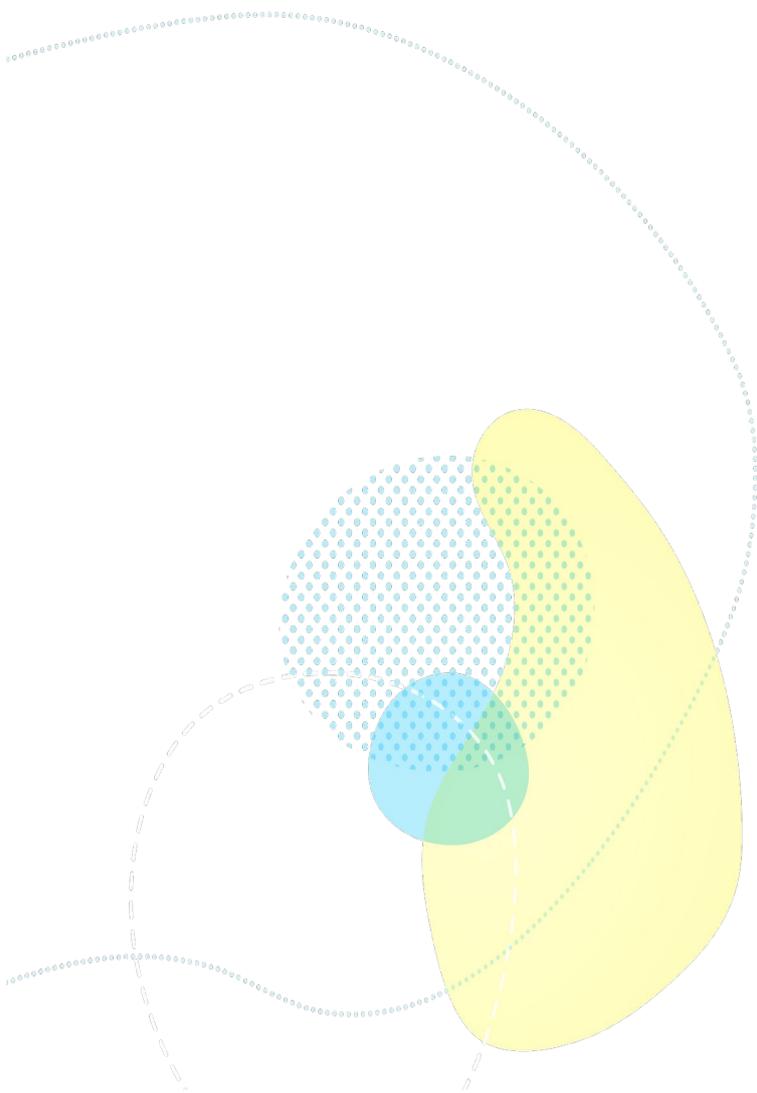
« J'espère que les Promenades Musicales en Pays d'Auge vont durer longtemps et qu'ils vont passer tous les examens avec succès [...] On a cru comprendre qu'il y avait quand même des...des subventions qui étaient conditionnées par certaines...» (Public, Promenades musicales du Pays d'Auge, homme, 75 ans, autoentrepreneur retraité, bourg rural, Calvados)

Ou encore en s'excusant de ne pas opter pour un mode de mobilité durable ou en nous explicitant qu'ils comptent à l'avenir modifier leurs modes de déplacements (prendre moins l'avion, se mettre au vélo, etc.), certains des enquêtés semblent associer les sociologues à des « **entrepreneurs de morale** » liés à « **la norme durabi-**

liste », donnant dès lors accès à leurs rapports vis-à-vis de cette dernière qui renvoie à la diffusion d'attitudes comportementales dits « éco-citoyens » (pouvant porter sur la faible utilisation de l'automobile mais également le tri des déchets, etc.) censés être plus vertueux et dont la mise en œuvre permet aux personnes d'être légitimés, à l'inverse de ceux qui ne les adopteraient pas (Adam, 2016).

Enfin, les enquêtées nous ont renvoyées à des **positions spatialisées dans l'espace géographique** en nous faisant apparaître sous les traits de « Parisiennes » ou « métropolitaines », auxquels soit iels s'associent lorsqu'iels sont eux-mêmes et elles-mêmes citadines, soit iels se dissocient comme Normandes et/ou ruraux. Dans ce deuxième cas de figure, l'ancrage territorial apparaît en creux comme source de connaissance du territoire pour les enquêtées, renversant ainsi en partie le rapport de pouvoir inhérent à l'enquête en science moderne puisque d'objets du savoir, les enquêtées deviennent sujets connaissant. Et se faisant, ces enquêtées attirent l'attention des sociologues, résidant effectivement dans des métropoles en dehors de la région normande, sur les spécificités de certains territoires de résidence et/ou d'implantation des festivals dont iels mettent en exergue les oppositions (urbain/rural, centre/périphérie, etc.). afin de penser les mobilités.

Résultats de l'étude



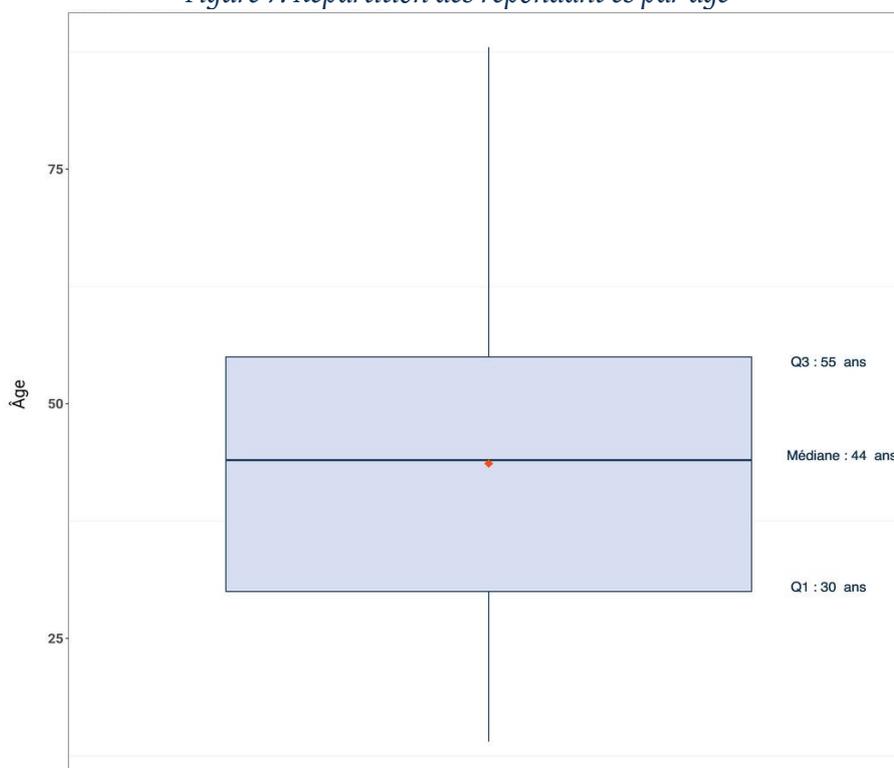
I. Profil socio-économique des publics et équipes de festival

Afin de caractériser la cible étudiée lors de l'enquête, c'est-à-dire les publics et équipes de festivals, nous disposons de plusieurs variables : âge, genre, situation familiale, profession et catégorie socio-professionnelle. Celles-ci sont autant de variables qui permettent d'établir le profil social de notre panel d'enquêtés.

1. L'âge : des enquêté·es plus jeunes sur les festivals de musiques actuelles

Sur l'ensemble des festivals enquêtés, **la moyenne d'âge est de 44 ans**⁴. La médiane est équivalente à la moyenne, ce qui veut dire que sur l'ensemble des enquêté·es, la moitié d'entre elles et eux ont moins de 44 ans, et l'autre moitié a plus de 44 ans. Comme indiqué sur le graphique type « boîte à moustache » ci-dessous, le premier quartile se situe à 30 ans, et le troisième quartile à 55 ans, ce qui signifie qu'**un quart des répondant·es ont moins de 30 ans, et un autre quart a plus de 55 ans**⁵.

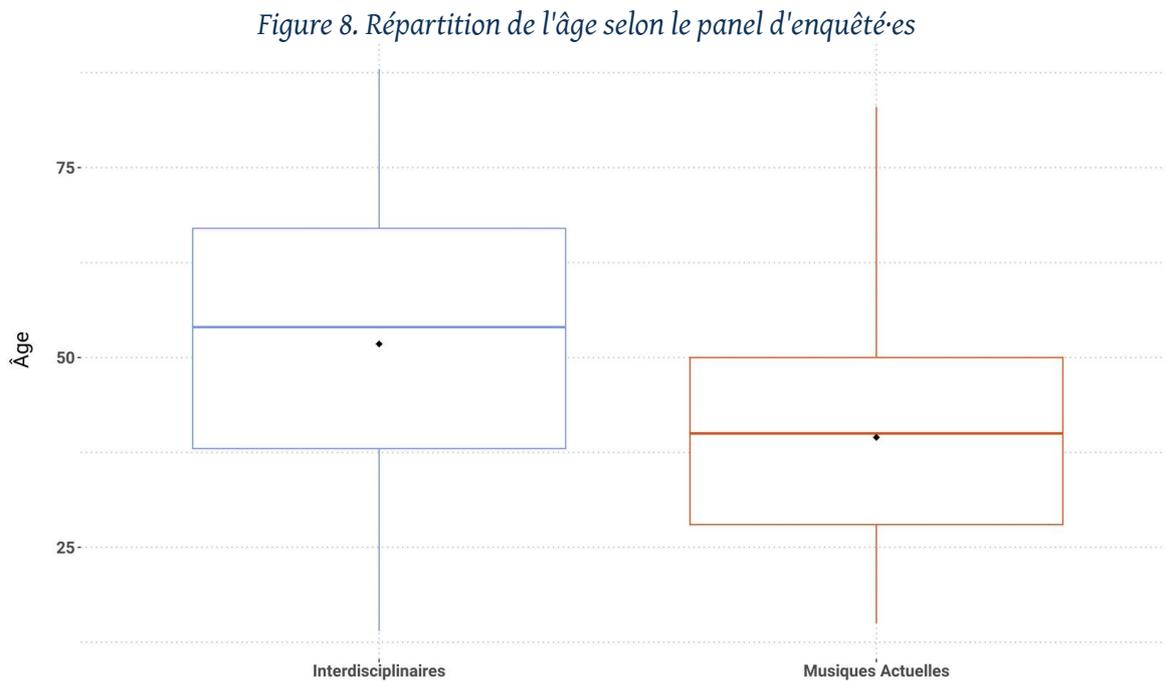
Figure 7. Répartition des répondant·es par âge



4 Lors du tri effectué lors du nettoyage de la base de données, nous avons pris le parti de sauvegarder 14 ans comme âge minimum dans les réponses.

5 Le point en rouge représente la moyenne d'âge, le segment inférieur est le premier quartile, et le segment supérieur, le troisième quartile. La ligne du milieu de la boîte à moustache est la médiane. Pour les quartiles : chacune de ces 3 valeurs (1^{er} quartile, médiane et 3^e quartile) divisent les données en 4 parts égales.

Concernant l'échantillon qualitatif la majorité a **plus de 60 ans**. Ces derniers représentent en effet 2/5^e des 50 enquêtés par entretien, dont la moitié a d'ailleurs plus de 70 ans. Cette surreprésentation peut en effet être mise en corrélation avec le fait, qu'à l'exception de Beauregard, les festivals concernés par la partie qualitative de l'étude sont tous situés parmi les festivals pluridisciplinaires. En effet, il semble que **les répondant·es des festivals de musiques actuelles soient globalement plus jeunes que ceux des festivals pluridisciplinaires**. Nous pouvons le voir très clairement dans le graphique ci-dessous : la moyenne d'âge pour les premiers s'élève à 39 ans, quand elle équivaut à 52 ans pour les seconds. De plus, un quart des répondant·es de festivals de musiques actuelles ont moins de 28 ans, quand un quart des répondant·es du panel pluridisciplinaires sont âgés de plus de 67 ans.



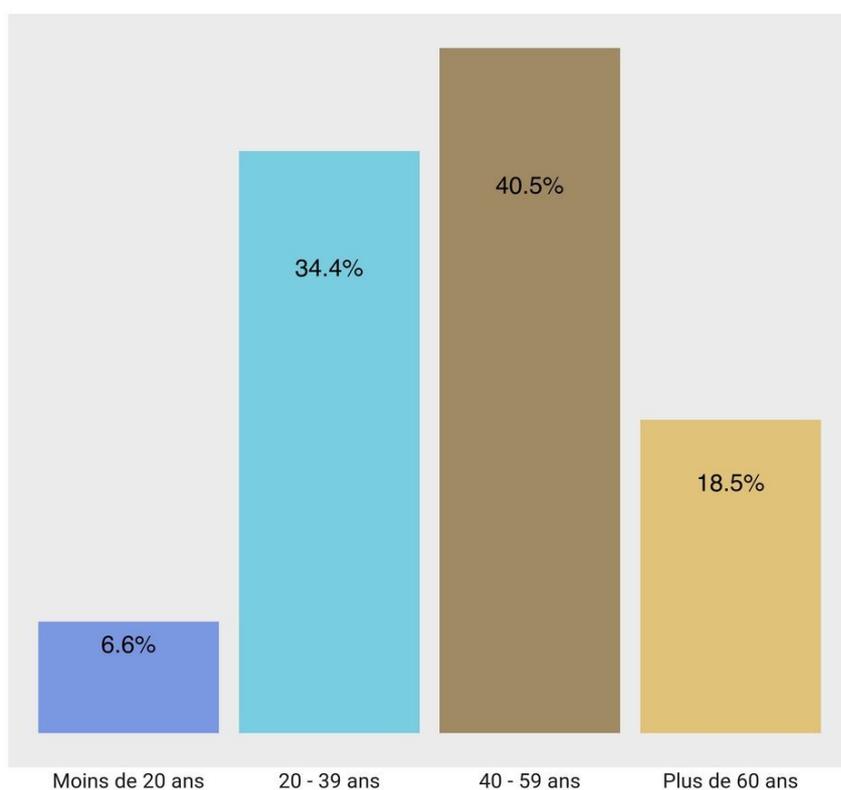
Concernant les publics et équipes de festival qui ont répondu à notre questionnaire, ils sont relativement proches en termes d'âge. En effet, on ne note pas de grandes différences, même si les **membres des équipes sont relativement plus jeunes**.

Tableau 3. Âge des répondant·es selon leur profil

Profil	Moyenne d'âge	Âge médian	Premier quartile	Troisième quartile
Public	44	44	31	55
Équipe	41	40	26	55

Nous avons ensuite regroupé les enquêtés par **classes d'âge**, afin de préciser cette répartition par âge. Nous avons d'abord créé 4 catégories d'âge : moins de 20 ans, entre 20 et 39 ans, entre 40 et 59 ans, et plus de 60 ans.

Figure 9. Répartition de l'âge des répondant·es en quatre classes

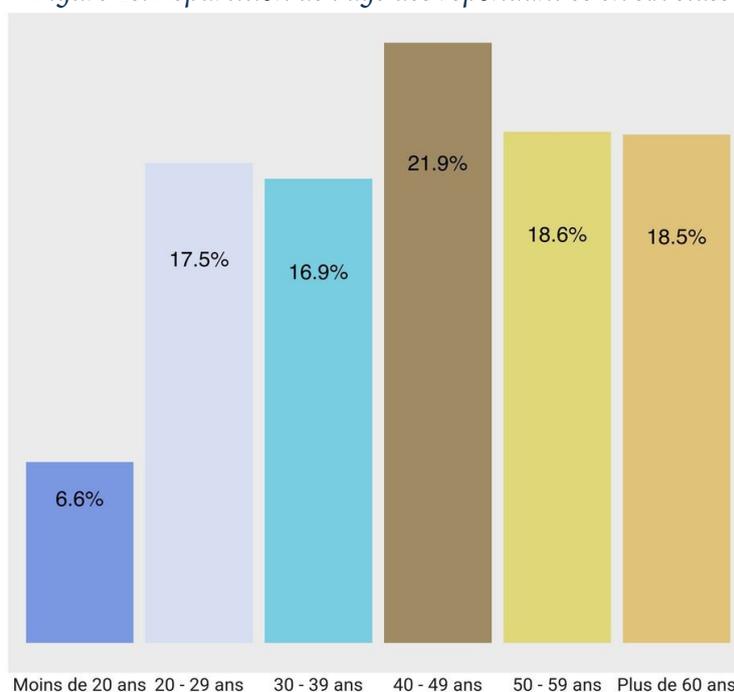


Dans le graphique ci-contre, on remarque que très peu de personnes interrogées sont âgées de moins de 20 ans⁶ (6,6 %), et peu de personnes ont plus de 60 ans (18,5 %). Il y a en revanche une **présence prononcée des personnes ayant entre 40 et 59 ans** (40,5 %), et de celles qui ont entre 20 et 39 ans (34,4 %). Nous avons donc creusé pour chercher à connaître la classe d'âge la plus représentée de notre échantillon.

Pour ce faire, nous avons divisé à nouveau ces classes en **six catégories** : moins de 20 ans, entre 20 et 29 ans, entre 30 et 39 ans, entre 40 et 49 ans, entre 50 et 59 ans, et plus de 60 ans.

Ce nouveau graphique nous montre que **la classe d'âge la plus représentée de notre échantillon est celle des 40 – 49 ans**, avec 21,9 %. Il est aussi intéressant de voir qu'il y a autant de personnes qui appartiennent à la classe des 50 –

Figure 10. Répartition de l'âge des répondant·es en six classes



⁶ Toutefois, ces propos sont à nuancer car pour rappel, notre échantillon exclu toute personne de moins de 14 ans. Il faut donc lire « 6,6 % des répondant·es au questionnaire sont âgées entre 14 et 20 ans ».

59 ans que de personnes qui appartiennent à celle des plus de 60 ans. Idem pour la classe des 20 – 29 ans et celle des 30 – 39 ans qui représentent chacune à peu près la même proportion de personnes dans notre panel d'enquêtés.

En **comparaison avec l'étude précédente, les publics et équipes de notre échantillon sont relativement plus âgés**. En effet, en 2023, les moins de 20 ans et les 20 – 29 ans étaient bien par exemple bien plus nombreux·euses que pour cette enquête 2024, et les plus de 60 ans étaient moins nombreux. Nous pouvons supposer que cette différence est due en partie à la présence des festivals pluridisciplinaires dans notre échantillon, types de festivals qui semblent attirer un public et des équipes plus âgées.

2. Le genre : les femmes sur-représentées dans l'échantillon

Tout comme les résultats de l'enquête 2023, les répondant·es au questionnaire de notre enquête sont **majoritairement des femmes** (60,1 %). Les hommes représentent 37,1 %, tandis que 0,9 % sont non-binaires, 0,4 % ont répondu « autre » et 1,4 % n'ont pas souhaité répondre. Il en est de même pour l'**échantillon qualitatif**, le nombre de personnes interrogées via entretien semi-directif compte une **majorité de femmes** (35/50).

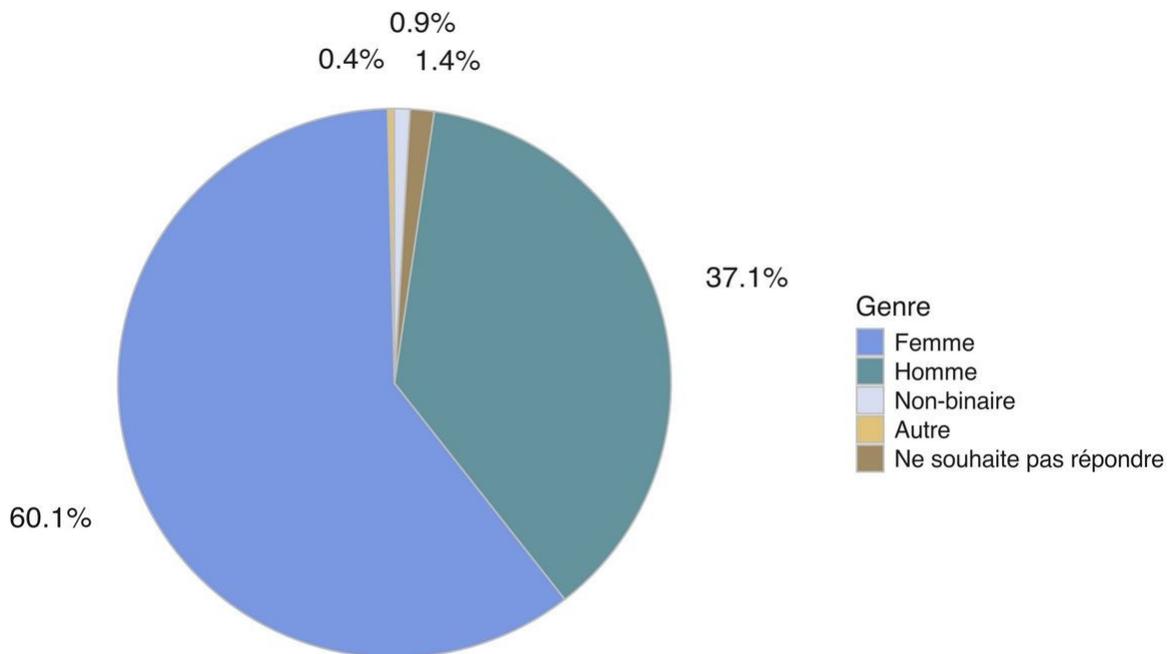


Figure 11. Répartition des enquêtés selon le genre

Nous le rappelons ici, ces résultats n'insinuent pas que les publics et équipes de festivals sont majoritairement des femmes. En effet, il est admis que les femmes aujourd'hui sont sur-représentées parmi les répondant·es aux questionnaires quels

qu'ils soient. Souvent, et d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un questionnaire numérique rempli en ligne : « les répondant·es sont beaucoup plus souvent issues des catégories favorisées et diplômées que l'ensemble de la population, et les femmes y sont également bien plus nombreuses que les hommes » (Joubert, Lê Van Truoc, Mercklé, Tudoux, 2023). Cette donnée sert essentiellement à venir catégoriser notre échantillon, et viendra par la suite, servir de variable explicative aux différents items abordés. Toutefois, cette surreprésentation rejoint les constats des enquêtes nationales sur la sociologie des publics qui montrent que les femmes participent généralement davantage à des événements culturels que les hommes (Donnat 1998, 2005).

Les résultats comparatifs obtenus entre l'ensemble des festivals musiques actuelles et ceux pluridisciplinaires, ne montre **pas de différences significatives**, si ce n'est une présence légèrement plus prononcée des femmes chez les répondant·es de festivals pluridisciplinaires (65,5 %).

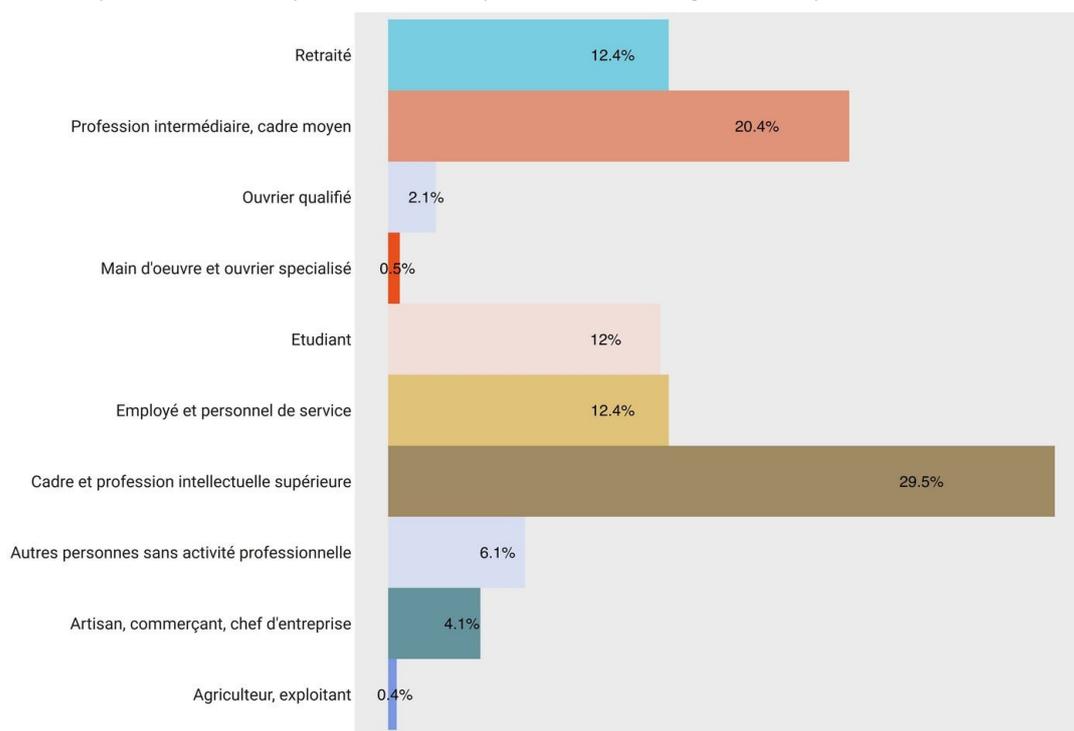
À retenir

- La moyenne d'âge des équipes et publics de notre étude par questionnaire est de 44 ans, et un quart des enquêté·es ont plus de 55 ans. Les personnes interrogées par entretien se situent, elles, majoritairement parmi les plus de 60 ans.
- Les publics et équipes de festivals de musiques actuelles sont plus jeunes que celles et ceux de festivals pluridisciplinaires
- Les répondant·es de l'enquête 2024 sont plus âgé·es que celles et ceux de l'enquête 2023.
- Les femmes sont surreprésentées dans notre échantillon de publics et équipes de festivals

3. Professions et catégories socioprofessionnelles : les cadres et professions intellectuelles supérieures toujours sur-représenté·es

Comme nous l'avons déjà remarqué au cours de l'étude 2023 ainsi que dans la bibliographie, la classe des **cadres et professions intellectuelles supérieures est sur-représentée** dans notre échantillon, tout comme elle l'est de manière générale lorsque l'on regarde la répartition des professions et catégories socioprofessionnelles dans la consommation de la culture (Djakouane, Négrier, 2021; Donnat, 2009). En effet, 29,5 % des répondant·es appartiennent à cette classe socioprofessionnelle, soit plus d'un quart de notre échantillon.

Figure 12. Répartition des enquêtés selon la profession et catégorie socioprofessionnelle



Les cadres moyens et professions intermédiaires sont également bien présentes, avec un taux de 20,4 %. À l'inverse, les **classes populaires** (ouvriers, agriculteurs, personnes sans activité professionnelle) sont **largement sous-représentées** dans notre échantillon, ce qui correspond à la répartition déjà mise en lumière dans d'autres enquêtes chiffrées sur le sujet.

Concernant la partie qualitative : sans grande surprise vue la surreprésentation des plus de 60 ans, les enquêtés sont **majoritairement des retraités**, et la plupart exerçaient auparavant dans des activités situées dans les catégories socio-professionnelles intermédiaires et supérieures. A contrario de l'échantillon quantitatif, les personnes en activité de notre panel appartiennent pour la plus grande part aux **catégories socio-professionnelles intermédiaires** et sont dans une moindre mesure positionnées parmi les **catégories socio-professionnelles supérieures et les inactifs** (étudiants, sans activité professionnelle). Ils sont, de même que constaté dans la partie quantitative, particulièrement minoritaires parmi les autres catégories : employées, ouvriers, commerçants, etc. (cf. Tableau du profil socio-économique des enquêtés par entretien).

Lorsqu'on compare les deux panels de notre échantillon, on remarque des grosses différences à certains endroits. La différence de proportion par exemple, entre taux de retraités saute aux yeux dans le tableau ci-dessous. Si les retraités représentent plus d'un quart (31,4 %) des enquêtés du panel pluridisciplinaire, ils ne représentent que 3 % du panel de musiques actuelles. Il y a donc **bien plus de personnes retraitées qui se rendent dans des festivals de types esthétiques pluri-**

disciplinaires que dans des festivals de musiques actuelles. De plus, il s'avère que les retraités représentent la plus grande part des enquêtés du panel pluridisciplinaire. Pour cause, la majorité des publics et équipes de festivals de cinéma et images animée sont des retraités, et iels représentent également 49 % des enquêtés de festivals de musiques de répertoire, classiques et savantes.

Tableau 4. Répartition des répondant-es par profession et catégorie socioprofessionnelle, selon le panel

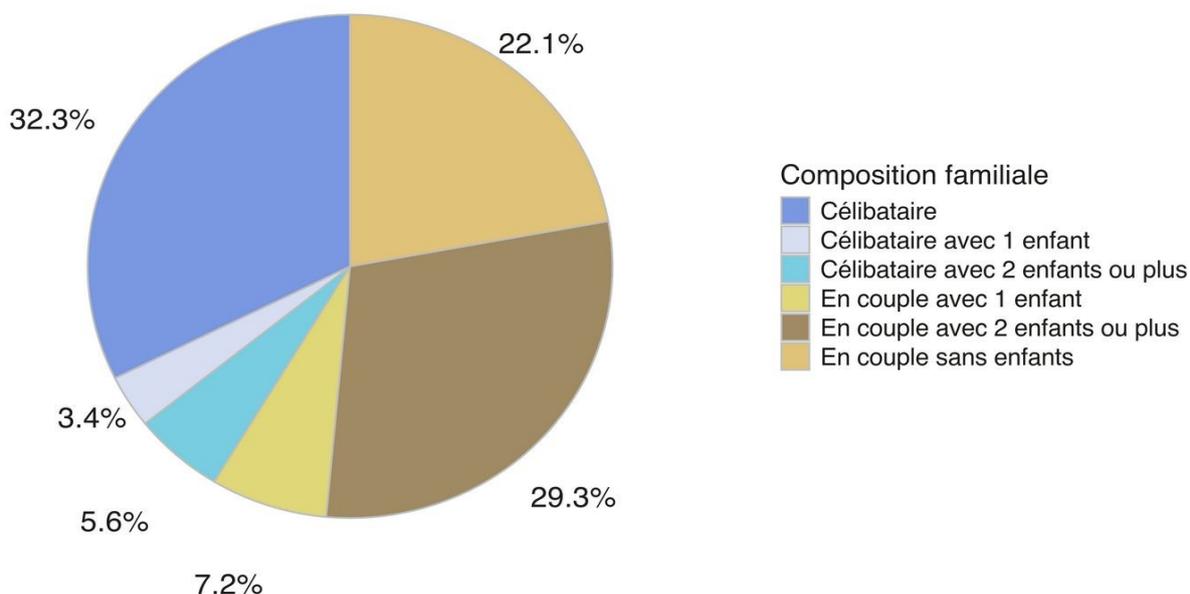
Panel	Pluridisciplinaires	Musiques Actuelles
Agriculteur, exploitant	0.3 %	0.4 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	3 %	4.6 %
Autres personnes sans activité professionnelle	4.7 %	6.8 %
Cadre et profession intellectuelle supérieure	25.2 %	31.7 %
Employé et personnel de service	7.4 %	14.9 %
Étudiant	9.4 %	13.4 %
Main d'œuvre et ouvrier spécialisé	0.1 %	0.7 %
Ouvrier qualifié	1.5 %	2.4 %
Profession intermédiaire, cadre moyen	17.1 %	22.1 %
Retraité	31.4 %	3 %
Total	100 %	100 %

On note également une différence de répartition pour les employé-es et responsable de service, ainsi que pour les étudiant-es selon le panel, ceux-ci étant bien plus présent-es dans l'échantillon de musiques actuelles, que dans celui des festivals pluridisciplinaires.

4. Composition familiale des enquêtés-es

La **plus grande partie des répondant-es au questionnaire sont célibataires**. En effet, près d'un tiers (32,3 %) sont célibataires et n'ont pas d'enfant. Ensuite, 22,1 % des membres et équipes de festival sont en couple et sans enfant. Il s'avère donc que **la majorité des enquêtés-es n'ont pas d'enfant** (54,4 %).

Figure 13. Composition familiale des enquêtés



Pour celles et ceux qui ont des enfants, ils sont plus nombreux·euses à être en couple avec deux enfants ou plus (29,3 %), c'est la seconde catégorie la plus représentée de notre échantillon. D'ailleurs, il existe une **différence majeure entre le taux de personnes qui viennent sur le festival en couple avec deux enfants ou plus, et celles et ceux qui viennent en couple avec un seul enfant (7,2 %)**. Pour finir, ils sont très peu nombreuses à être célibataires avec un ou plusieurs enfants (seulement 9 % au total).

La répartition des profils sociaux au regard de la composition familiale sont assez similaires entre les festivals pluridisciplinaires et ceux de musiques actuelles.

À retenir

- Les catégories socioprofessionnelles les plus présentes sont les cadres et professions intellectuelles supérieures, ainsi que les cadres moyens et professions intermédiaires. Les retraité·es sont bien moins présent·es dans le panel de festivals de musiques actuelles que dans le panel de festivals pluridisciplinaires.
- La grande majorité des répondant·es au questionnaire sont des personnes célibataires, des personnes en couple avec 2 enfants ou plus, et des couples sans enfant.

II. Rapports des publics et équipes aux festivals

1. Fréquentation des festivals : une majorité d'habitué·es

Sur l'ensemble des personnes interrogées, **une grande majorité indique avoir déjà assisté à au moins un festival dans sa vie (93,5 %)**. Seul 6,5 % du public assistait pour la première fois à un festival en cette année 2024.

Parmi ces personnes qui assistent pour la première fois à un festival, une grande partie a moins de 30 ans (44,1 %) et la majorité a moins de 40 ans (60,9 %). Il semble donc que **les plus jeunes**

de notre panel soient les moins expérimentés des festivalier·ères, puisque plus d'un quart des publics pour qui c'est le premier festival ont de moins de 20 ans (26,7 %). Quoi qu'il en soit, sur l'ensemble de ces personnes, **23,4 % découvre pour la première fois le festival auquel iel a assisté.**

Est-ce le premier festival auquel vous assistez ? ■ Oui ■ Non

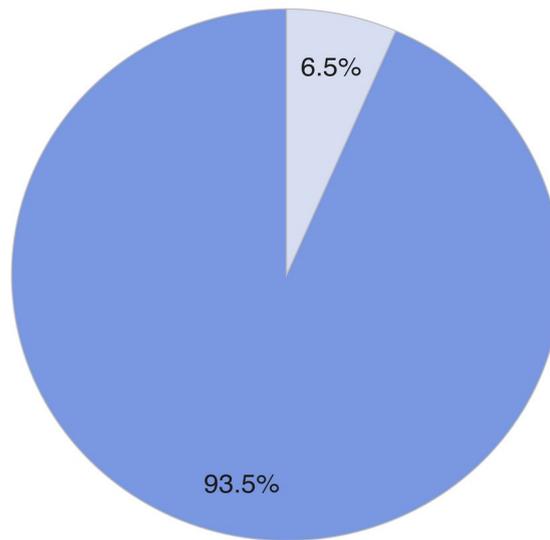
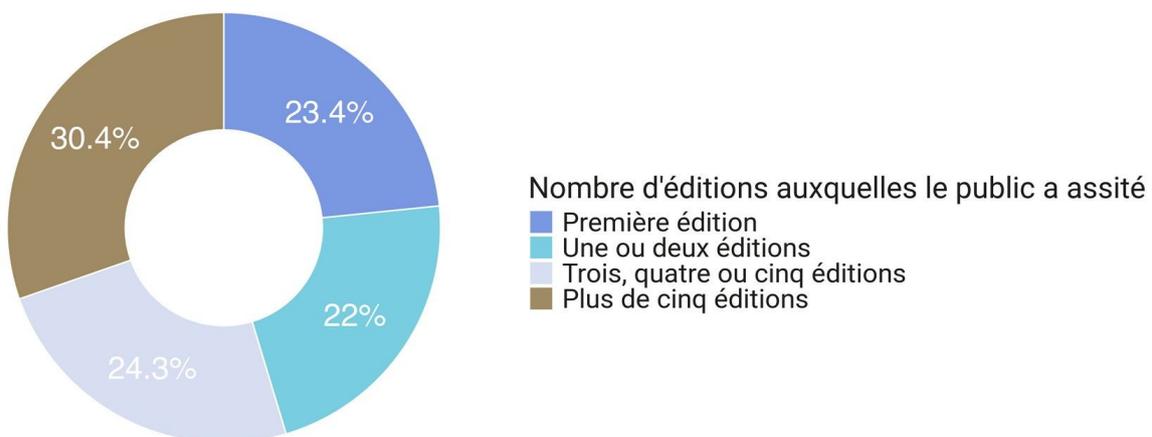


Figure 14. Répartition des publics selon leur expérience des festivals

Figure 15. Répartition des publics selon leur fidélité au festival auquel iels assistent



La majorité des publics ont déjà assisté au moins une fois au festival dans lequel iels se rendent (76,6 %), et une **bonne partie des publics enquêtés semble très fidèle au festival** auquel iels assistent puisque plus d'un quart (30,4 %) ont déjà assisté à plus de cinq éditions. Les **entretiens avec les équipes** donnent d'ailleurs à voir qu'une partie d'entre eux avaient **d'abord été longtemps des festivaliers avant de s'engager bénévolement**, comme l'illustrent les cas de ces deux enquêtées:

«[...] ça fait plusieurs années que j'invite des auteurs dans le cadre du festival dans ma classe et donc je connais bien le fonctionnement du festival et je suis rentrée dans l'équipe seulement l'année dernière. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, enseignante, grand centre urbain, Manche)

«[...] en fait il y a des bénévoles que depuis l'an dernier, donc j'ai commencé l'an dernier quand ils ont fait appel à des bénévoles et donc ça fait la deuxième année, je suis cliente aussi des promenades musicales depuis près de sa création, c'est à dire, plus de 25 ans » (Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Si pour ces deux dernières, le bénévolat était une manière de « rendre la pareille », leurs discours comme ceux d'autres personnes interrogées nous **éclairent sur d'autres raisons pour lesquelles les festivals peuvent attirer régulièrement les publics et équipes des festivals**.

En effet, lorsque nous avons demandé aux personnes ce qui motivait leur venue au festival, **la programmation et la proximité** sont des motifs qui reviennent le plus régulièrement. D'autres motifs ont aussi été mentionnés comme l'interconnaissance, l'ambiance, la disponibilité ou encore l'accessibilité sont également des motifs évoqués régulièrement par les publics et équipes des festivals. Nous notons toutefois que l'engagement écologique ne l'a quant à lui pas été spontanément.

Lorsque nous avons demandé aux répondant·es si le critère social et environnemental était un critère décisif dans leur choix de venir au festival, la majorité des enquêtées par questionnaire répond par la négative.

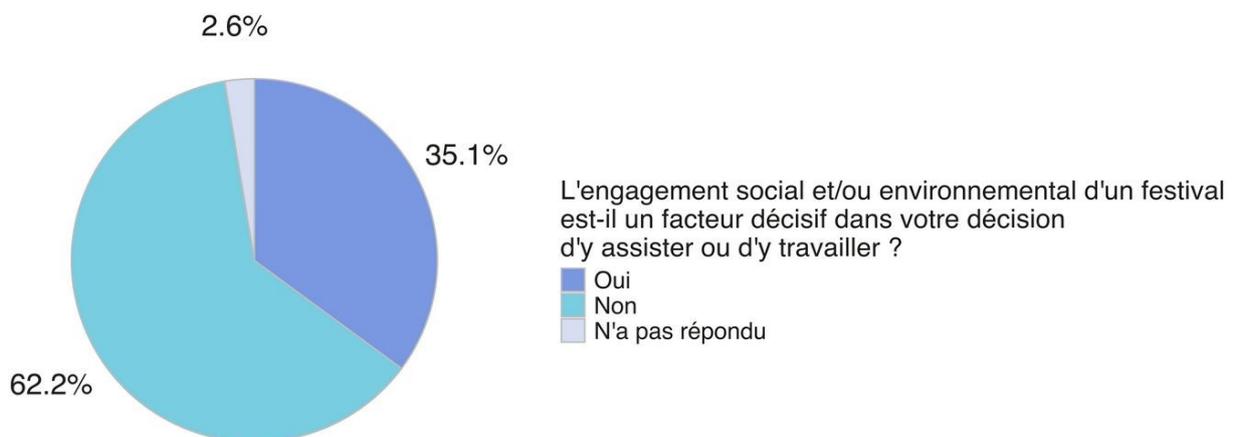


Figure 16. Rôle de l'engagement social et/ou environnemental des festivals sur la venue des enquêtés

À la différence de l'étude menée en 2023, nous avons ici utilisé le terme « décisif » et non pas « important », ce qui donne une autre tonalité à la question. L'année précédente, la majorité avait d'ailleurs répondu que l'engagement du festival est un facteur important dans leur décision d'assister ou de travailler dans un festival, alors que cette année, avec le terme « décisif » c'est l'inverse. Ce qui montre que l'engagement écologique et/ou environnemental du festival, est **un critère important plus qu'il n'est décisif pour les publics et équipes**.

C'est également le cas avec les enquêté·es lorsque nous les sollicitons sur l'engagement écologique du festival. Cette négation n'exclue cependant pas pour ces derniers que cet engagement puisse compter :

« C'est avant tout ce qu'ils proposent artistiquement parlant. Viennent très rapidement ensuite le côté convivial comme je vous ai dit, et quand je découvre qu'il y a une démarche qui est environnementale, j'en suis très heureux. Ce n'est pas le premier, je ne vais pas dire : 'ils ont une démarche environnementale, je vais choisir ce festival' » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 66 ans, professeur retraité, grand centre urbain, Hauts-de-Seine)

Les entretiens nous permettent de comprendre pourquoi l'engagement environnemental n'est ni mentionné de prime abord ni un critère décisif. D'une part, celui-ci est considéré par certaines des personnes comme « allant de soi ». En effet certains expliquent que pour eux, cet engagement est déjà effectif dans les festivals et que, si ça n'est pas le cas, cela le deviendra, à l'instar de cette enquêtée :

« Bah pour moi, c'est quelque chose de naturel, c'est-à-dire que de toute façon, ils vont s'y mettre donc. Ils s'y mettent. Je vais pas choisir un festival pour mais ils vont le faire donc euh... » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, la cinquantaine, professeure, grand centre urbain, Manche)

D'autre part, les personnes expliquent généralement que c'est en se rendant sur place qu'elles peuvent juger ou non de cet engagement :

« Je pense que oui si je vois qu'il y a beaucoup d'avis négatifs, après je pense que le mieux c'est d'y aller soi-même pour juger par soi-même. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, étudiante, 18 ans, grand centre urbain, Manche)

Par ailleurs, certaines déclarent préférer changer les choses de l'intérieur plutôt que boycotter un festival qui ne serait pas engagé sur ces thématiques :

« C'est pas décisif [...] Me connaissant, je sais que j'écouterai en regrettant que ça se passe comme ça. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 55 ans, fonctionnaire, grand centre urbain, Yvelines)

Enfin, certain·es enquêtés·es peuvent également être méfiant·es quant à ce que recouvre l'engagement écologique des festivals, interrogeant les contradictions pouvant exister pour les festivals entre engagement écologique et accès à la culture, entre écologie et attractivité des publics et équipes, etc :

« Je me méfie quand même des arguments marketing, parce que l'écologie est quand même aussi finalement parfois un élément marketing [...] pour faire venir des gens.» (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Femme, 56 ans, directrice d'un cabinet de conseil et d'audit, grand centre urbain, Yvelines)

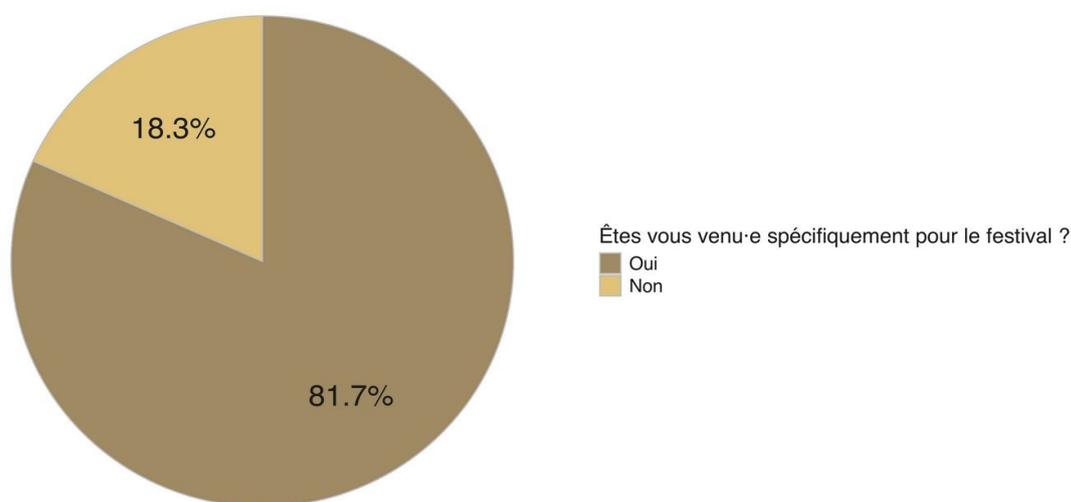
Au niveau des résultats quantitatifs, nous relevons toutefois des différences selon l'âge puisque les enquêtées ayant plus de 60 ans sont les plus nombreuses et nombreux à répondre « non » à cette question (pour 71,5 % d'entre elles et eux). Sur l'ensemble des enquêtées de 20 – 29 ans par contre, iels sont 47 % à répondre que l'engagement du festival est un facteur décisif dans leur décision de s'y rendre.

Aucune différence significative au niveau quantitatif entre les festivals de musiques actuelles et ceux pluridisciplinaires n'existe lorsqu'on compare la fréquence et récurrence de présence aux festivals.

2. Des déplacements non nécessairement liés à la venue en festival

Toutes les personnes du public que nous avons interrogées ne sont pas exclusivement venues pour assister au festival. En effet, **18,3 % d'entre elles et eux ne se sont pas rendu sur le festival exclusivement pour assister à celui-ci.**

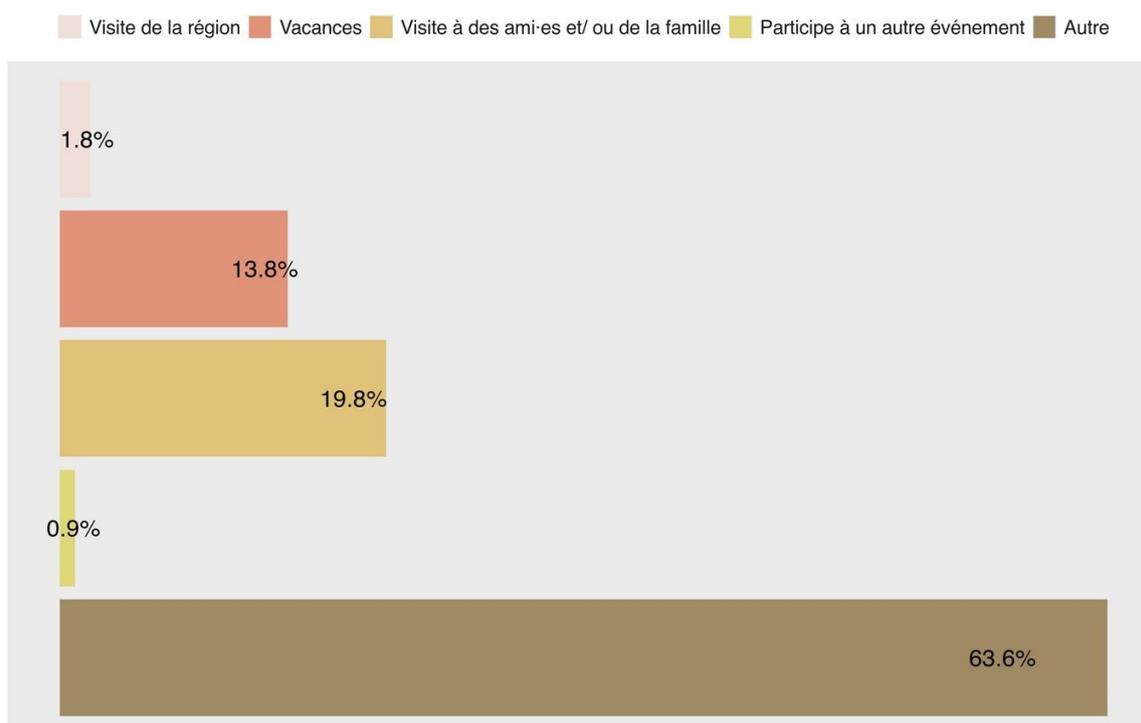
Figure 17. Répartition des répondant·es selon leur volonté de se rendre en festival



Nous nous sommes alors demandé quelle occasion a fait que ces personnes se sont rendues sur le festival.

Il s'avère que **pour la majorité d'entre elles et eux, nous n'avons pas de réponse précise** : 63,6 % ayant répondu « Autre » à la question « [Si vous n'êtes pas venu·e spécifiquement pour assister au festival,] quelle occasion a fait que vous vous êtes rendu·e sur le festival ? ».

Figure 18. Raisons pour lesquelles les personnes ont eu l'occasion de se rendre en festival



Les modalités de réponses proposées ne pouvant combler l'aspect exhaustif de cette question – les potentielles raisons étant très diverses et variées – aucune des réponses proposées n'a convenu à la majorité des répondant-es qui se sont rendues sur le festival pour d'autres raisons que le festival lui-même. Nous pouvons supposer qu'une grande partie de ces personnes se sont rendues sur le festival pour des raisons professionnelles (bénévoles ou salariées pour le festival, déplacement professionnel extérieur au festival mais qui leur a permis d'y assister).

Pour autant, nous pouvons dire que près de **20 % des personnes qui ne sont pas venues spécifiquement pour le festival, s'y sont rendues suite à la visite d'amis et/ ou de famille** proche du festival. Aussi, 13,8 % de ces personnes se sont rendu au festival à l'occasion de leurs vacances, et moins de 3 % se sont rendu à leur festival suite à la participation à un autre événement ou dans le cadre d'une visite de la région, ce qu'illustre cette enquêtée venue en covoiturage informel avec une amie au Festival Photo Martagny :

« c'était un projet pour aujourd'hui et c'est très précis parce qu'après nous avons quelques courses à faire à la pharmacie de Gournay et après nous dînons à Gournay et après nous regardons un film [...] J'aime bien cette campagne-là [...] ça serait un trajet rébarbatif, on ne viendrait pas, c'est un peu une promenade, j'aime bien venir à Bézu-la-Forêt, j'aime bien. »
(Public, Festival de Photo Martagny, plus de 70 ans, psychologue scolaire retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Oise)

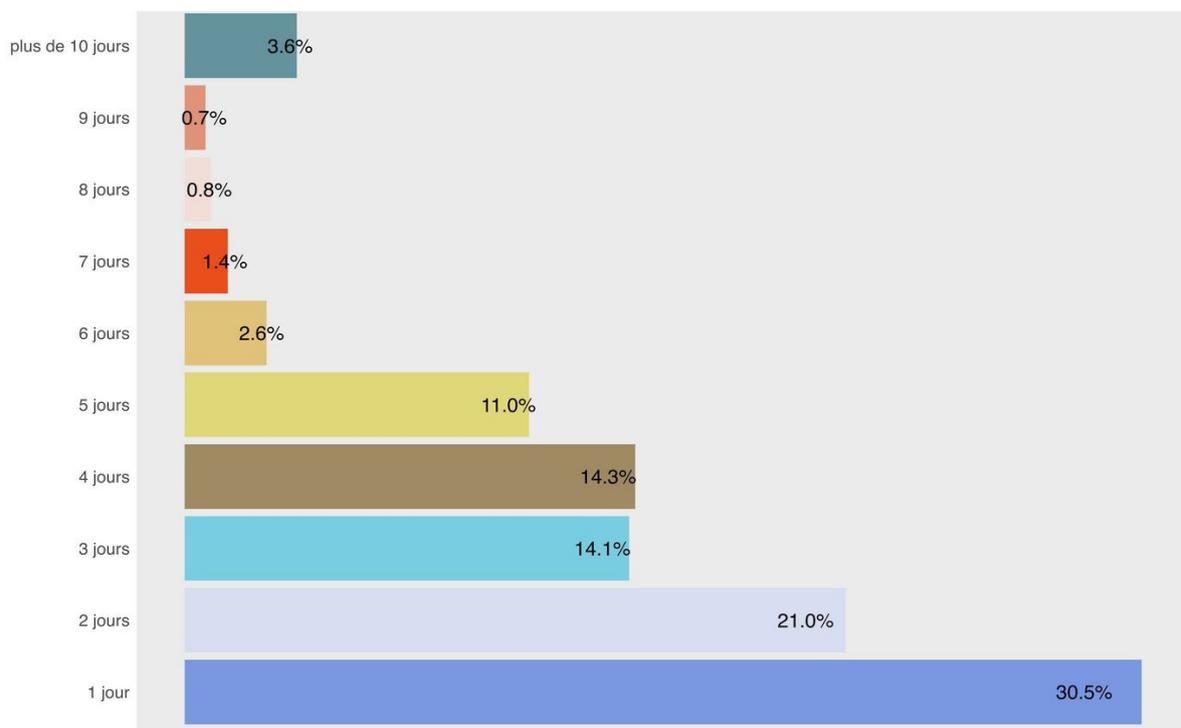
À l'exception des personnes interrogées qui partagent leur semaine entre leur résidence principale et secondaire et ne sont pas venues de fait exclusivement pour le

festival, les enquêtés par entretien ne donnent pas d'autres motifs de venue qui ne soient pas mentionnés dans le questionnaire.

3. Un séjour court et peu d'enquêtés qui logent sur place

La **majorité des enquêtés est présente sur le festival un ou deux jours**. Plus d'un quart (30,5 %) ne passe qu'une seule journée (ou soirée) sur le festival, et 21 % sont présentes pendant deux jours. Être sur le festival pendant un temps long s'avère plus rare.

Figure 19. Répartition des enquêtés selon le nombre de jours passés sur le festival

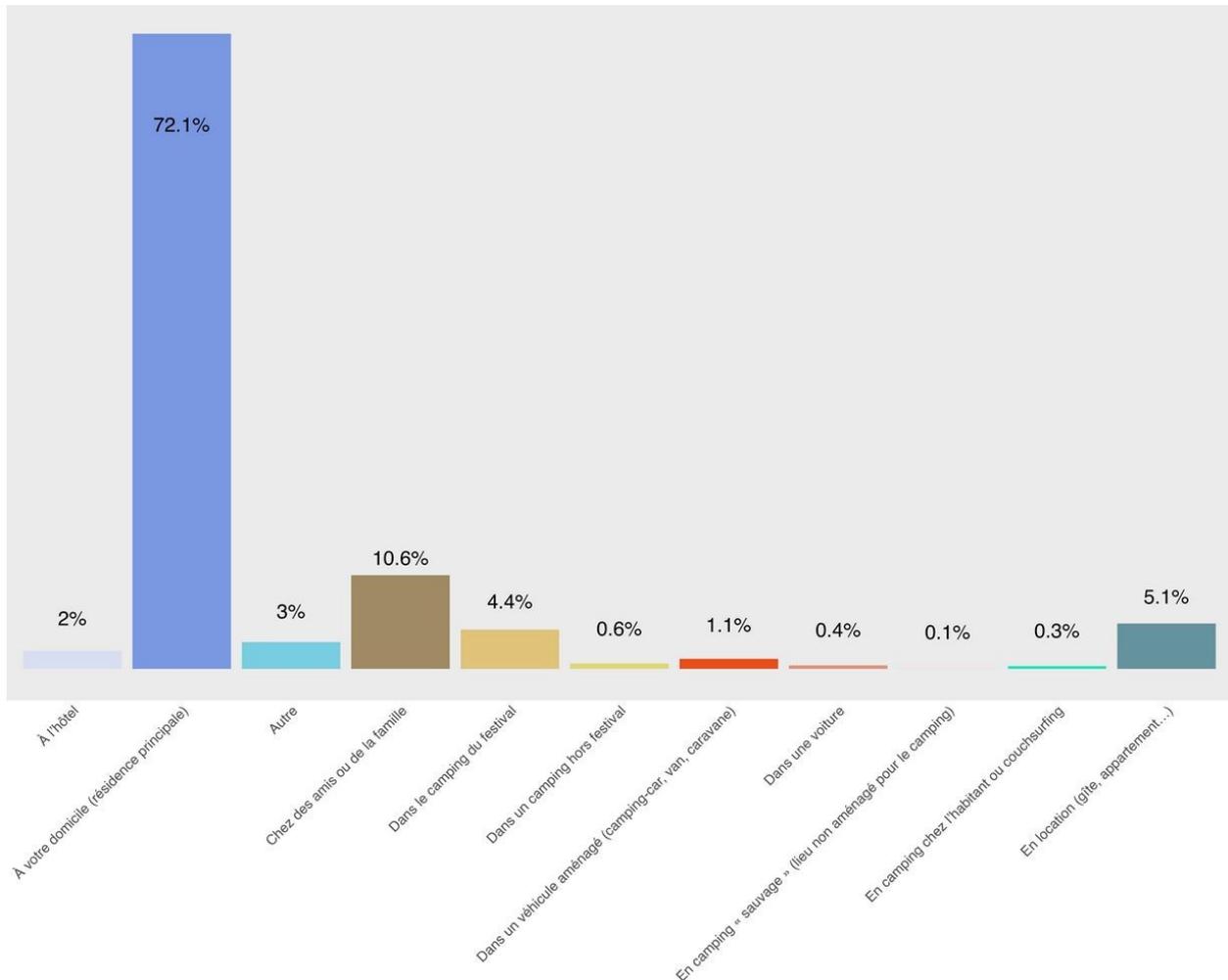


Pour autant, ce n'est pas parce que les personnes passent une seule journée sur le festival qu'elles ne dorment pas sur place. En effet, **19,2 % d'entre elles et eux dorment sur place** (chez des ami·es ou de la famille, sur le camping du festival, à l'hôtel, etc.). À l'inverse, qu'importe le nombre de jours passés sur le site du festival, les enquêtés sont toujours une majorité à rentrer à leur domicile (résidence principale) pour y passer la nuit.

La **grande majorité** (72,1 %) des répondant·es **logent en effet à leur domicile** le temps du festival. Ce taux élevé est très certainement en lien avec la proximité géographique de la plupart des publics et équipes de festival. Plus le nombre de kilomètre entre la résidence principale et le festival est élevée, plus le taux de personnes qui logent à leur propre domicile est faible : 66,2 % des personnes qui

logent à leur domicile se trouvent à moins de 15 kilomètres du festival, et pour moins de 10 %, le festival se trouve à plus de 50 kilomètres (6,8 %).

Figure 20. Répartition des modes d'hébergements choisis par les enquêtés pendant la durée du festival



D'autres logent chez des amis ou de la famille (10,6 %), en location (5,1 %) ou dans le camping du festival (4,4 %). Celles et ceux qui parcourent de plus longues distances (plus de 100 kilomètres), auront plutôt tendance à loger chez des amis ou de la famille, sur le camping du festival, ou encore en location.

Les modes d'hébergements choisis varient également en fonction du profil des enquêtés : les publics de festivals sont plus nombreux·euses à loger dans leur résidence principale que les équipes (73,5 % contre 65,5 %), et auront plutôt tendance à être hébergés chez des amis ou de la famille le temps du festival. Les membres d'équipe pour leur part, se tournent vers le camping du festival pour se loger, pour 14,2 % d'entre elles et eux.

Tableau 5. Répartition des modes d'hébergements choisis par les enquêtés pendant la durée du festival, selon le profil

Profil	Hôtel	Résidence principale	Location	Amis ou famille	Camping du festival	Camping hors festival	Véhicule aménagé	Camping chez l'habitant ou couchsurfing	Autre	Total
Public	2.2%	73.5%	5 %	11.4%	2.5%	0.6%	0.9%	0.1%	3.9%	100 %
Équipe	1.4%	65.5%	6 %	7 %	14.2%	0.8%	2.2%	1.2%	1,8 %	100 %

Les entretiens laissent à voir un autre mode d'hébergement choisi par certaines des enquêtées, puisque comme mentionné précédemment, iels sont quelques-unes à disposer d'une résidence secondaire en Normandie. Si d'aucuns font des allers-retours hebdomadaires réguliers entre celle-ci et leur résidence principale, d'autres l'ont rejoint expressément pour se rendre dans les différents festivals. Par ailleurs, un enquêté explique avoir été hébergé à deux endroits du fait du caractère nomade du festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge :

« Comme c'est un festival qui n'est pas uniquement sur un lieu, j'ai logé à Lisieux [...] et à Deauville [...] j'ai la chance que mon amie avait deux lieux de vie [...] Et selon le cas, on se disait "on va dormir à Deauville, ou à Lisieux". On s'adaptait selon ce qui était le plus facile, le plus proche. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 66 ans, professeur retraité, grand centre urbain, Hauts-de-Seine)

Certains de ces entretiens donnent également à entendre différentes raisons pour lesquelles les enquêtées choisissent tel ou tel type d'hébergement en dehors de leur domicile en sus de la plus grande proximité avec les festivals qu'ils confèrent tels que la sociabilité et la sécurité comme l'illustrent ces deux enquêtées :

« Ouais, quand on fait déjà le trajet aller, plus le spectacle, plus le retour, au final, en fait, ça fait au moins 6h, 7h de déplacements et le spectacle, il est à 20h donc ça veut dire que en fait, ça supposait, le spectacle il s'est finit, je crois, vers 22h30, donc derrière, a priori 2h de route, bon c'est pas très sécuritaire, ouais c'est pas très sécuritaire, là pour le coup, bon on aurait pu le faire, j'aurais pu dans d'autres circonstances mais on trouvait plus sécuritaire de rester dormir sur place, profiter de l'après-midi et de la matinée sur place. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 56 ans, directrice d'un cabinet de conseil et d'audit, grand centre urbain, Yvelines)

« J'ai des amis qui habitent à Rouen et qui m'hébergent, ça fait partie aussi de notre, enfin d'un moment de plaisir, on débriefe le soir sur les spectacles, et voilà, on prend le petit déjeuner en débriefant sur ce qu'on va voir dans la journée, le programme que j'ai établi etc. [...] ça évite la fatigue le soir, comme parfois ça se termine quand même très tard, j'aime pas trop m'embarquer sur l'autoroute. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 74 ans, enseignante retraitée, ceinture urbaine, Seine-Maritime)

Bien que de manière isolée, cette enquêtée hébergée chez son cousin avait initialement pensé à prendre son camping-car notamment pour des raisons économiques et écologiques :

« À la base, je n'avais pas forcément prévu de dormir chez mon cousin et je m'étais dit que j'allais dormir avec mon camping-car sauf que le camping-car, Beuregard, c'est interdit [...] je sais juste que c'est écrit que dans le camping, c'est interdit. Donc j'aurai pu appeler Beuregard pour avoir la...Mais je l'ai pas fait mais je me suis dit que si nulle part, c'est écrit qu'il y a un espace dédié pour les campings cars c'est qu'ils n'en veulent pas [...] Comme ça, je faisais qu'un aller-retour. Et après, je me servais des navettes, des trams si j'avais besoin de me déplacer dans Caen [...] ça [l'écologie] en découle forcément, économiquement, c'est qu'un aller-retour, j'en fais pas quatre. Okay, un camping car, ça consomme un peu plus mais au bout du compte, je faisais qu'un aller-retour et je dérangeais pas mon cousin à une heure du matin qui, lui, dormait déjà parce qu'hier il est pas venu.» (Festival Beuregard, Public, Femme, 46 ans, éducatrice spécialisée, commune rurale à habitat dispersé, Manche)

À retenir

- La quasi totalité des publics enquêtés ont déjà assisté à un ou plusieurs festivals dans leur vie, bien que près d'un quart assiste pour la première fois au festival sur lequel ils se rendent.
- La programmation et la proximité sont régulièrement des motifs évoqués par les personnes interrogées par entretien pour expliquer leur fréquentation des festivals.
- Une partie des enquêté-es ne se rend pas en festival uniquement pour assister à celui-ci, mais s'y rend à l'occasion de vacances ou de visites en famille et/ou ami-es.
- La majorité des publics et équipes de festival interrogé-es sont sur le festival pour une durée d'un jour ou deux et dorment en grande majorité à leur résidence principale.
- Différentes raisons peuvent amener les publics et équipes à faire le choix d'un hébergement : la proximité au festival, le temps passé chez/avec des ami-es ou encore la sécurité (ne pas reprendre la voiture dans la nuit). Par ailleurs, presque un cinquième des enquêtés par entretien loge, pour l'occasion ou non, dans sa résidence secondaire située à proximité du festival.

III. Provenance les publics et équipes de festival de notre enquête

1. Des enquêté·es majoritairement issu·es de la région

La **grande majorité des publics et équipes** interrogées qui se rendent en festival pluridisciplinaire ou de musiques actuelles en Normandie, **habite la région** (85,2 %). Très peu viennent d'une autre région (14,8 %).

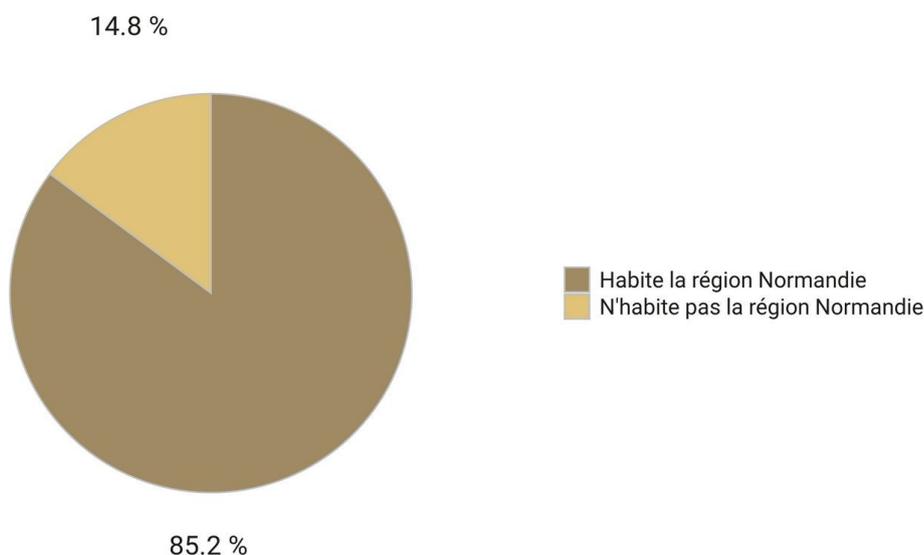


Figure 21. Lieu de résidence des enquêtés vis-à-vis de la région Normandie

En comparaison avec l'étude menée en 2023, les enquêtés 2024 sont **beaucoup plus nombreux·euses à habiter dans la région Normandie**, là où se déroulent les festivals de notre échantillon.

Sur l'ensemble, nous pouvons dire qu'on retrouve quasiment toutes les régions de France métropolitaine dans les origines résidentielles des publics et équipes de festivals de notre enquête. Parmi les personnes qui ne sont pas originaires de la région Normandie, on retrouve **principalement des personnes originaires d'Île-de-France (6,9 %)**, mais aussi – à moindre échelle – des personnes originaires du Pays de la Loire (1,8 %), de Bretagne (1,7 %) et des Hauts-de-France.

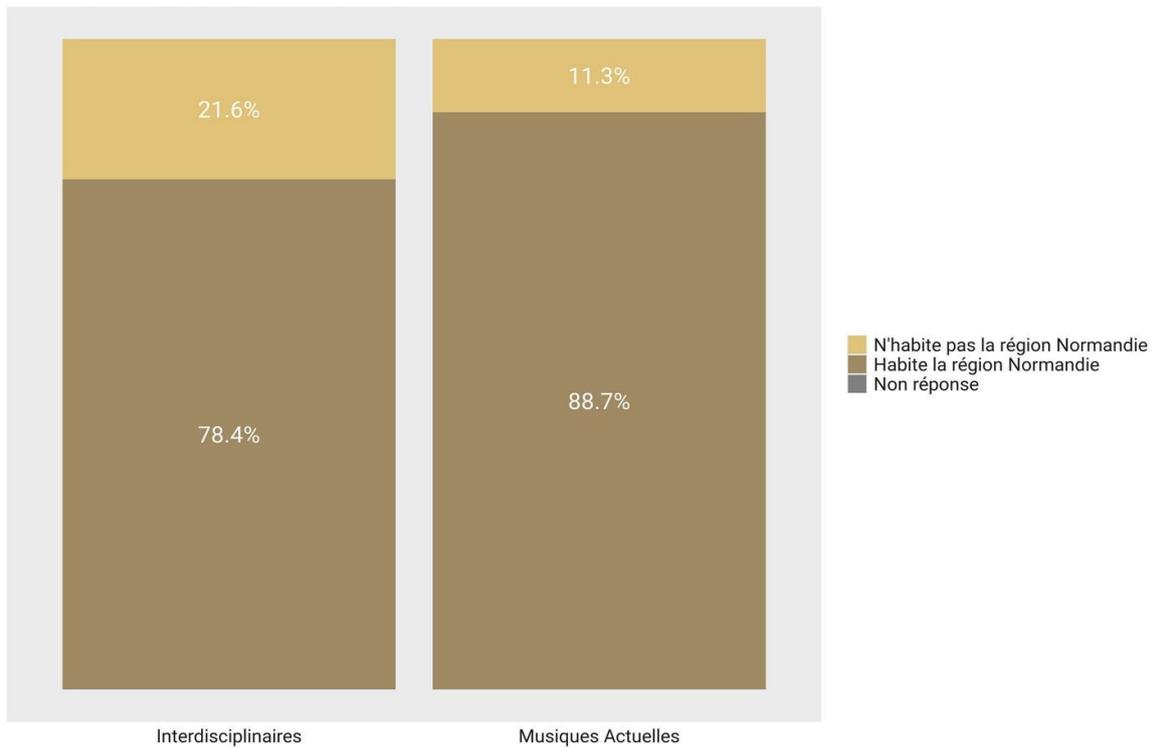
En ce qui concerne les publics et équipes interrogés par entretien, iels **résident aussi principalement dans la région Normandie**. Parmi la minorité résidant en dehors de la Normandie, les enquêtés sont également nombreux à vivre en région parisienne, quelques-unes possédant cependant une résidence secondaire dans les départements normands.

Tableau 6. Région d'origine du lieu de résidence principal des répondant-es

Région d'origine	Pourcentage
Normandie	85.2 %
Île-de-France	6.9%
Pays de la Loire	1.8%
Bretagne	1.7%
Hauts-de-France	1.1%
Auvergne-Rhône-Alpes	0.6%
Centre-Val de Loire	0.6%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	0.4%
Nouvelle-Aquitaine	0.4%
Occitanie	0.4%
Grand Est	0.2%
Bourgogne-Franche-Comté	0.2%
Hors-France	0.4%
TOTAL	100 %

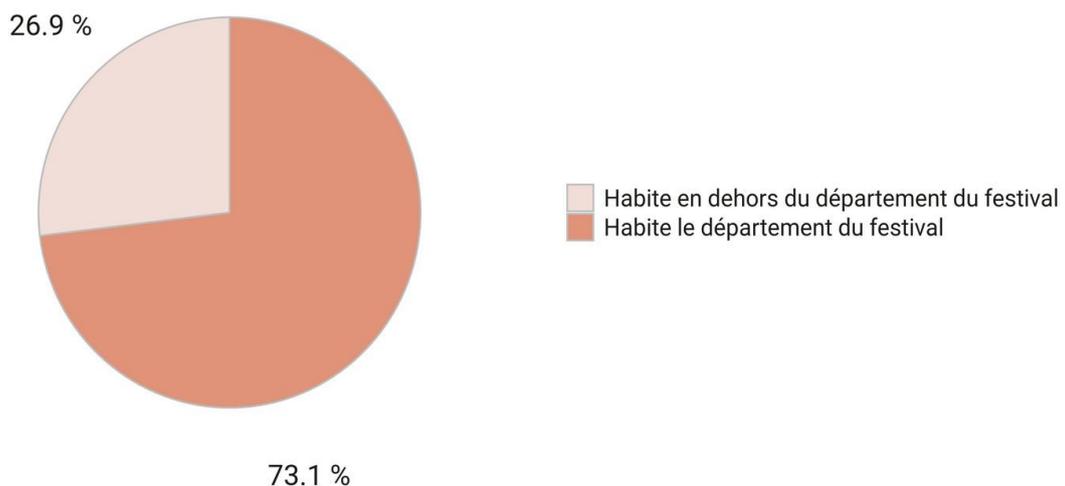
En termes de différence entre panels, ce sont les enquêtées des festivals de musiques actuelles qui sont les plus nombreuses à habiter la région dans laquelle se déroule le festival, avec 88,7 % d'entre elles et eux qui habitent la Normandie, contre 78,4 % pour les publics et équipes de festivals interdisciplinaires.

Figure 22. Lieu de résidence des enquêtés vis-à-vis de la région Normandie, selon le panel



En revanche, sur l'ensemble des répondant·es, iels sont **un peu moins à habiter dans le même département que le festival** auquel iels assistent ou travaillent. Ce sont 73,1 % qui habitent le même département que celui dans lequel se déroule le festival, et 26,9 % qui vivent dans un autre département.

Figure 23. Département de résidence des enquêtés vis-à-vis du département du festival



En prenant en compte la localisation des résidences principales et secondaires, sur les 50 personnes interrogées par entretien, la **majorité réside dans le même département que les festivals où ils se sont rendus**.

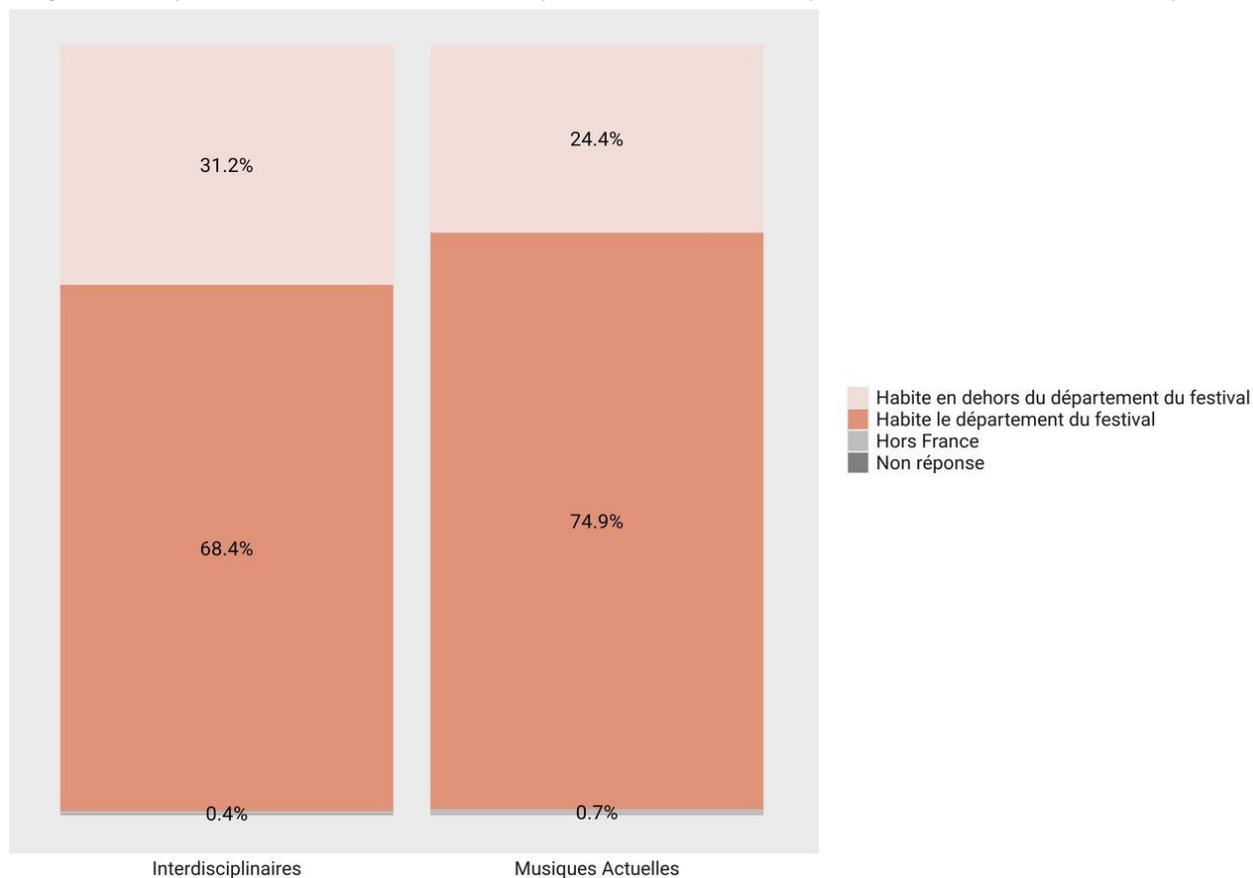
Si l'on rentre dans le détail – pour l'échantillon quantitatif –, **plus d'un tiers des enquêtés viennent du Calvados** (38,3 %). Ensuite on retrouve une grande partie de personnes originaires de la Seine-Maritime (18,4 %) et de la Manche (13,9 %).

Tableau 7. Département d'origine du lieu de résidence principal des répondant·es

Département d'origine	Pourcentage
Calvados	38.3%
Seine-Maritime	18.4%
Manche	13.9%
Eure	9.5%
Orne	4.8%
Paris	3.1%
Ille-et-Vilaine	1.4%
Hauts-de-Seine	1.1%
Loire-Atlantique	0.8%
Nord	0.5%
Sarthe	0.5%
Seine-Saint-Denis	0.4%
Val-d'Oise	0.4%
Autres	6.9 %
TOTAL	100 %

Sur la comparaison entre panels, au même titre que les publics et équipes de festivals de musiques actuelles étaient plus nombreux et nombreuses à appartenir à la région Normandie, iels sont également plus à habiter le même département que celui dans lequel se déroule le festival : 74,9 % pour les enquêtés de musiques actuelles contre 68,4 % de festivals pluridisciplinaires.

Figure 24. Département de résidence des enquêtés vis-à-vis du département du festival, selon le panel



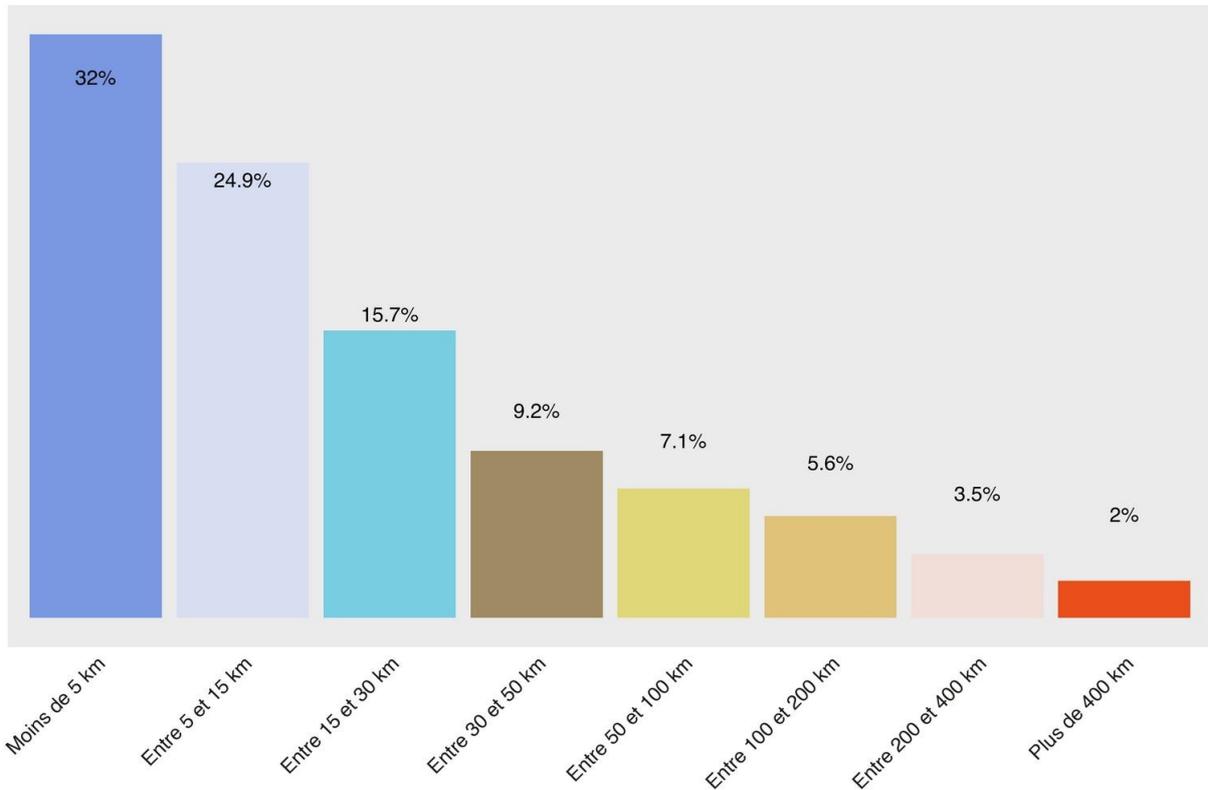
2. Une proximité géographique avérée

Comme le laissent déjà penser les résultats sur le taux élevé de personnes qui habitent la région Normandie, ainsi que les résultats qui montrent qu'un très grand nombre de nos enquêtés habitent le même département que celui dans lequel se déroule le festival, il semble exister une **réelle proximité géographique** entre les lieux de résidences des publics et équipes de festival, et le lieu du festival.

Le **taux élevé de personne qui ont effectué de courts trajets** pour se rendre en festival vient confirmer cette hypothèse.

Comme nous pouvons le voir dans le graphique ci-dessous, le taux de personnes qui ont parcouru une faible distance pour se rendre en festival est très élevé.

Figure 25. Répartition des répondant-es selon la distance qu'ils ont parcouru pour se rendre en festival



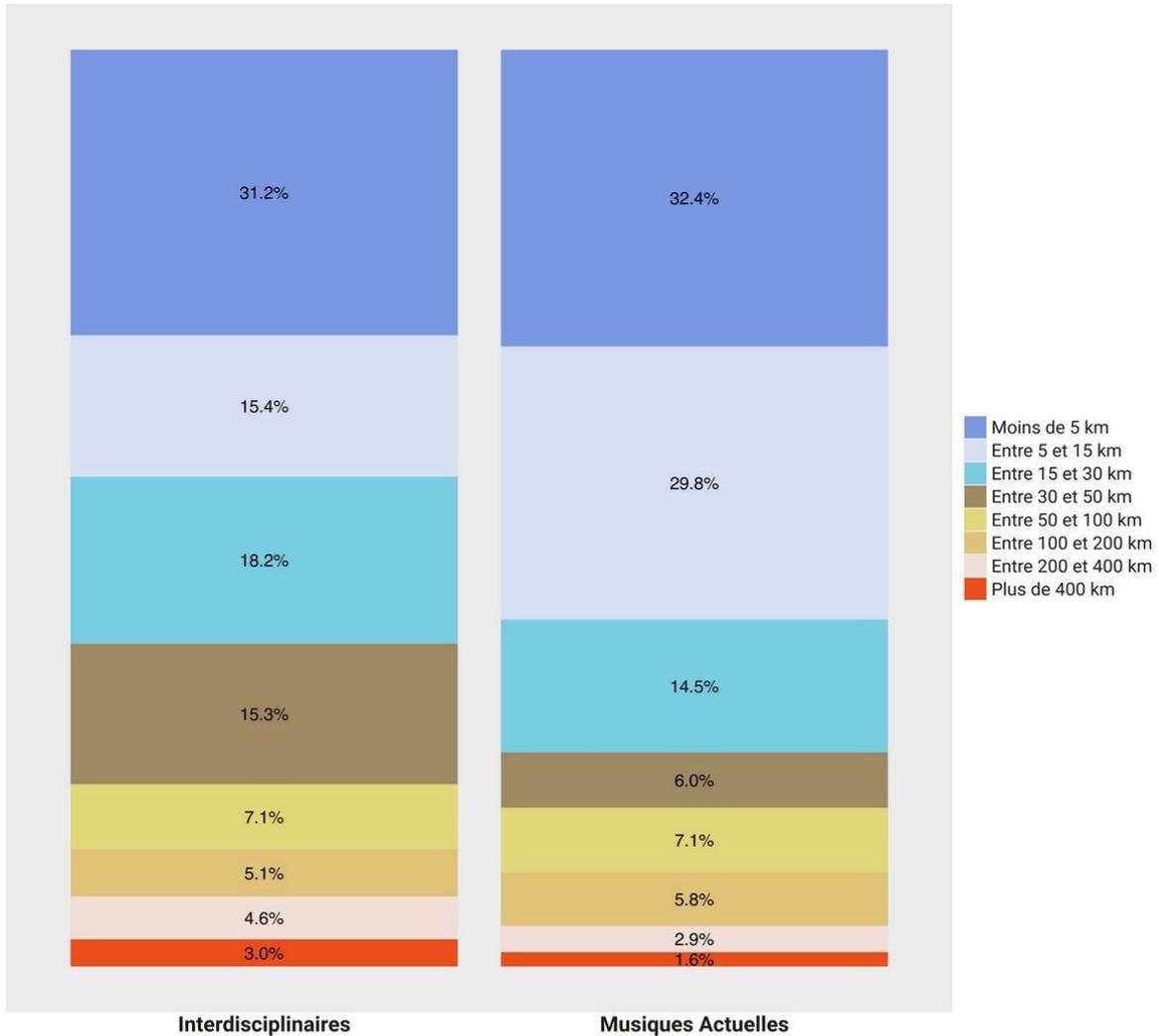
D'ailleurs, les taux d'enquêtés sont inversement proportionnels à la distance parcourue : **plus la distance est élevée, plus le nombre de personnes ayant parcouru cette distance est faible**. La majorité de notre panel (56,9 %) a parcouru moins de 15 kilomètres pour se rendre en festival, quand seulement 12,1 % a parcouru plus de 100 kilomètres. Il existe donc une **proximité géographique avérée entre le lieu de résidence des publics et équipes de festival, et le lieu où se déroule le festival**.

Les entretiens que nous avons réalisés confirment cette donnée: en excluant les Promenades Musicales du Pays d'Auge (puisque'il est itinérant), **la moitié des enquêtés résident à moins de 15 km du festival** (dont la grande majorité à moins de 5 km). Aussi, comme nous avons pu le voir en nous rendant sur place – par les entretiens ou encore au cours d'échanges informels – **le Festival Photo Martagny attire l'attention quant à la très forte proximité des bénévoles**, et pour cause, ces derniers sont en effet, sauf à de très rares exceptions, également habitants de Martagny :

« Je fais partie des bénévoles de la commune au même titre qu'un certain nombre d'habitants, je pense que par rapport au nombre d'habitants, nous avons à peu près 150 habitants et il y a un peu près le tiers des habitants qui font partie du staff' comme on dit. » (Festival Photo Martagny, Équipe, Homme, environ 75 ans, commune rurale à habitat dispersé, Eure)

Cela étant dit, les enquêtés du panel de festivals pluridisciplinaires ont tendance à effectuer de plus longues distances que les enquêtés de festivals de musiques actuelles pour se rendre sur leur festival.

Figure 26: Distance parcourue par les enquêtés entre la résidence principale et le festival, selon le panel



En effet, si plus de la moitié des enquêtés du panel de musiques actuelles (62,2 %) parcourent moins de 15 kilomètres pour se rendre en festival, celles et ceux de festivals pluridisciplinaires sont une majorité (53,4 %) à effectuer plus de 15 kilomètres. Aussi, moins d’un quart des publics et équipes de musiques actuelles (23,4 %) parcourt plus de 30 kilomètres, quand pour les festivals pluridisciplinaires, ce sont plus d’un tiers qui effectuent plus de 30 kilomètres.

3. Des publics et équipes venant principalement de milieux ruraux

L'enquête 2024 apporte une **nouvelle donnée** quant aux territoires d'origine des enquêtés : le type géographique des lieux de résidences. En effet, grâce à l'exploitation des données de la grille communale de densité créée par l'INSEE (2024) ainsi qu'au croisement des données récoltées via les réponses au questionnaire, nous sommes en capacité de **caractériser la typologie du lieu de résidence des enquêtés** en 7 catégories :

- » les « grands centres urbains » ;
- » les « centres urbains intermédiaires » ;
- » les « ceintures urbaines » ;
- » les « petites villes » ;
- » les « bourgs ruraux » ;
- » le « rural à habitat dispersé » ;
- » le « rural à habitat très dispersé ».

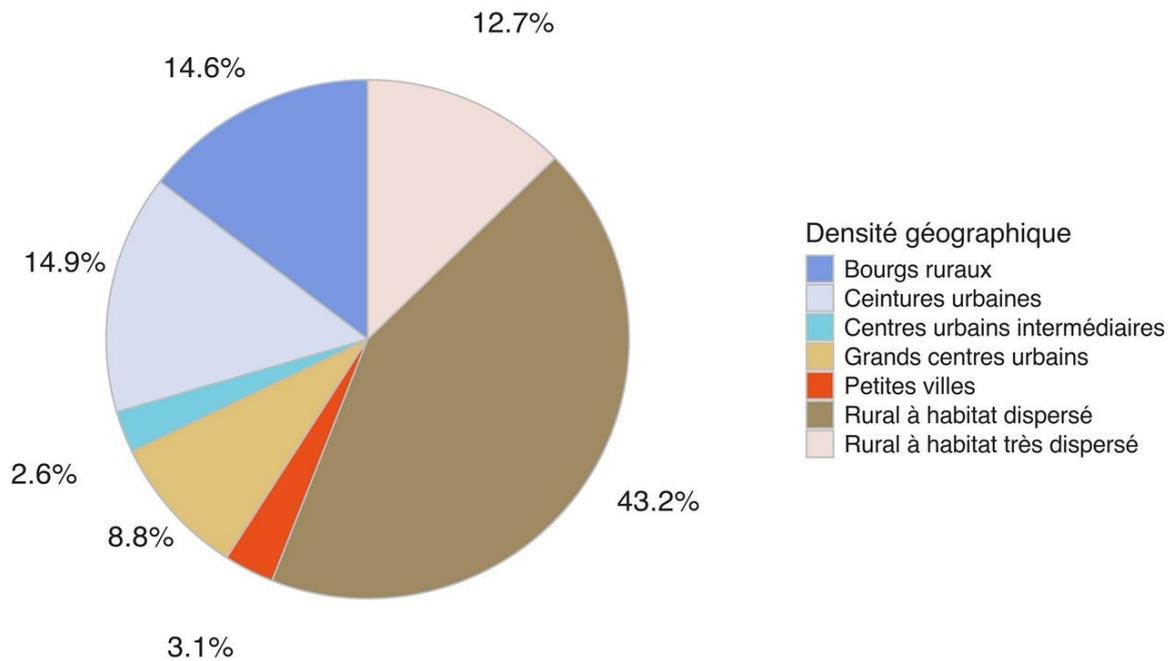
Les « grands centres urbains » représentent les communes denses, ou densément peuplées et correspondent aux communes des « cités » européennes. Les « centres urbains intermédiaires », « ceintures urbaines » et « petites villes » sont trois sous-catégories des communes de densité intermédiaire. Enfin, les « bourgs ruraux », le « rural à habitat dispersé » et le « rural à habitat très dispersé » sont trois sous-catégories des communes dites rurales.

À partir de la variable « code postal du lieu de résidence », que l'ensemble de nos enquêtés ont renseignés dans le questionnaire, nous sommes donc en capacité de **déterminer la densité de territoire de la commune de résidence des enquêtés**.

Il s'avère donc que **la grande majorité des publics et équipes de festival vient de milieux ruraux** (70,5 %). Plus d'un tiers d'entre elles et eux (43,2 %) résident dans une commune rurale à habitat dispersé, 14,6 % résident dans un bourg rural, et 12,7 % dans une commune rurale à habitat très dispersé.

Pour le reste, 14,9 % des enquêtés résident dans des ceintures urbaines, 3,1 % viennent de petites villes, et 2,6 % de grands centres urbains intermédiaires. Au final, très peu des publics et équipes de festival de notre enquête habitent en grand centre urbain (8,8 %).

Figure 27. Densité géographique des lieux de résidence des enquêtés



En ce qui concerne les personnes interrogées par entretien, nous avons également pu, à partir de cette même grille communale (INSEE, 2024) et des informations récoltées sur le lieu de résidence des enquêtés, analyser le profil résidentiel de l'échantillon qualitatif. Ces dernières sont **implantées majoritairement dans des territoires urbains et deux cinquièmes d'entre elles et eux, dans des communes rurales** (cf. Profil résidentiel des enquêtés par entretien).

À retenir

- Il existe une proximité géographique avérée entre le lieu de résidence et le site du festival pour une grande majorité des enquêtés puisqu'elles habitent en Normandie, et qu'elles se rendent majoritairement à un festival qui se déroule dans leur département de résidence. Cette proximité est également prouvée par la distance parcouru par nos enquêtés : la grande majorité a parcouru de très courtes distances, très peu ont parcouru de longues distances.
- Les publics et équipes de festivals pluridisciplinaires ont tendance à parcourir de plus longues distances que celles et ceux de festivals de musiques actuelles.
- La grande majorité des publics et équipes de festival vient de milieux ruraux

IV. État des lieux des pratiques de mobilité des publics et équipes de festival

Dans cette partie, il s'agira de qualifier les déplacements des publics et équipes de festival : intermodalité, mode de déplacement principal et secondaire, et d'analyser ceux-ci sous l'angle de diverses variables : profil, âge, genre, typologie géographique, etc.

1. L'intermodalité conditionnée au type géographique du festival

L'intermodalité – utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un seul et même déplacement – **n'est pas pratiquée par la majorité** des personnes que nous avons interrogées : 53,4 % des enquêtés utilisent un seul mode de déplacement pour se rendre en festival.

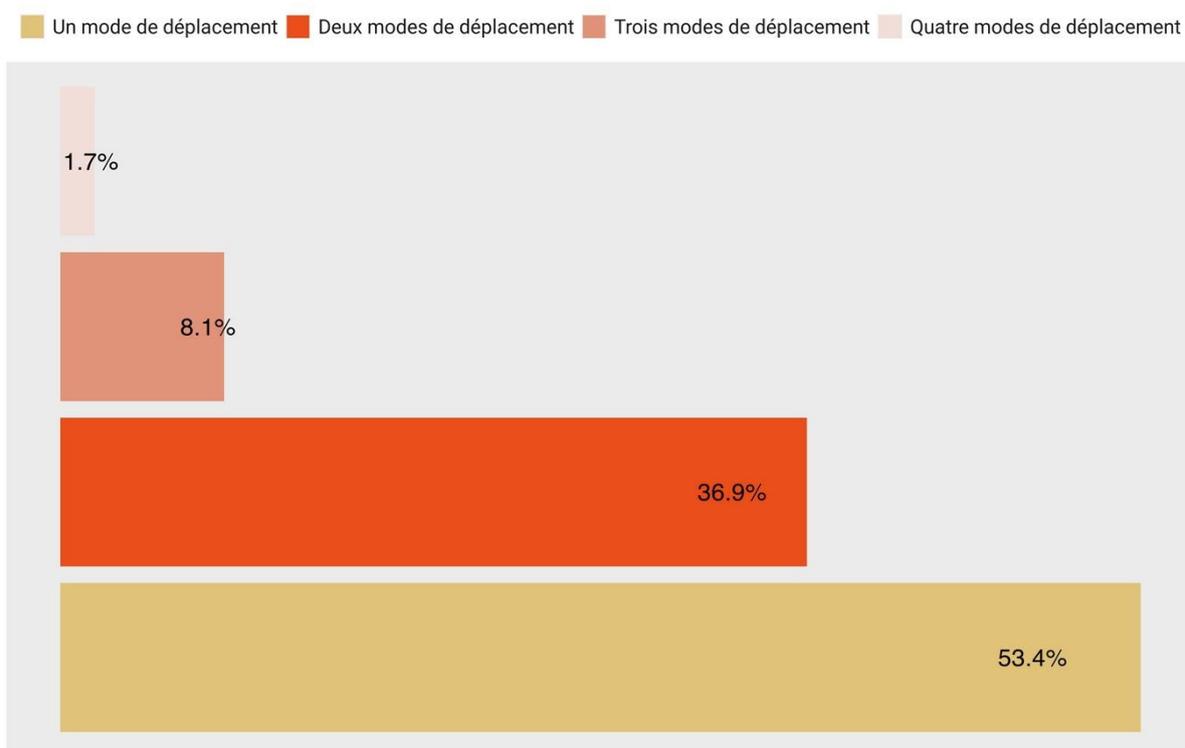


Figure 28: Intermodalité des publics et équipes de festivals

En comparaison avec les publics et équipes questionnés en 2023, **les répondant·es au questionnaire 2024 sont plus nombreux·ses à pratiquer l'intermodalité**. En effet, 46,6 % utilisent deux modes de déplacement ou plus, en comparaison avec 38,7 % de l'échantillon 2023. Ils sont plus d'un tiers cette année (36,9 %) à utiliser deux modes de déplacement, 8,1 % en utilisent trois, et 1,7 % utilisent quatre modes de déplacement pour se rendre en festival.

Si l'on regarde maintenant les différences entre nos deux panels de festivals, on remarque que **les publics et équipes de festivals pluridisciplinaires sont beaucoup moins nombreux à pratiquer l'intermodalité**, que les publics et équipes de festivals de musiques actuelles. D'un côté, la majorité n'utilise qu'un seul mode de déplacement pour se rendre en festival (62,7 %), quand de l'autre, iels sont plus de la moitié (51,4 %) à utiliser deux ou plus de deux modes de déplacement.

Figure 29: Intermodalité des publics et équipes de festival selon le panel



Cela-dit, nous ne pouvons pas partir du postulat que la différence de pratique de l'intermodalité des publics et équipes de festivals tient aux différences de types esthétiques des festivals eux-mêmes. En creusant la question, nous avons donc fait le **lien entre pratique de l'intermodalité, type esthétique et type géographique** afin de mieux comprendre ces différents taux d'utilisation de l'intermodalité entre nos deux panels.

Il s'avère que c'est le « type géographique » (grand centre urbain, rural ou urbain de densité intermédiaire) dans lequel se situe le festival, qui va jouer fortement sur la pratique ou non de l'intermodalité.

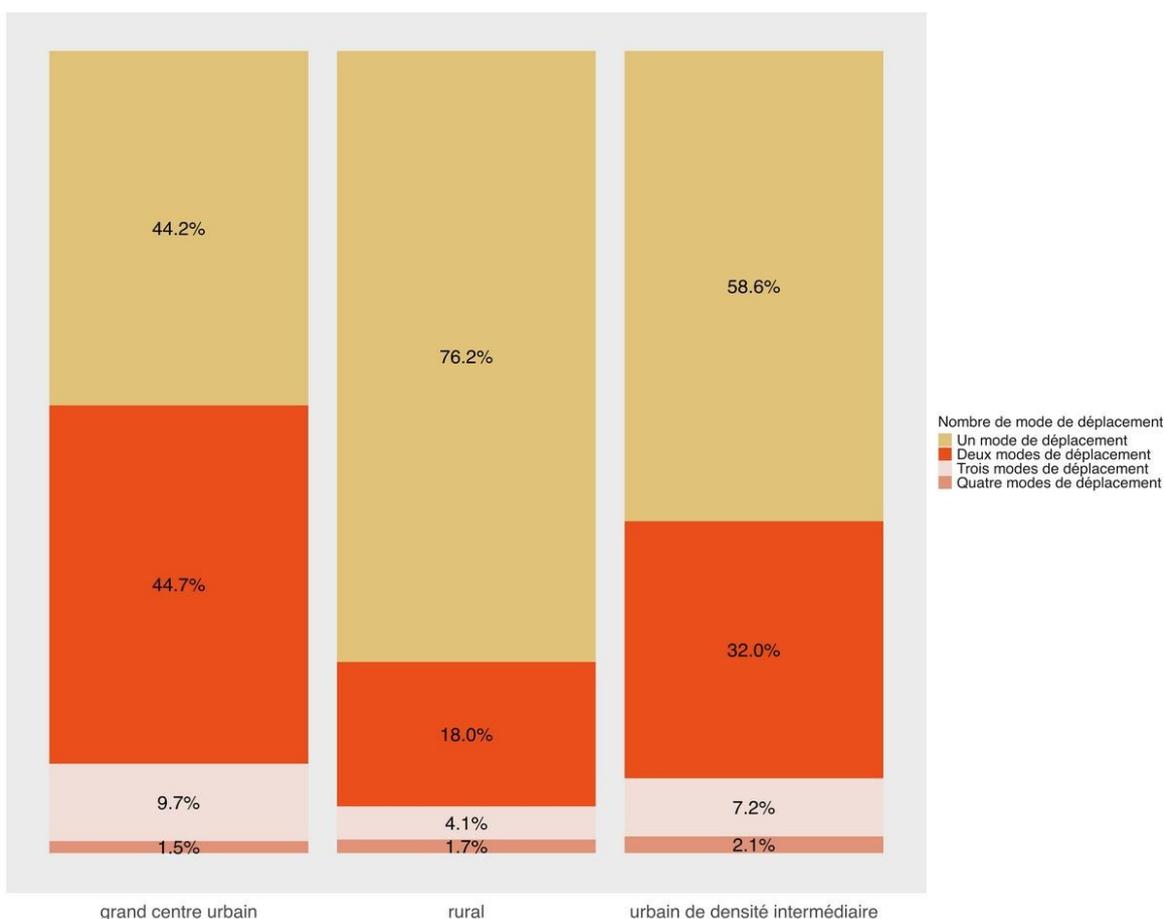


Figure 30. Intermodalité des publics et équipes de festival selon le type géographique

Lorsque le festival se trouve en **zone rurale**, les publics et équipes sont **76,2 % à n'utiliser qu'un seul mode de déplacement**, alors que sur un festival situé en grand centre urbain, la majorité pratique l'intermodalité (55,8 %).

Comme nous le supposions donc, **la différence dans le taux de pratique de l'intermodalité entre le panel de musiques actuelles et celui de festivals pluridisciplinaires, se trouve au niveau de la typologie géographique** dans laquelle s'inscrivent ces festivals, plus que dans leur typologie esthétique. En effet, dans notre échantillon, la majorité des festivals de musiques actuelles se situent dans des grands centres urbains (69,3 %), quand 27 % des festivals pluridisciplinaires se trouvent en zone rurale et seuls 36,4 % sont implantés en grands centres urbains.

2. Mode de déplacement principal : prédominance de la voiture thermique

Sans grande surprise, **le mode de déplacement principal le plus utilisé par les publics et équipes de festival est la voiture thermique.**

Les modes de déplacement principaux et secondaires

Dans notre enquête, nous avons choisi de récolter des informations sur les modes de déplacement utilisés par les publics et équipes de festival pour se rendre sur le lieu du festival. Pour ce faire, nous les avons questionnés sur ce qu'on a appelé leur « mode de déplacement principal » et leur « mode de déplacement secondaire », afin de prendre en compte la pratique de l'intermodalité.

Ici, le mode de déplacement principal représente le mode de déplacement qui a permis à la personne de parcourir la plus grande distance entre sa résidence principale et le lieu du festival. Le « mode de déplacement secondaire » est celui qui a permis à la personne – si elle a utilisé plus d'un mode de déplacement – de parcourir la deuxième plus grande distance entre la résidence principale et le festival.

Dans la lecture des chiffres, il faut donc noter que « mode de déplacement principal » ne veut pas dire que c'est celui qui a été utilisé en premier (dans l'ordre chronologique) pour se déplacer. Par exemple, une personne peut avoir pris la voiture pour se rendre jusqu'à la gare puis un train jusqu'au festival. Si la distance parcourue en train est plus grande que celle en voiture pour se rendre à la gare, alors le train sera le mode de déplacement principal et la voiture, le mode de déplacement secondaire, bien que ce ne soit pas l'ordre chronologique des déplacements.

La majorité des personnes interrogées (52,9 %) a donc utilisé la voiture thermique⁷ pour parcourir la plus grande partie de leur trajet, ce taux étant moins élevé que celui de l'enquête 2023 qui comptait 59,2 % d'utilisateurs de la voiture thermique.

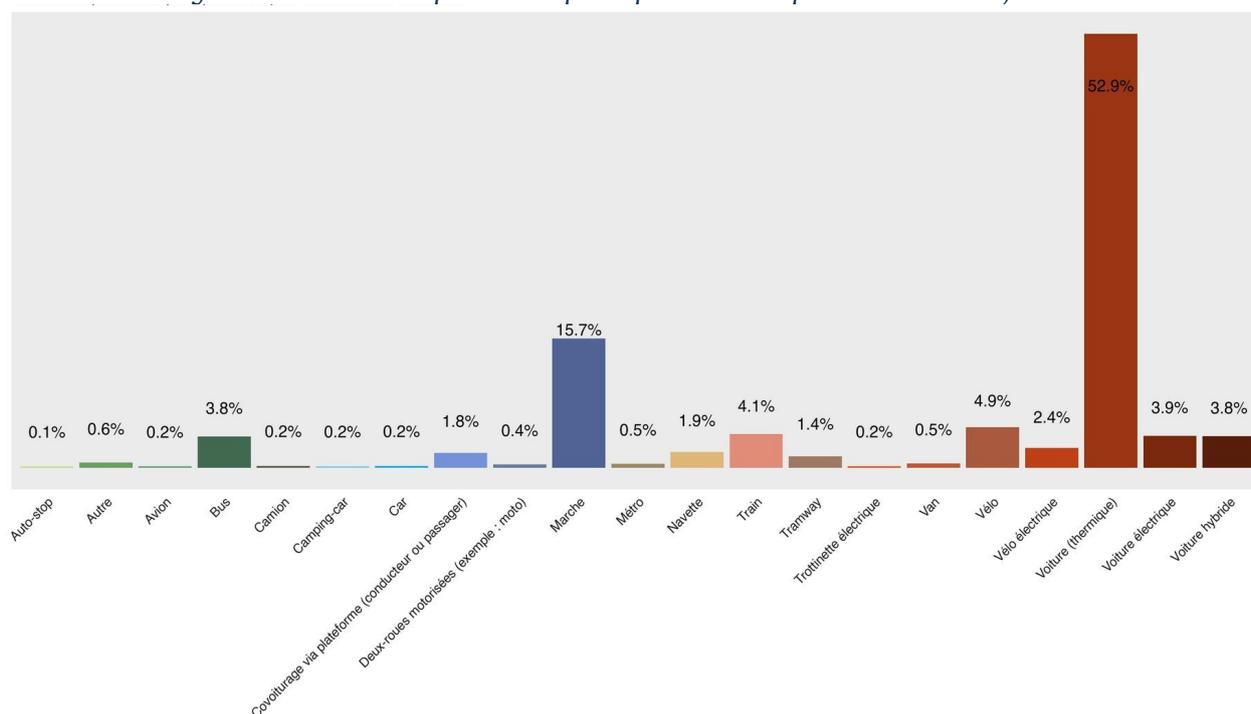
Cependant, comme nous avons pu le voir dans le cadre des entretiens, **l'utilisation de la voiture thermique ne rime pas nécessairement avec autosolisme**. En effet, les personnes avec lesquelles nous avons échangé sont très majoritaires à s'être déplacées en famille (conjointes et/ou enfants, fratrie) ou entre amies à l'instar de cet enquêté ayant assisté à plusieurs concerts du Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge :

« En voiture à chaque fois et on y va avec des amis, et une seule fois on était que tous les deux avec mon épouse sinon toutes les autres fois, nous étions trois ou quatre. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, 75 ans, chef d'entreprise retraité, bourg rural, Calvados)

Ce constat n'est pas étonnant dans la mesure où la « mobilité de loisirs, en particulier lorsqu'elle est liée à des événements, a comme spécificité d'être plus souvent entreprise à plusieurs [...] même si ce n'est pas systématique, l'activité qui motive le déplacement est fréquemment réalisée à plusieurs » (Ravalet et Viot, 2017:77).

⁷ Suite à un problème rencontré sur le logiciel « Eval&go », les réponses à la question conditionnelle « Combien de personnes [étiez-vous] dans le véhicule ? » n'ont pas été enregistrées. Nous ne pouvons donc malheureusement pas évaluer ici le taux de covoiturage informel.

Figure 31. Modes de déplacement principaux utilisés pour se rendre en festival



À la différence des enquêtés 2023, les personnes de l'échantillon 2024 sont plus nombreuses à s'être rendue sur le festival à pied (15,7 %) et à vélo⁸ (7,3 %) et sont moins nombreuses à avoir pris le train (4,1 %).

Tableau 8. Répartition de l'utilisation des modes de déplacement principaux selon la distance parcourue

Mode de déplacement principal	Distance parcourue								Total
	Moins de 5 km	Entre 5 et 15 km	Entre 15 et 30 km	Entre 30 et 50 km	Entre 50 et 100 km	Entre 100 et 200 km	Entre 200 et 400 km	Plus de 400 km	
Marche	90.7%	8.1%	0 %	0 %	0 %	0.6%	0.2%	0.4%	100 %
Train	4.9%	2.4%	4.9%	4.1%	18.7%	22 %	21.1%	22 %	100 %
Vélo	61.5%	35.8%	2 %	0.7%	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Voiture thermique	13.8%	27.5%	22.9%	14 %	10 %	6.8%	3.7%	1.3%	100 %

Ces taux élevés viennent principalement du fait que nos enquêtés sont géographiquement plus proches du lieu du festival (en termes de distance parcourue

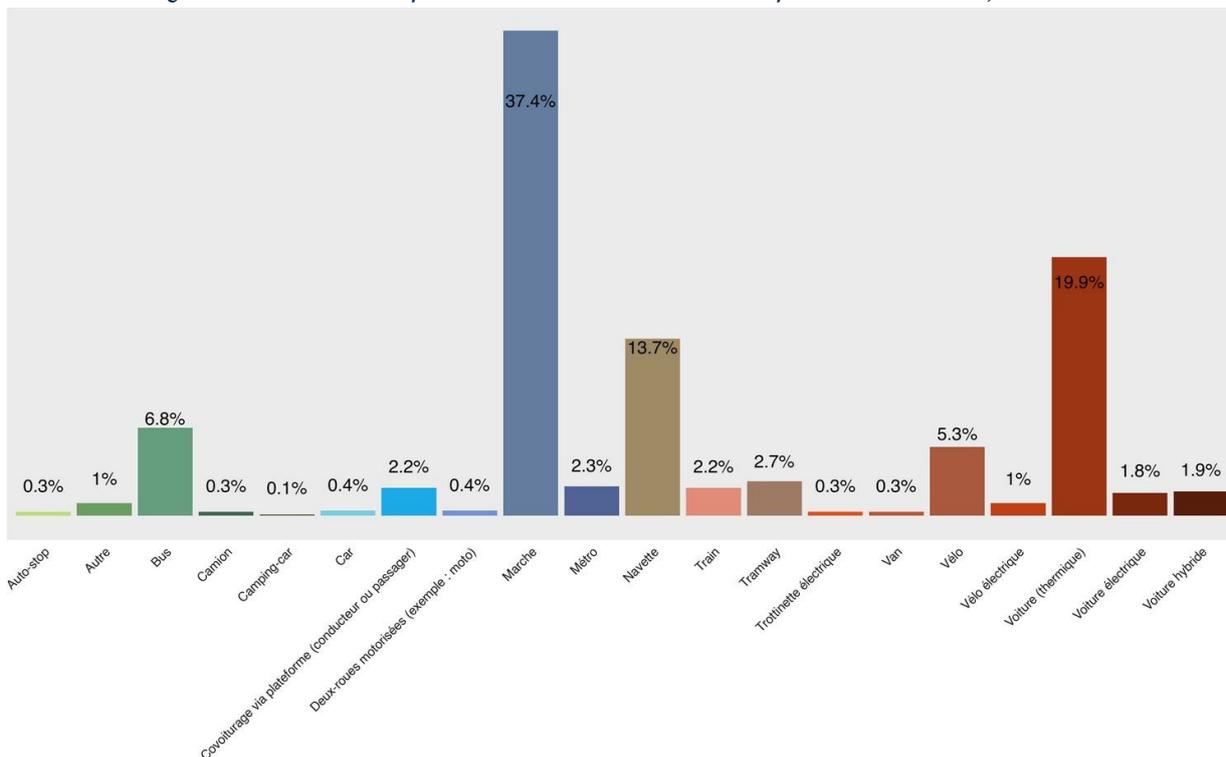
⁸ Ici sont pris en compte le vélo et le vélo électrique.

entre le domicile et le festival). En effet, sur l'ensemble des personnes qui sont venues sur le festival à pied, 90,7 % habitent à moins de 5 kilomètres de celui-ci. De même pour les cyclistes, 97,3 % d'entre elles et eux habitent à moins de 15 kilomètres du festival. Le train quant à lui, est en majorité privilégié par les personnes qui ont parcouru plus de 100 kilomètres pour se rendre en festival (65,1 %). Reste que la majorité des publics et équipes venues en voiture thermique sur le festival habite à moins de 30 kilomètres du lieu du festival (64,2 %).

3. La marche : mode de déplacement secondaire privilégié

Parmi les modes de déplacement secondaire, servant à parcourir la deuxième plus grande distance entre la résidence principale de l'enquêté-e et le festival, **la marche – de plus de 15 minutes – est la variable la plus souvent renseignée**, avec 37,4 % des personnes qui disent l'avoir utilisé comme mode de déplacement secondaire.

Figure 32. Modes de déplacement secondaires utilisés pour se rendre en festival



On peut noter que **19,9 % des déplacements secondaires sont effectués en voiture thermique**, ce qui montre une fois de plus la prédominance de ce moyen de transport dans la mobilité des publics et équipes de festival.

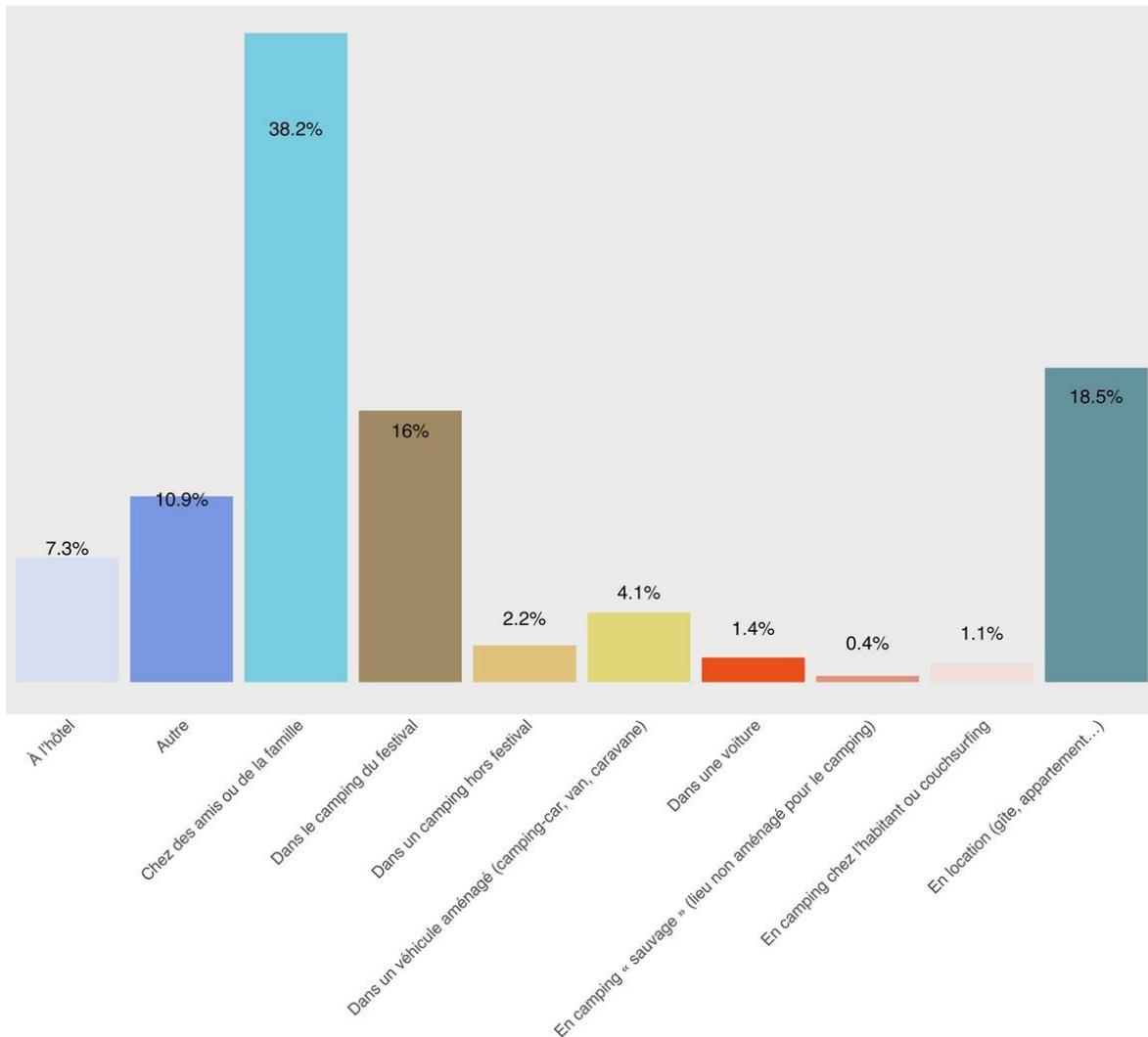
Au regard de ces chiffres, nous pouvons dire qu'ici, **la pratique de l'intermodalité n'est pas nécessairement signe d'une mobilité douce ou écoresponsable**. En effet, bon nombre de personnes qui pratiquent l'intermodalité ont utilisé la voiture ther-

mique durant leur trajet : 56,1 % des personnes qui ont utilisé deux modes de déplacement, 40,9 % de celles et ceux qui en ont utilisé trois, et 28 % qui en ont utilisé quatre, comptent la voiture thermique dans leur trajet. Les personnes qui ont utilisé deux modes de déplacement sont d'ailleurs sensiblement plus nombreuses à avoir utilisé la voiture thermique (56,1 %) que celles et ceux qui n'ont utilisé qu'un mode de déplacement (53,3 %). Ces dernières étant d'ailleurs nombreuses à s'être rendues au festival à pied (22,1 %).

4. Se rendre en festival et se déplacer le temps du festival : deux types de trajet, un seul mode de déplacement

Comme nous l'avons montré plus haut, certaines personnes du public ou des équipes de festival se rendent sur place le temps d'une journée ou d'une soirée, et font donc l'aller-retour entre leur résidence principale et le site du festival. D'autres en revanche, choisissent de dormir sur place.

Figure 33. Répartition des modes d'hébergements choisis pendant le festival, hors résidence principale

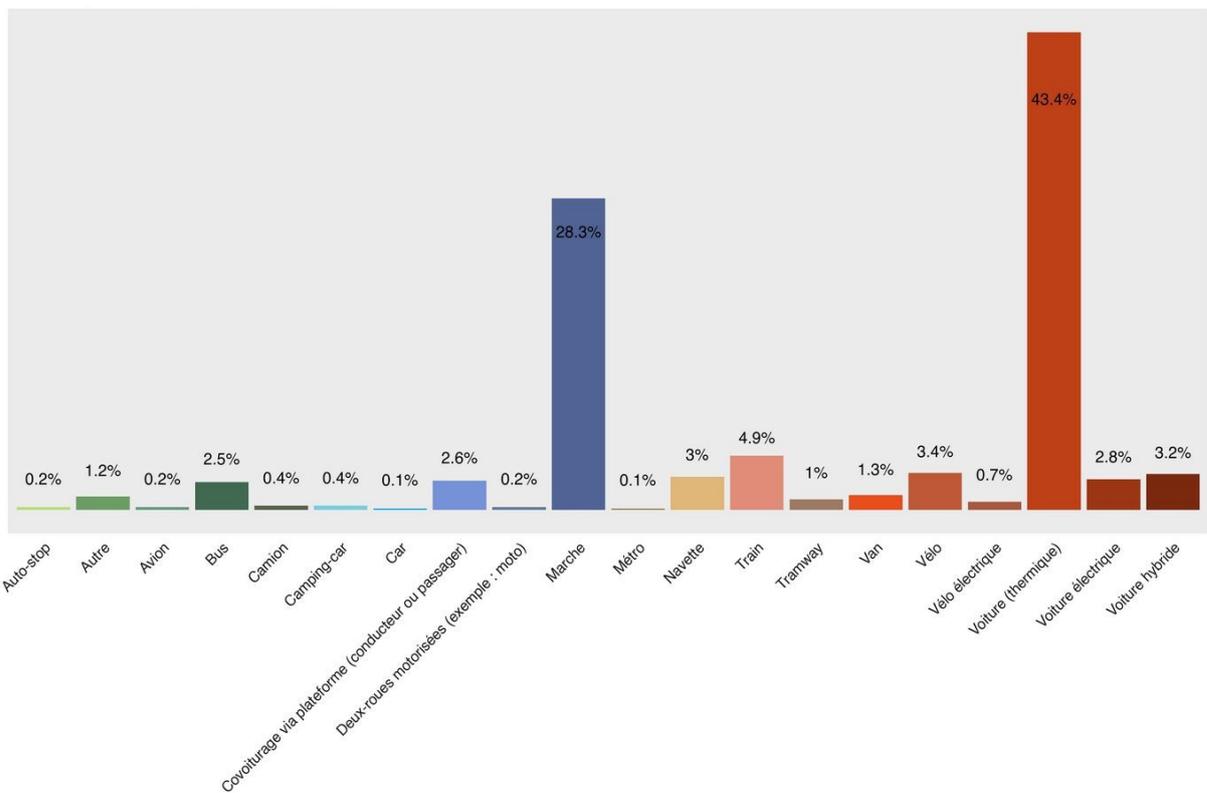


Si nous avons fait état de cette caractéristique lors de l'enquête 2023, l'enquête actuelle va plus loin en traitant également la question du **trajet entre l'hébergement choisi le temps du festival, et le site du festival**.

a. Un seul mode de déplacement pour tous les trajets effectués le temps du festival ?

À l'exception de la marche (utilisées par 28,3 % des enquêtées pour faire le trajet hébergement – festival), le graphique ci-dessus semble assez similaire à celui des modes de déplacements principaux, et pour cause : **la majorité des trajets entre l'hébergement provisoire et le site du festival sont effectués avec le même mode de déplacement que celui utilisé lors du déplacement principal**.

Figure 34. Répartition des modes de déplacement utilisés entre l'hébergement temporaire et le lieu du festival



Nous pouvons le constater dans le tableau – non-exhaustif – ci-dessous : 80 % des personnes qui utilisent le bus comme mode de déplacement principal, utilisent également le bus pour se rendre de leur hébergement provisoire au festival. 71,2 % des personnes qui prennent la voiture thermique comme déplacement principal, utilisent la voiture thermique pour se rendre en festival depuis leur hébergement provisoire.

Tableau 9. Mode de déplacement principal selon le mode de déplacement utilisé pour le trajet hébergement provisoire – festival

Mode de déplacement principal	Mode de déplacement pour effectuer le trajet de l'hébergement provisoire au festival							
	Bus	Covoiturage via plateforme	Marche	Train	Vélo	Voiture thermique	Autre	Total
Bus	80 %	0 %	13.3%	0 %	0 %	6.7%	0 %	100 %
Covoiturage via plateforme	0 %	60.9%	17.4%	0 %	0 %	4.4%	17.3 %	100 %
Marche	0 %	0 %	66.3%	2.3%	0 %	22.5%	8.9 %	100 %
Train	1.8 %	0.9%	40.9%	30.9%	2.7%	12.7%	11.9 %	100 %
Vélo	0 %	7.7%	7.7%	0 %	61.5%	7.7%	15.4 %	100 %
Voiture thermique	0.5%	1.1%	20.1%	0.5%	3.1%	71.2%	3.1 %	100 %

L'un des rares modes de déplacement à faire exception est le train. En effet, si toutes les enquêtées sont une majorité à utiliser le même moyen de déplacement pour les deux trajets, celles et ceux qui ont pris le train ne sont que 30,9 % à utiliser également le train pour se rendre en festival. Ils sont en revanche 40,9 % à venir en train depuis leur résidence principale, puis à se rendre à pied de leur hébergement provisoire au site du festival.

b. Un taux toujours élevé de l'utilisation de la voiture thermique

Si les enquêtées utilisent en forte proportion la voiture thermique pour effectuer le trajet de leur hébergement provisoire au site du festival, c'est en partie dû au fait que l'hébergement choisi ne se situe pas forcément à proximité du site du festival. Si la majorité (52 %) loge à moins de 5 kilomètres du festival, il n'en reste pas moins qu'une grande partie se retrouve à plus de 5 kilomètres du site, ce qui implique pour la plupart, de ne pas pouvoir se déplacer à pied pour rejoindre le festival.

Notons également que même à proximité du site, les enquêtées qui se logent à moins de 5 kilomètres du festival sont 22,4 % à prendre la voiture thermique. Le fait de loger « sur place » et de parcourir de petites distances n'impliquent donc pas forcément une inutilisation de la voiture thermique. De plus, il faut prendre en compte le fait que proximité géographique ne veut pas dire facilité d'accès (à pied, en vélo, transports en commun ou autre) : sur l'ensemble des personnes qui logent « sur place » et qui se sont rendues dans un festival de zone rurale, 57,2 % ont utili-

sés la voiture thermique pour faire le trajet de leur logement provisoire au site du festival, alors que ce taux passe à 41 % pour les personnes qui logent « sur place » et qui se sont rendues dans un festival de grand centre urbain.

À retenir

- La majorité des publics et équipes utilise un seul mode de déplacement pour se rendre sur le festival.
- L'intermodalité est bien plus pratiquée par les enquêté·es qui se rendent dans les festivals situés en grand centre urbain.
- La majorité des enquêté·es se rend en festival en voiture thermique.
- La pratique de l'intermodalité n'est pas nécessairement signe d'une mobilité douce ou écoresponsable.
- La majorité des trajets entre l'hébergement provisoire et le site du festival sont effectués avec le même mode de déplacement que celui utilisé lors du déplacement principal.
- Loger sur place le temps du festival, et être géographiquement proche de celui-ci ne réduit pas nécessairement le taux d'utilisation de la voiture thermique chez nos enquêté·es.

V. Des comportements de mobilité influencés par de nombreux facteurs

1. Entre praticité et contrainte: les raisons évoquées pour justifier son choix de mode de déplacement

Définir le ou les modes de déplacement que l'on va utiliser pour se rendre en festival, nécessite de prendre en compte **différents critères de mobilité**, que l'on en soit conscient ou non. Le questionnaire a permis de mettre en lumière les motifs cités comme étant principalement à l'origine du choix du, ou des modes de déplacement utilisés pour se rendre en festival, ainsi que les raisons secondaires qui ont motivé ce choix.

Ajouts et modifications au questionnaire 2024 sur cette variable

Quand pour l'enquête 2023 nous avons décidé de créer une question fermée à plusieurs modalités de réponses et à choix multiples, cette année nous avons procédé différemment. Nous avons choisi de scinder la question en deux parties : l'une demandant aux répondant·es de choisir parmi les modalités de réponse le motif principal d'utilisation du ou de leurs modes de déplacement, et une seconde nous renseignant sur le deuxième motif (s'il y en a) d'utilisation du ou de leurs modes de déplacement vers le festival. Cela oblige les enquêté·es à faire **un choix plus strict et nous permet d'obtenir des données plus fines sur la question.**

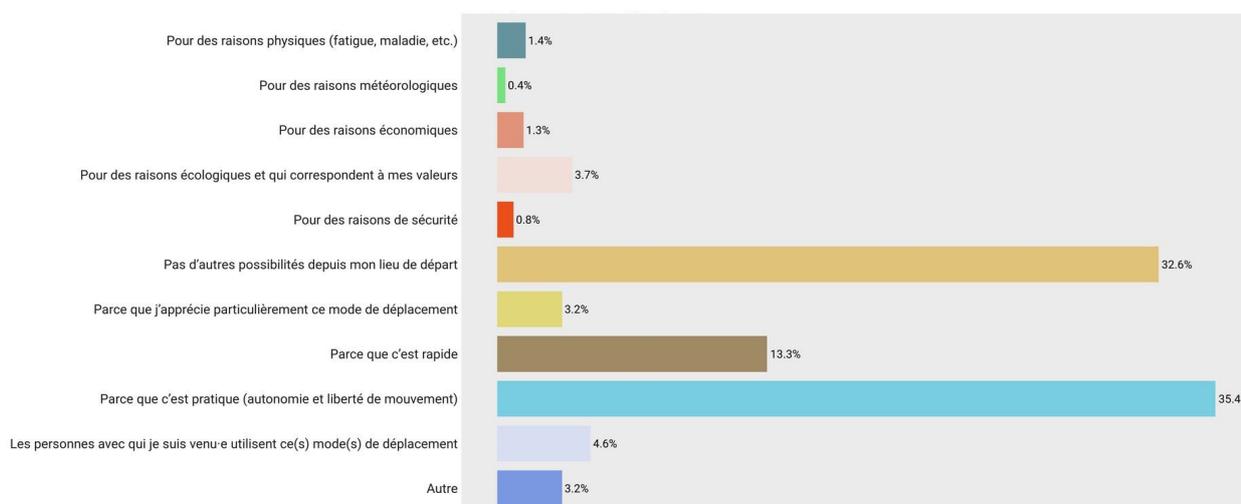
De plus, cette nouvelle formalité nous permet de croiser de **nouvelles données et d'obtenir des résultats très intéressants** sur les motifs et les modes de déplacement choisis.

En se basant sur les résultats qualitatifs 2023, nous avons également décidé d'**ajouter la modalité de réponse « Parce que j'apprécie particulièrement ce mode de déplacement »**. En effet, il s'avère que cet argument a été cité de nombreuses fois lors des entretiens de rues réalisés sur les festivals auprès des publics et équipes de festival en 2023.

a. Les motifs principaux

In fine, c'est bien **la praticité du mode de déplacement** qui arrive à nouveau en tête du classement, étant donné que 35,4 % des enquêté·es ont choisi cette modalité de réponse comme motif principal de l'utilisation de leurs modes de déplacement. Plus d'un tiers des répondant·es estiment donc que l'autonomie et la liberté de mouvement procurés par leur(s) mode(s) de déplacement est le critère essentiel dans leur choix de mobilité.

Figure 35. Motif principal à l'origine du choix du mode de déplacement des enquêtés pour se rendre en festival



Sur toutes les personnes qui disent avoir choisi leur mode de déplacement pour la **praticité** qu'offre celui-ci, la **majorité est venue soit en voiture, soit à pied** : 48,5 % sont venu en voiture thermique, et 18,2 % sont venu à pied.

Cela-dit, **près d'un autre tiers expriment une mobilité plus contrainte**. En effet, 32,6 % des répondant·es indiquent avoir choisi leurs modes de déplacement, car ils n'avaient pas d'autres possibilités depuis leur lieu de départ. Sur l'ensemble de ces personnes, **la grande majorité (72,7 %) se sont rendus sur le festival en voiture thermique, et 10,4 % en voiture électrique ou hybride**.

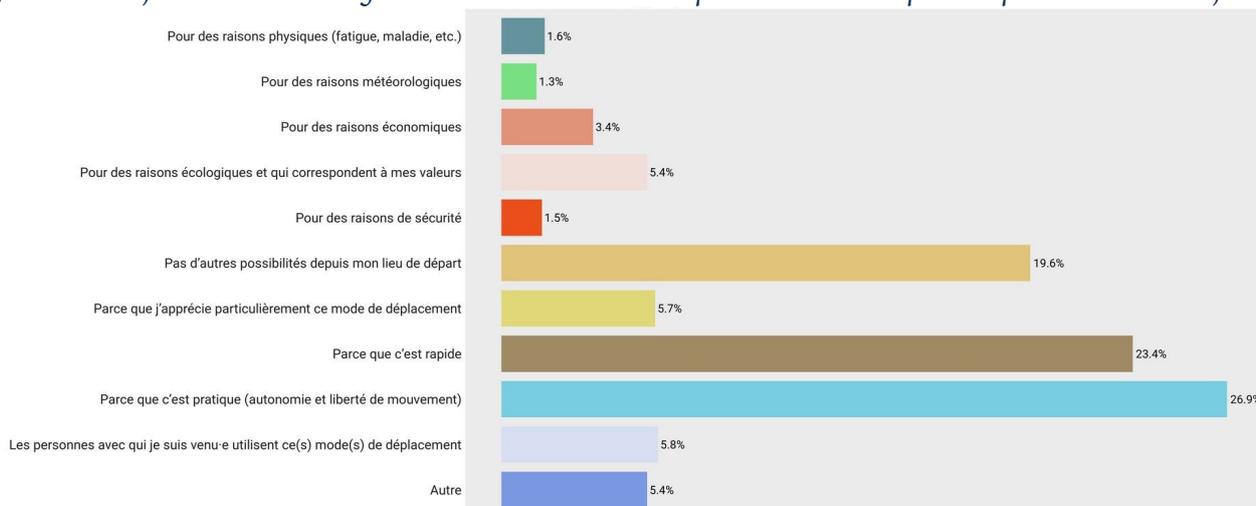
Le **critère de rapidité est souvent cité** également – par 13,3 % de nos enquêtés –, indicateur qui va dans le même sens que la praticité : les personnes interrogées voyant dans la rapidité du mode de déplacement, un moyen de gagner du temps, ou, à défaut, de ne pas en perdre. Parmi elles, 39,5 % sont venu en voiture thermique, et 31,4 % ont utilisé la marche.

Ces différents motifs sont également majoritairement cités par les personnes interrogées par entretien.

b. Les motifs secondaires

Comme nous l'avons expliqué plus haut, nous avons laissé la possibilité aux personnes interrogées via questionnaire, de nous indiquer un second motif quant à leur choix de modes de déplacement pour se rendre en festival.

Figure 36. Motif secondaire à l'origine du choix du mode de déplacement des enquêté-es pour se rendre en festival



Nous retrouvons une **répartition relativement similaire** aux choix principaux dans le choix des motifs secondaires. Plus d'un quart des enquêté-es (26,9 %) ont choisi leur mode de déplacement en partie parce qu'ils trouvent celui-ci pratique, 23,4 % l'ont choisi parce qu'il est rapide, et 19,6 % car ils n'avaient pas d'autres possibilités depuis leur lieu de départ.

Nous retrouvons tout de même des **taux plus élevés de personnes** qui ont répondu utiliser leur(s) mode(s) de déplacement pour des **raisons écologiques** (5,4 %), **économiques** (3,4 %) et parce qu'ils **apprécient particulièrement ce mode de déplacement** (5,7 %), en second motif. Les personnes qui disent apprécier particulièrement ce mode de déplacement et celles qui ont choisi les raisons écologiques en second motif, sont une **majorité à avoir choisi la praticité comme première raison** (respectivement 50,9 % et 59,6 %). Celles qui ont choisi les raisons économiques en second, sont également une grande partie à avoir choisi la praticité en premier lieu (46,1 %).

Dans les entretiens, c'est également ce qu'on constate. Par exemple, le motif écologique **n'apparaît que très rarement de manière exclusive dans la manière dont les personnes présentent dans les entretiens leurs choix de modes de transport** jusqu'aux festivals, celui-ci pouvant effectivement être associé à la praticité, à la rapidité ou encore à la proximité :

« Bah parce que c'est facile surtout, c'est à 10 minutes en vélo et puis on va pas aller polluer la planète pour ça en plus pour se garer en voiture, c'est quand même je crois moins sympa parce que c'est sur une...c'est beaucoup d'habitations autour donc je pense que c'est moins simple, à mon avis on se serait plutôt galérer.» (Festival Viva Cité, Public, Femme, 43 ans, éducatrice spécialisée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

« Bah le vélo je l'utilise aussi depuis longtemps et c'est la flexibilité du vélo, on est pas contraint par le transport en commun, donc je peux partir à tout heure, je peux arriver à tout heure, et c'est rapide, donc c'est pour ça que j'apprécie particulièrement le vélo, et c'est une pratique qui est écoresponsable au même titre que le transport en commun et la

marche au contraire de la voiture, pour des courtes distances. » (Festival Viva Cité, Public, homme, 20 ans, étudiant, grand centre urbain, Seine-Maritime)

Cette **non-exclusivité du motif écologique est également visible lorsque les enquêtés font état de leurs mobilités en dehors des déplacements vers le festival**, comme l'illustre cette bénéficiaire explicitant les raisons qu'a sa famille de privilégier le train à la voiture pour les vacances:

«Bah, je pense que par rapport à notre confort, parce que faire toute la France en voiture c'est énervant, il y a aussi par rapport à la voiture qui commence à être vieille, parce qu'on l'a achetée d'occasion en 2015 voilà. Et troisièmement par rapport à l'écologie. Par exemple moi j'ai jamais pris l'avion, c'est pas un truc que j'ai envie de prendre, aussi parce que je sais que ça consomme beaucoup et voilà.» (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

Par ailleurs, comme l'explique cet enquêté venu soit en voiture, soit en bus sur le festival, **« les raisons écologiques ont une grande part mais c'est pas toujours la première, pas toujours régulier » :**

« le fait de prendre le car aussi, même s'il prend un peu plus de temps et que c'est moins pratique, c'est aussi parce que c'est moins consommer, moins... ma voiture est hybride etc. [...] On peut faire les mêmes choix pour des raisons différentes : enfin, si un jour on a mal aux jambes parce qu'on a beaucoup marché la veille, bah on peut plus penser au confort et puis le lendemain, on fera exactement la même chose mais plus pour des raisons d'engagement écologique [...] je veux dire, c'est dur de les classer ces raisons-là. » (Festival Sorties de Bain, Équipe, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

À retenir

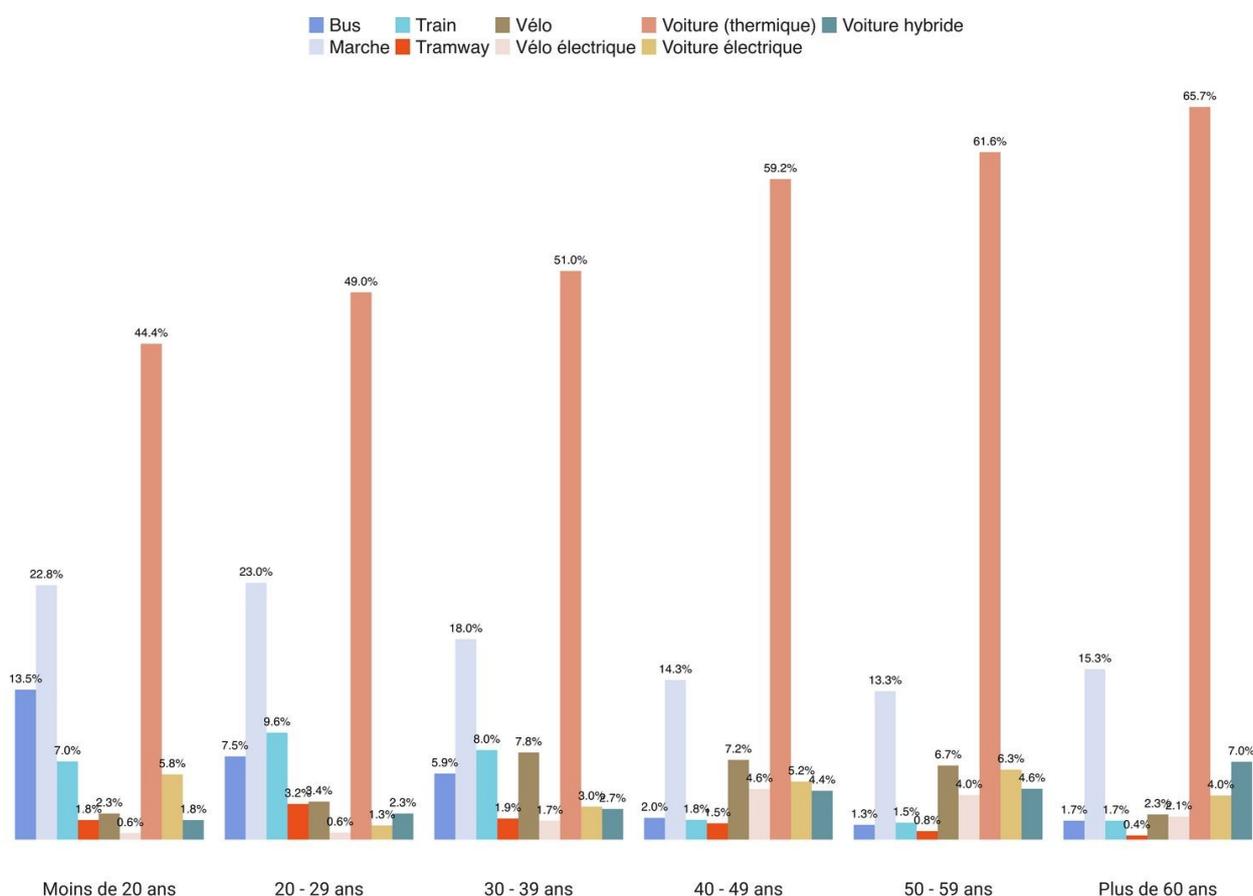
- La plupart des publics et équipes disent avoir choisi leur mode de déplacement pour se rendre en festival parce que celui-ci est pratique : il leur procure autonomie et liberté de mouvement. Ces personnes se rendent au festival majoritairement en voiture thermique ou à pied.
- Près d'un tiers des enquêtés font état d'une mobilité plus contrainte puisqu'ils n'avaient pas d'autres possibilités depuis leur lieu de départ. Ces personnes utilisent alors en grande majorité la voiture thermique.
- Le motif écologique est bien plus souvent cité en raison secondaire que principale. Dans les entretiens, il est en effet rarement cité de manière exclusive par les enquêtés, et de même que pour le questionnaire, il est généralement associé à d'autres motifs : praticité, rapidité, proximité.

2. Différents profils sociaux, différentes pratiques de mobilité

a. Des modes de déplacement favorisés par certaines classes d'âge

L'âge des enquêtés est une variable du profil social qui joue sur les pratiques de mobilité des publics et équipes de festival. D'après les résultats de l'enquête quantitative, il s'avère que **plus les répondant·es sont âgés, plus iels sont nombreux et nombreuses à prendre la voiture thermique** pour se rendre en festival.

Figure 37. Taux d'utilisation des modes de déplacement principaux par classe d'âges

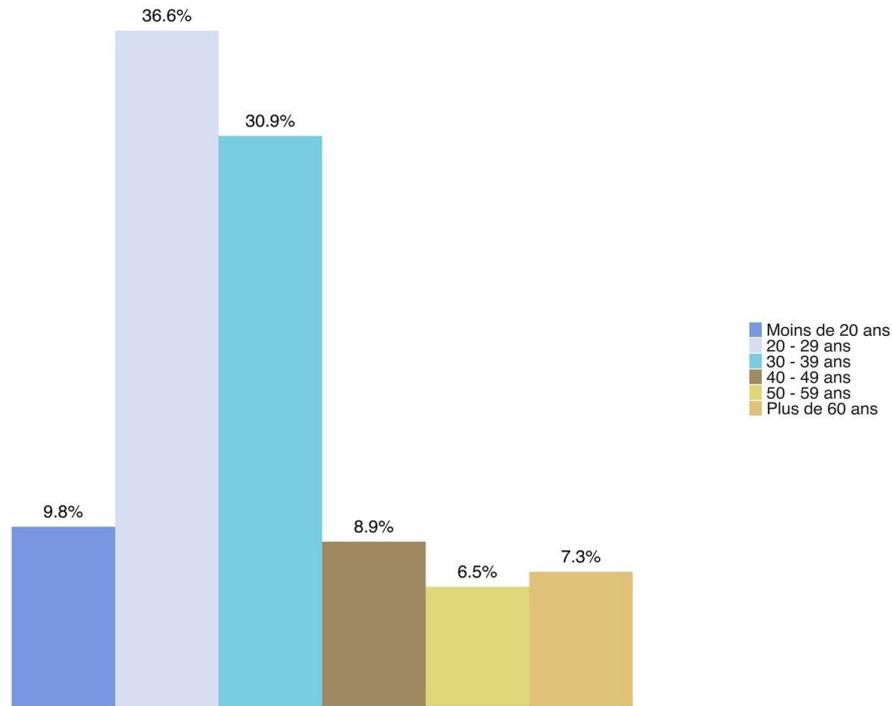


En effet, comme le montre le graphique ci-dessus, les classes d'âges qui obtiennent les plus hauts taux d'utilisation de la voiture thermique sont les 30 – 39 ans, les 40 – 49 ans, les 50 – 59 ans et les plus de 60 ans. Pour causes : iels sont pour chaque classe, une majorité à avoir choisi ce mode de déplacement principal. Le graphique montre bien cet effet : plus les personnes sont âgées, plus elles sont nombreuses à utiliser la voiture thermique.

Nous pouvons observer une sorte de phénomène inverse pour l'utilisation du train. Les classes d'âges pour lesquelles nous obtenons les plus hauts taux d'utilisation du

train sont les 20 – 29 ans et les 30 – 39 ans. **Sur l'ensemble des personnes qui se sont rendues en festival en train, la grande majorité (67,5 %) a entre 20 et 40 ans :** elles sont 36,6 % à appartenir à la classe d'âge des 20 – 29 ans, et 30,9 % à appartenir à la classe d'âge des 30 – 39 ans.

Figure 38. Utilisation du train comme mode de déplacement principal, selon l'âge



Ensuite, comme nous l'avons également remarqué dans le rapport d'analyse de l'enquête 2023, **les transports collectifs** (bus, car, métro, navette, train et tramway) **sont majoritairement utilisés par les plus jeunes de l'échantillon.**

Tableau 10. Utilisation des modes de déplacement collectifs par classe d'âges

Mode de déplacement principal	Classe d'âge						TOTAL
	Moins de 20 ans	20 – 29 ans	30 – 39 ans	40 – 49 ans	50 – 59 ans	Plus de 60 ans	
Bus	20,2 %	30,7 %	24,6 %	10,5 %	6,1 %	7,9 %	100 %
Car	14,3 %	28,6 %	14,3 %	0 %	28,6 %	14,3 %	100 %
Métro	21,4 %	28,6 %	35,7 %	14,3 %	0 %	0 %	100 %
Navette	8,8 %	28,1 %	17,5 %	22,8 %	12,3 %	10,5 %	100 %
Train	9,8 %	36,6 %	30,9 %	8,9 %	6,5 %	7,3 %	100 %
Tramway	7,1 %	35,7 %	21,4 %	21,4 %	9,5 %	4,8 %	100 %

Hormis pour le car, pour lequel 28,6 % des utilisateur·rices ont en 50 et 59 ans, les modes de déplacement collectifs sont utilisés en majorité par les 20 – 39 ans.

Zoom entretiens : des pistes pour comprendre l'influence des classes d'âge et générationnelle sur l'utilisation de la voiture thermique

Si nous ne disposons pas de données quantitatives à cet égard, une première piste de compréhension pour expliquer une plus faible proportion parmi les jeunes à utiliser la voiture est celle d'une **moindre possession du permis ou de voiture**, la littérature montrant notamment l'effet du coût sur celle-ci (Ortar et al., 2015). C'est en effet le cas de deux jeunes de moins de 20 ans avec lesquels nous nous sommes entretenues. D'autres raisons relatives également à l'accessibilité ont été données par les seniors, qui comme nous le rappelons, sont les plus représentés parmi les enquêtés par entretien.

D'une part, **l'affaiblissement des conditions physiques avec l'âge** peut amener les seniors à éprouver **plus de difficultés à conduire, voire à ne plus pouvoir conduire**, ce qui n'exclue pas pour autant l'usage de la voiture puisqu'elles peuvent mobiliser, lorsqu'elles le peuvent, leurs réseaux de proches, pour les conduire. C'est le cas d'une enquêtée qui a arrêté de conduire depuis qu'elle rencontre des problèmes de vue, et qui est venue en covoiturage informel avec une amie jusqu'au festival. À l'inverse, cet affaiblissement des conditions physiques peut conduire les personnes âgées à **privilégier la voiture plutôt que les mobilités actives**⁹.

Effectivement, deux bénévoles venus en voiture jusqu'au festival situé dans la commune où ils résident nous confient avoir plus de difficultés à marcher avec l'âge :

«[...] ça m'est arrivé deux ou trois l'année dernière [de venir en marchant] mais là , je peine un peu maintenant [...] bah, c'est [sa résidence secondaire] à une demie heure, trois quart d'heures de marche donc je m'économise maintenant, je vis au ralenti [...] Après quand vous vieillissez vous savez les forces vous abandonnent, c'est pas le cas encore mais bon je me ménage, je fais attention.» (Festival Photo Martagny, Équipe, Homme, 81 ans, directeur de la communication retraité, grand centre urbain, Paris)

«[...] j'habite dans...pratiquement dans la forêt, et si je viens à pieds, ça me fait faire un grand détour et bon faut quand même compter 20 minutes pour venir de chez moi à pieds [...] j'ai des amis, de la famille qui viennent de Paris à qui j'ai présenté le festival [...] on est passés par la forêt [en marchant], et effectivement, on est remontés après, il y a des amis qui m'ont ramené après parce que effectivement, le retour est plus fatiguant.» (Festival Photo Martagny, Équipe, Homme, plus de 70 ans, publicitaire retraité, commune rurale à habitat dispersé, Eure)

À cet égard, la littérature met en avant que « le périmètre de marche peut diminuer sensiblement avec l'âge ou avec l'apparition de déficiences pour se limiter à quelques centaines de mètres » (Chapon, Renard, 2009) et ce, plus tôt que celui de l'automobilité (Meissonnier, 2022:43). Si nous n'avons pas pu voir si c'était le cas

9 Bien qu'aucun des enquêtés ait évoqué cet élément, on notera que les technologies assistées mises au point par les constructeurs automobiles favorisent aussi à prolonger l'utilisation de l'automobile chez les personnes âgées (Meissonnier, 2022).

pour ces deux enquêtés, dans une étude portant sur les déplacements dans un arrondissement montréalais, les chercheuses Isabel Wieber et Anne-Marie Seguin montrent que « l'absence de lieux de repos (bancs, abri) » ou encore « les trottoirs fissurés amplifient les difficultés des personnes âgées » à marcher (2019: 235).

On constate également dans les entretiens avec les seniors, que le vieillissement peut impacter la pratique du vélo. Cet échange entre une enquêtée et ses amis résume bien les différents freins au cyclisme fréquemment mentionnés par les seniors rencontrés :

« Sociologue : ça vous arrive de prendre le vélo aussi à Rouen ?

Interviewée : Je pense que quand on vieillit, c'est plus d'actualité, on manque de réflexes, on n'a pas l'habitude, bon, pour des gens, moi, j'ai plus de 65 ans et mes amis également, je veux dire si on prend le vélo, c'est pfff...[...]

Interviewé_2 : c'est que les conducteurs ne savent pas conduire, nous en vélo on conduit très bien [rires] [...] c'est les gens qui savent pas conduire

Interviewée : bah c'est dangereux en ville quand même

Interviewé_2 : trop dangereux [...] et la campagne, les routes sont étroites donc c'est aussi difficile, et les virages ... [...]

Interviewée : De toute façon sur Rouen, il y a beaucoup de côtes¹⁰ [...] »

(Festival Photo Martigny Public, Femme, la soixantaine, professeure retraitée, grand centre urbain, Seine Maritime)

D'autre part, un effet générationnel pourrait également expliquer cette prédominance de la voiture dans la mesure où **pour les baby boomers, la voiture** a constitué un mode de déplacement largement privilégié et un **emblème fort de liberté**. Dans les entretiens, on note en effet que lorsqu'ils parlent de leurs déplacements antérieurs en voiture, c'est souvent pour les décrire dans ces termes. Cependant, les déplacements actuels sont avant tout décrits comme un support tant fonctionnel que **symbolique de leur autonomie**:

« je suis très à l'aise au volant, mais je suis pas une bête du volant, c'est censé me trimballer et c'est tout » (Festival Photo Martigny, Équipe, Homme, 81 ans, directeur de la communication retraité, grand centre urbain, Paris)

Cette symbolique de l'autonomie transparait dans leur caractérisation négative, voire leur refus, de certains modes de déplacements par une certaine forme d'âgisme: les vélos électriques (« *qui ne sont pas des vélos* » parce qu'ils ne permettent pas un effort physique), les navettes mises en place dans leur commune ou encore les voyages organisés. Ces éléments rejoignent les éléments de littérature qui constatent en effet une translation de la symbolique de la liberté vers celle de l'autonomie pour les baby-boomers (Meissonnier, 2022).

À l'inverse, les représentations de la voiture chez les jeunes – notamment issus des

10 La littérature montre en effet que les «cyclistes les plus âgé-e-s sont généralement davantage découragé-e-s par les montées ainsi que par les contextes à volume et/ou vitesse de trafic élevé (Misra and Watkins, 2018)» (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023: 9).

classes moyennes et supérieures – pourraient également avoir évolué et expliquer un moindre usage de la voiture :

« Le passage du permis de conduire et l'acquisition d'une voiture perdent leur statut de rite de passage à l'âge adulte et de vecteur d'autonomie (excepté pour certaines jeunes femmes d'origine modeste qui les considèrent comme un outil d'émancipation). D'autres expériences comme les voyages à l'étranger tendent à jouer ce rôle. Désormais, le permis est avant tout vu comme une compétence, un diplôme, qu'il est utile d'avoir – à indiquer sur le CV par exemple - mais qu'on n'utilise pas forcément, surtout quand on habite en centre-ville où les alternatives sont nombreuses pour se déplacer. » (Ortar et al., 2015).

C'est d'ailleurs ce que sous-tendent les propos de cette étudiante :

« Bah le permis ... en fait j'ai l'impression que ça ne va pas me servir à grand chose maintenant, il y a ça [...] puis moi les voitures moi ça me saoule, j'aime pas. Voilà [...] Moi en tout cas d'ailleurs si je dois avoir une voiture j'en prendrais une petite ! [...] une petite voiture, pratique [...] il y a un moment où les gens vont se rendre compte qu'il faudrait que, déjà voilà en fonction des besoins [...] aller au travail ça je comprends [...]» (Festival du film de Caen, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

b. Des raisons de choisir son mode de déplacement sensiblement différentes selon le genre

La répartition des modes de déplacement utilisés par les hommes et les femmes est relativement similaire, **on ne remarque des différences que pour quelques moyens de déplacement**. La navette, par exemple, est utilisée par un plus grand nombre de femmes (84,2 % contre 15,8 % d'hommes) pour se rendre au festival. À l'inverse, les **deux-roues motorisés** sont utilisés en grande majorité par des hommes (83,3 %). C'est le cas également pour **le vélo**, utilisé par 56,8 % d'hommes. Ces éléments rejoignent la littérature scientifique sur la plus forte masculinisation du milieu des deux-roues motorisés (Coquelet, 2018)¹¹ et dans une moindre mesure, non motorisés (Abord de Chatillon, Ortar et Sayagh, 2021).

Concernant **les raisons principales d'utilisation des modes de déplacement, on peut noter de grands écarts sur quelques modalités**. Par exemple, les femmes sont bien plus nombreuses que les hommes (74,8 %) à dire que le premier motif qui a motivé leur choix de mode de déplacement est le fait que **les personnes avec qui elles sont venues ont choisi ce mode de déplacement**. Elles sont également encore plus nombreuses à choisir leur mode de déplacement vers le festival, en priorité pour **des raisons de sécurité (83,3 % contre 16,7 % d'hommes)**.

Zoom entretiens : les raisons d'une plus forte insécurité et d'un moindre usage du vélo

Effectivement, les « femmes figurent parmi les groupes les plus concernés par les questions de sécurité », **la circulation et les risques d'agression étant les dangers**

11 Même si elles sont tout de même «de plus en plus nombreuses à conduire des deux-roues motorisés, notamment des grosses cylindrées (les femmes représentaient 5 % des conducteurs de motos de plus de 125 cm³ en 2002 et 10 % en 2012)» (Coquelet, 2018).

les plus mentionnés (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023: 11). En conséquence, elles peuvent avoir plus d'appréhension que les hommes et leur perception du risque peut expliquer certains de leurs choix de mobilité. C'est en effet ce qu'on a pu remarquer auprès de quelques femmes rencontrées dans le cadre des entretiens. On note que **la menace d'agression plane particulièrement dans le cadre des déplacements nocturnes**. La marche et le vélo peuvent alors être écartés au profit de la voiture, comme c'est le cas de ces deux enquêtées toutes deux venues en co-voiturage informel pour se rendre au festival Beauregard:

«[...] je m'en sens pas [de faire du vélo], il y a le côté sécurité, le côté nuit tout ça, non [...] non, moi, je me sens pas en sécurité.» (Festival Beauregard, Équipe, Femme, 48 ans, dosimétriste, petite ville, Calvados)

«Vous avez raison, il y a une navette à tour Leroy, au centre-ville là, mais le problème c'est après on pense qu'il n'y a pas d'autobus pour aller par chez nous, on peut aller à pieds c'est pas très loin mais c'est une question de sécurité [...] On sait jamais [...] Là, remonter seules à 2h du mat'...» (Festival Beauregard, Public, Femme, 70 ans, (profession inconnue) retraitée, grand centre urbain, Calvados)

Ou encore de cette enquêtée, venue en voiture également :

« Quand on rentre tard le soir, je préfère prendre la voiture.» (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, la cinquantaine, professeure, grand centre urbain, Manche)

Le vélo peut cependant être cependant un moyen tactique pour contourner cette peur de l'agression nocturne, comme en témoigne cette jeune fille, venue seule en bus de Caen jusqu'à Cabourg :

«Aussi ce que j'ai oublié de dire par rapport à ma volonté de prendre le vélo, c'est que je me suis rendu compte que les trams, ce qui est chiant [...] à 1h du matin ça s'arrête complètement, donc on ne peut pas sortir très très tard. Et après, je ne sais pas si c'est une rumeur ou si c'est un peu vrai, je pense que c'est un peu vrai mais il y a le quartier de la gare par lequel je passe pour rentrer chez moi, qui n'est pas hyper sûr. En tout cas c'est pas très sûr [...] Mais par exemple du centre-ville, où il y a la rue des bars, jusqu'à chez moi c'est 40 minutes à pied [...] L'autre fois j'ai fait ça et ça s'est bien passé, je ne me suis pas fait embêter mais c'est pour ça, d'où le vélo [...] j'aimerais bien avoir un vélo parce que c'est pratique, c'est plus rapide et il y a moins de risques de se faire embêter que quand on est à pied [...] Parce qu'on pédale, ça va vite, les gens ne vont pas nous rattraper en courant.» (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

L'enquête ENVEFF de 2000 (Ministère des Affaires sociales du Travail et de la Solidarité, 2003) montrait qu'une femme sur deux ne sentait pas en sécurité dans l'espace public. Cependant, il importe de distinguer ce sentiment d'insécurité et l'insécurité réelle. Pour la chercheuse Marylène Lieber (2008), l'intériorisation par les femmes d'une possible menace encourue dans l'espace public, alors même que ces agressions sont statistiquement davantage le fait de proches et que par ailleurs les hommes ont 3 à 5 fois plus de risques de subir des agressions tend à «souligner la **part idéale des stéréotypes, permettant de reproduire une forme de contrôle social sur les femmes et de maintenir la ségrégation sexuée de l'espace** » (Lieber

2008, 21). Cette même étudiante nous donne cependant d'autres éléments freinant sa pratique du vélo:

« [...] les pistes cyclables surtout c'est ça le problème en fait du vélo, c'est qu'à Caen par exemple les pistes cyclables il font des trucs heu, moi j'ai peur de me faire renverser en fait. Il y a des trucs ça va mais je suis une personne assez .. pas peureuse mais en tout cas je vois bien dans le comportement des cyclistes il y en a beaucoup qui foncent et qui s'en foutent, donc eux ils ont pas peur, okay. Mais moi j'hésite tout le temps : 'Est-ce que je peux ? Est-ce que je ne peux pas ?'. Je ne sais jamais. C'est pour ça que j'ai un peu peur [...] il y a des comportements aussi, les gens sont pas hyper cool. Il y a vraiment les piétons, les voitures et les cyclistes entre eux et ça cohabite pas bien (rires) . C'est pour ça aussi, je sais que si il se passe un truc, ça va me stresser» (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

En effet, « **les discriminations et critiques [...] envers les femmes cyclistes et leur manière de pratiquer le vélo** (lente, peu assurée, occupant trop d'espace...), **pèsent [...] sur leurs hésitations à opter pour ce mode de transport** (Carrard, 2021) » (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023: 11). De plus, **les territoires peu ou mal aménagés** sont des **freins à la pratique du vélo pour les femmes** (Abord de Chatillon, Ortar et Sayagh, 2021). En effet, ces aménagements peuvent faciliter la pratique du vélo, comme l'illustrent les propos de cette éducatrice spécialisée, venue en vélo avec ses deux enfants – le cadet sur son porte-bagage, l'aîné à vélo:

« on a une politique de la municipalité sur l'agglomération de Rouen qui est plutôt écolo et du coup il y a beaucoup de pistes qui ont été faites depuis de nombreuses années donc c'est hyper facile de se déplacer à vélo sur Rouen.» (Festival Viva Cité, Public, Femme, 43 ans, éducatrice spécialisée, grand centre urbain, Seine Maritime)

Néanmoins, même si la route est aménagée d'autres obstacles peuvent également freiner les femmes au cyclisme, ce qu'explique cette même étudiante citée plus haut:

« Je ne l'ai jamais fait [de venir de Caen jusque Cabourg en vélo]. Après oui c'est accessible. Hier, il y a une femme qui habitait à Caen qui disait qu'elle prenait son vélo pour aller de Caen à Cabourg ! Donc ça existe [rire] il y en a qui prennent le vélo carrément. Parce que en fait il y a une piste cyclable qui est assez rapide pour aller jusqu'à Ouistreham, mais après de Ouistreham jusqu'à Cabourg c'est quand même plus long. Moi je ne l'aurais pas fait de prendre le vélo, jusqu'à Caen là non non non [...] c'est loin et puis ... [...] moi ça me stresse aussi d'avoir un problème de vélo » (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

En effet, l'usage du vélo peut nécessiter des savoirs-faire mécaniques. Or, l'« **entretien mécanique [est] une pratique [...] majoritairement masculine** » (Abord de Chatillon, Ortar et Sayagh, 2021: 25). Lorsque les femmes sont en couple, ces freins peuvent être plus facilement levés, dans la mesure où « l'entretien et la réparation des cycles sont généralement prises en charge par les hommes au sein des couples hétérosexuels (Abord de Chatillon, Ortar et Sayagh, 2021). Une enquêtée, célibataire, nous a d'ailleurs expliqué ne pas avoir pris son vélo pour se rendre jusqu'au festival puisque celui-ci n'était pas réparé. Deux autres enquêtées vivant seules

également nous ont également expliqué que si elles avaient un vélo, elles ne l'utilisaient plus parce qu'il était soit « dégonflé », soit « déraillé ».

Enfin, une enquêtée nous a également confié qu'elle n'était pas sportive et qu'elle ne voulait de fait « pas arriver en sueur en vélo au lycée » où elle travaille. Si ce frein n'a été mentionné que par elle, quelques rares études se sont intéressées à cette question et montrent effectivement que **les normes genrées de représentation de soi peuvent contribuer à ce que les femmes soient plus gênées que les hommes dans leurs usages du vélo**: le casque peut en effet décoiffer, les vêtements peuvent être inadaptés et les odeurs corporelles peuvent être moins bien perçues (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023). Cette barrière pouvant d'ailleurs être « exacerbée par les images des femmes cyclistes véhiculées dans les médias»:

«là où le cycliste masculin est représenté au moyen d'hommes musclés et sportifs, les images des femmes cyclistes renvoient plus souvent à la féminité et à l'élégance (Aldred et Jungnickel, 2014), ce qui peut accroître la pression sociale pour les femmes concernant leur image et réduire leur propension à fournir des efforts physiques lors de leurs déplacements» (Pro Velo, 2020).

Cependant, on peut faire l'hypothèse ici que **le clivage genré est en partie atténué par la position sociale** occupée par la majorité des enquêtées puisque «les personnes disposant d'un fort capital culturel, [sont] plus susceptibles de répondre aux injonctions actuelles en s'appropriant le vélo comme un outil de distinction par le respect de l'environnement ainsi que par le contrôle du corps et de la santé (Sayagh, 2018 ; Biernat et al., 2018)» (Sayagh, 2018 ; Biernat et al., 2018)» (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023: 12), ce dont témoignent ces trois enquêtées,

«outre la dimension évidemment environnementale, c'est aussi la dimension bien-être [...] faire du vélo, c'est un vrai plaisir quoi et c'est une façon de décompresser.» (Festival Beaugard, Public, Femme, professeure, 56 ans, ceinture urbaine, Calvados)

«c'est une question de bien-être aussi parce que moi, je me suis vite rendue compte qu'à l'époque, aller travailler à vélo, ça me donnait un sas pour réfléchir avant, un sas de décompression.» (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, professeure, grand centre urbain, Manche)

«Pour des raisons écologiques pour limiter notre impact carbone, voilà et au passage de faire de l'exercice qui est bon pour notre santé, tout à fait militant.» (Festival Viva Cité, Public, Femme, conservatrice des bibliothèques, 53 ans, grand centre urbain, Manche)

et, ce, à l'inverse d'une enquêtée, ancienne employée dans la grande distribution, qui semble effectivement s'écarter de la norme lorsqu'elle nous a expliqué ne pas faire de vélo parce qu'elle était « fainéante » et « pas sportive ». Si elle est genrée, la pratique du vélo est également marquée socialement :

« Largement utilisé par les ouvriers dans leurs déplacements quotidiens au 19ème siècle, «la tendance s'est inversée, puisque ce sont les cadres qui utilisent le plus le vélo en France [...] on constate que plus le niveau de diplôme est élevé, plus la part modale du vélo l'est» (Courel et Deguitre, 2020:43).

c. La réception contrastée de la norme éco-citoyenne de mobilité: derrière la classe, le territoire

Les personnes interrogées par questionnaire sont **peu nombreuses à déclarer avoir opté pour leur mode de déplacement pour des raisons écologiques** : 3,7 % en raison principale et 5,4 % en raison secondaire. Les personnes qui ont cité les raisons écologiques en raison principale sont majoritairement des utilisateurs et utilisatrices du **vélo, du train, et de la marche** (à 66,7 %). Parmi elles, on compte un quart de personnes qui ont utilisé le vélo (vélo et vélo électrique), 24,3 % qui ont pris le train et 17,1 % qui se sont rendues en festival à pied.

Or, comme nous l'avons vu précédemment, bien que ce ne soit pas un critère décisif pour elles, l'engagement écologique du festival est un facteur qui compte, ce qui laisse présager une **sensibilité aux problématiques environnementales**. Cette préoccupation pour l'environnement apparaît d'ailleurs comme « **allant de soi** » pour une majorité d'entre eux lorsque nous les sollicitons lors des entretiens sur cette thématique, en témoigne la récurrence des réponses énoncées sous le signe de l'évidence : « Ah bah oui ! », « évidemment », « oui, oui ! », « bien sûr ! ».

Une minorité mentionne être engagée ou avoir été engagée dans des associations en lien avec l'environnement (associations de défense d'une rivière, de plantation d'arbres, de groupements d'achats, de ramassage de déchets, de jardins collectifs, de promotion du vélo en ville, etc.) et une **majorité inscrit dans la pratique cet engagement par le biais de gestes quotidiens individuels**: tri des déchets (unaniment cité par les enquêtés), réduction de la consommation d'énergie et d'eau, consommation « vertes », autoproduction alimentaire, etc. Ces différents gestes quotidiens portent la marque d'une réception diffuse de la **norme éco-citoyenne**, celle-ci n'étant pas étonnante puisque les **catégories sociales intermédiaires et supérieures sont celles qui sont les plus susceptibles de se l'approprier** (Ginsburger, 2020:43).

Portée à compter des années 90 par les institutions publiques au travers de programmes éducatifs, de campagnes de communication ou encore de labels écoresponsables, cette norme se traduit par une **série d'injonctions visant à réformer les modes de vie des individus** qui « serai[en]t, à l'échelle mondiale, de façon directe ou indirecte, responsable[s] de près de 72 % des émissions carbone (Hertwich et Peters, 2009) » (Ginsburger, 2020:43). Selon Maël Ginsburger, la promotion de ces nouveaux modes de comportement s'inscrit d'une part dans la continuité des **entreprises de morale** (Becker, 1963), et notamment du mouvement hygiéniste qui concoure depuis la fin du 19^e siècle à la production d'un consommateur à éduquer. D'autre part, elle témoigne d'un nouveau mode d'intervention étatique reposant sur des « **dispositifs de gouvernementalité des conduites individuelles** consistant, sans imposer, à tracer « les contours normatifs des comportements qui sont envisagés comme légitimes au nom de l'intérêt public » (2020:44).

Eu égard à la **norme éco-citoyenne de mobilité**, une **minorité** des personnes avec

lesquelles nous avons échangées semble **indifférente** à l'impact environnemental de ses déplacements, celui-ci étant effectivement absent et de leurs discours. Si leurs choix de mobilité ne sont pas orientés par cette norme et guidé par des considérations morales, cela ne signifie cependant pas qu'ils ne fassent pas état de pratiques de mobilités durables (train, bus notamment).

Une **majorité** est en revanche **sensible** à celle-ci et parmi elle, **une grande partie, l'intègre de manière plus ou moins fréquente dans ses éco-gestes :**

« Au quotidien, j'essaie de faire attention à pas acheter des choses avec trop d'emballages, limiter la voiture, voilà, pas jeter les papiers par terre, enfin je sais pas il y a des choses qui me semblent logiques, faire attention au quotidien. (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Public, Femme, 30 ans, profession intermédiaire dans la culture, grand centre urbain, Manche)

«Bah on trie nos déchets, on va à pieds partout où on peut. [...] On fait beaucoup de cueillettes, des trucs comme ça » (Festival du film de Cabourg, Public, Femme, 62 ans, infirmière retraitée, commune rurale, Seine et Marne)

La réception de la norme éco-citoyenne n'est alors pas tant binaire que différenciée selon l'intensité à laquelle elle est mise en pratique dans les choix de déplacements quotidiens ou de loisirs des enquêtés. Certain·es faisant état d'une mobilité éco-citoyenne que l'on pourrait qualifier d'**assidue** - iels privilégient par principe les modes de déplacements durables en premier tout en maintenant une légère flexibilité:

«[...] bah on va dire que chaque fois que j'ai une distance inférieure à 10 kilomètres j'y vais en vélo, après si c'est possible j'y vais en transports en commun, la voiture c'est mon dernier choix, ça m'arrive évidemment mais c'est mon dernier choix [...] [l'avion] c'est pas quelque chose qu'on s'est définitivement interdit même si on l'a questionné mais on s'est dit que allez une fois tous le trois ou cinq ans sur des séjours un peu... [...] c'est des choses qu'on a faites, ça nous est arrivés plus jeunes de prendre l'avion pour faire un aller retour enfin aller passer 4 jours à Barcelone, ce n'est plus quelque chose qu'on ferait aujourd'hui et pour mon mari, à titre professionnel, c'est quelque chose qu'il a, auquel il renonce le plus possible, il est enseignant chercheur et du coup, il y a des congrès auquel il a choisi de ne pas participer parce que c'était là en Australie, l'autre aux États-Unis je crois et il met en balance l'intérêt scientifique du déplacement et l'impact carbone.» (Festival Viva Cité, Public, Femme, conservatrice des bibliothèques, 53 ans, grand centre urbain, Manche)

D'autres témoignent d'une mobilité éco-citoyenne plus **intermédiaire**. Iels ne privilégient pas en premier les modes de déplacements durables, opposant à la responsabilité individuelle induite dans la norme éco-citoyenne leur propre liberté individuelle:

«Ça compte [la mobilité], hein, moi, je le prends en compte mais j'ai pas envie de me sacrifier totalement. Il y a un équilibre, un juste équilibre. Je ne prends pas l'avion tous les jours, ni tous les mois, je le prends une fois ou deux par an, j'essaie de contribuer par ailleurs [...] En prenant le train, en faisant des gestes dans le quotidien, etc. [...] pour le peu qu'on est une vision de ce qui se passe dans le monde, de l'évolution que ça prend, si on fait pas grand chose, ça va se dégrader, et ça se dégrade de manière assez exponentielle, c'est assez troublant [...] forcément on y pense mais en même temps, enfin, moi, j'ai pas envie d'avoir tout

le poids sur moi, juste parce qu'à un moment donné, je prends l'avion pour faire un voyage, et tous les yeux sont rivés sur moi 'C'est pas bien, c'est pas bien'. Bon. Okay, c'est peut être pas bien une fois, une seule fois, mais il faut un petit équilibre [...] Je prends pas la voiture moi par exemple pour aller à Lyon, je prends systématiquement le bus à 5 minutes de chez moi qui m'amène au métro. Voilà, plein de petites choses comme ça. J'ai l'impression de contribuer en ce sens même si on n'est pas parfaits. » (Festival Beauregard, Public, Homme, 63 ans, chercheur retraité, grand centre urbain, Rhône)

Enfin, les derniers évoquent une mobilité **occasionnelle** (notamment dans le cadre de déplacements ponctuels de loisirs), non pas par «choix», mais parce que différentes contraintes les en excluent la plupart du temps:

« Dans le questionnaire, j'ai mis oui, je suis venu en voiture thermique, j'ai pas pris les transports, mais vous avez compris en une demie heure que ce qu'on pourrait croire que c'est moi le méchant mais en fait, il n'y a pas plus écolo que nous deux [...] c'est parce que bien malgré nous, c'est pas parce qu'on est pas écolo, c'est parce qu'on a pas les moyens de vivre de manière écologique ! » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

S'ils ont un usage quotidien de la voiture, ils font état de **stratégies visant à réduire leur impact**, que ce soit par une modification de leurs manières de consommer:

«J'essaie de rationaliser, de ne pas utiliser ma voiture à tords et à travers. Si vous voulez avant si j'oubliais d'acheter du pain, je reprenais ma voiture et maintenant, je dirais 'Ah non, je ne mangerai pas de pain!'» (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 69 ans, journaliste retraité, commune rurale à habitat très dispersé)

«Alors, c'est pas grand-chose, c'est que 10 km de la ville la plus proche mais juste pour une baguette de pain...Alors on s'organise autrement, on gèle du pain. Mais on évite de faire des allers-retours comme ça.» (Festival Beauregard, Équipe, Femme, 51 ans, en reconversion professionnelle, Bourg rural, Orne)

ou encore par le biais du covoiturage :

« Si je dois aller quelque part, en gros, j'essaie de rentabiliser le trajet... je sais pas, des fois c'est du covoit' entre amis comme je vous disais [...] si je sais que je vais au même endroit que quelqu'un, je lui dis bein, ou par exemple entre famille, je dis bah tiens je sais que cette année, il y a deux jours la semaine, je passe prendre un petit voisin plutôt que sa maman prenne sa voiture. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Public, Femme, 43 ans, femme au foyer, commune rurale à habitat dispersé, Manche)

Ces **variations d'intensité sont influencées par les territoires de résidence des individus**. En effet, **les pratiques de mobilité durables varient fortement entre les résidents urbains et ruraux, en partie à cause des contraintes liées à l'infrastructure disponible et à l'accessibilité des alternatives écologiques** comme nous le verrons dans la partie suivante. Les urbains bénéficient, à l'inverse des ruraux, de facilités d'accès qui simplifient de fait le report au quotidien vers les mobilités durables et facilitent l'appropriation pratique de la norme éco-citoyenne. À cet égard, cet enquête, et un autre, nous ont d'ailleurs expliqué «avoir fait le choix» d'habiter en ville afin de pouvoir bénéficier d'une mobilité durable:

« Bah oui sensibilisé, oui et sensible aussi, on va dire que notre façon de nous déplacer aujourd'hui, le fait de vivre en ville est un choix en fait qu'on a fait d'avoir cette maison en ville pour que les gars puissent se déplacer à pieds et pour qu'on puisse réduire nos déplacements. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, Centre urbain intermédiaire, Manche)

Ces inégalités d'accès entre territoires peuvent contribuer à la (re)production de frontières symboliques entre un « nous » et un « eux », qui ont par ailleurs été perceptibles dans les renvois, évoqués dans la présentation de notre méthodologie, des sociologues vers des territoires urbains par des enquêtés résidant dans les territoires ruraux et dont témoignent ici les propos de cette enquêtée :

« Un petit peu, un petit peu [sensible à l'écologie] mais pas... à 100 %. Il y a des choses je suis d'accord et il y a des choses [parle des alternatives à la voiture] je me dis c'est pas possible pour nous quoi [...] On aimerait mais des fois on peut pas faire autrement quoi. » (Festival de Photo Martagny, Public, Femme, 68 ans, employée dans la grande distribution retraitée, commune rurale à habitat dispersé)

En effet, alors que les « urbains » peuvent bénéficier d'une certaine légitimité en adoptant des comportements écologiques, **les « ruraux » peuvent se sentir à la fois exclus de ces normes et stigmatisés par une vision parfois caricaturale de l'écologie**, qu'ils peuvent associer à une élite citadine déconnectée de leurs réalités ce dont témoignent les propos de la compagne d'un enquêté :

« Oh les pauvres gens de zone périphériques! ». Oui, je me lâche, mais j'ai été Parisienne, donc je sais ce que c'est mais c'est vrai qu'après, ils se moquent de nous 'Ah bah oui, nous on est des gens écolos' [...]. Mais a-t-on le choix quand on est en France périphérique? Non!, malheureusement, non! » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Ces inégalités peuvent être d'autant plus ressenties que la sensibilité aux problématiques est forte, **certains enquêtés reliant par ailleurs celle-ci au fait de résider « à la campagne » :**

« Interviewé : [...] faut vivre en campagne pour comprendre que c'est mort, que la planète, elle va mal, en ville on le sait [...] moi, c'est de vivre en campagne, de réaliser à quel point l'écologie n'existe pas en campagne alors que c'est là qu'elle devrait être importante.

Interviewée_2 : moi, je crois que ça date depuis très longtemps, je pense depuis le lycée j'étais déjà, je commençais déjà à s'intéresser à ce sujet-là donc après, j'ai continué à m'y intéresser même en tant que citadine et après effectivement j'ai sauté à deux pieds dedans quand je me suis retrouvée à la campagne quoi. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

« Je pense qu'en campagne on est quand même directement sensible aux conditions climatiques, à tous ces problèmes-là donc, on est plus près de la nature peut-être et on a peut-être plus le souci de la préserver parce qu'on est dedans [...] quand on vit à la campagne c'est un choix parce qu'on aime la nature et on peut pas être insensible à tous ces problèmes-là bien entendu. » (Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Sur l'ensemble des personnes qui ont choisi les raisons écologiques comme motif principal du choix de leur mode de déplacement, la majorité vit en milieu rural (72,2 %). Parmi elles et eux, 38,9 % habitent dans une commune rurale à habitat dispersé.

Selon cet enquêté, cette distance symbolique est par ailleurs **redoublée matériellement par certaines politiques publiques qui limitent l'usage de la voiture dans les villes en les redirigeant notamment vers les espaces périphériques** :

« Ils font tout pour nous emmerder [...] tout est fait pour contraindre les gens et en fait, là j'ai dit peut être, mais en fait ils font tout pour que les gens n'aillent plus en ville mais aillent dans les zones commerciales, toutes les villes de province, ont des zones commerciales à 4, 5 kilomètres du centre qui sont en fait des zones de non-droit avec du béton à n'en plus finir, dégueulasse, et quand on parle d'écologie là pour le coup au-delà des transports, il y a une artificialisation des sols qui est dû justement à toutes ces zones urbaines qui ne servent strictement à rien et en fait ils font tout pour chasser les gens des villes [...] et on pourrait faire les choses bien autrement, les centre-ville de province, on peut pas se garer, on peut pas...» (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Ces frontières peuvent également être renforcées ou au contraire atténuées selon le positionnement social des enquêtés qui permet par exemple d'accéder ou non à des objets symboliques de la mobilité éco-citoyenne: « des vélos de bobos hollandais [qui valent] [...] un prix monstrueux » aux « voitures électriques » et « hybrides ». Par ailleurs, dans **les territoires urbains** où les valeurs environnementales sont particulièrement fortes et plus facilement applicables, la norme peut être rejetée et conduire à un rejet des valeurs environnementales, c'est en effet le cas de cette enquêtée :

« Non, je le suis plus du tout [sensibilisé], je l'ai été il y a...au tout début je l'ai été, maintenant ça me... ça me rase et ça m'exaspère, je trouve que c'est une question de bobo et que...enfin c'est insupportable, moi ça m'est insupportable...les histoires de vignettes et de voitures qui ne sont pas autorisées et autres, je trouve ça scandaleux, c'est, enfin, non je ne suis plus du tout du tout du tout écolo ! [...] Bah, à partir du moment où l'État s'est mis en tête de nous mettre des interdictions partout, ça c'est pas bien, ça ceci, ça cela, il faut faire ci, il faut faire ça [...] les voitures électriques qui coûtent une fortune avec les batteries qui pour le moment ne sont pas recyclables qui utilisent des ingrédients qui ne sont pas recyclables et qui sont extraites de toute façon certainement très douteuses, on marche sur la tête en fin de compte, c'est ridicule.» (Festival Viva Cité, Public, Femme, 74 ans, enseignante retraitée, ceinture urbaine, Seine-Maritime)

Cependant, on note que pour les urbains, **l'écart à la norme crée plus fréquemment un sentiment de culpabilité**, que celui-ci soit ponctuel (comme lors des déplacements vers les festivals: «cette fois je suis venue en voiture, mauvaise élève ») ou non:

«[...] on prend toujours l'avion pour voyager [...] Deux fois par an, deux fois par an [...] on pourrait venir en vélo [sur le festival] [...] en fait, nous on habite un peu en périurbain, donc au quotidien, moi, je travaille à Caen centre-ville, je vais en voiture pour aller au travail et je devrais, j'ai des collègues qui habitent dans mon quartier qui vont en vélo, après oui, c'est

vraiment la facilité, ça c'est sûr.» (Festival Beauregard, Public, Femme, professeure, 56 ans, ceinture urbaine, Calvados)

À retenir

- Plus les publics et équipes sont âgé-es, plus iels sont nombreux et nombreuses à prendre la voiture thermique pour se rendre en festival. Sur l'ensemble des personnes qui se sont rendues en festival en train, la grande majorité a entre 20 et 40 ans. Les transports collectifs sont majoritairement utilisés par les plus jeunes de l'échantillon. Ces mobilités différenciées peuvent s'expliquer notamment par des effets d'âge (accès aux modes de transport) mais également générationnel (représentation des modes de transport).

- Les femmes sont bien plus nombreuses que les hommes à dire que le premier motif qui a motivé leur choix de mode de déplacement est le fait que les personnes avec qui elles sont venues ont choisi ce mode de déplacement. Elles sont également encore plus nombreuses à choisir leur mode de déplacement vers le festival, en priorité pour des raisons de sécurité. Par ailleurs elles recourent moins à la moto et au vélo que les hommes pour se rendre dans les festivals. Ces éléments s'expliquent par la persistance d'une ségrégation sexuée de l'espace et des pratiques de mobilité. Toutefois, eu égard, au vélo le clivage genré pourrait être atténué par la position sociale occupée par la majorité des enquêtées.

- Les personnes qui ont cité les raisons écologiques en raison principale sont majoritairement des utilisateurs et utilisatrices du vélo, du train, et de la marche. La norme éco-citoyenne de mobilité est diffuse parmi les catégories sociales intermédiaires et supérieures. Cependant si l'on regarde la fréquence à laquelle elle peut être appliquée, son appropriation est contrastée du fait notamment de différences d'accès entre territoires ruraux et urbains qui facilitent les mobilités alternatives ou au contraire contraignent à un usage quotidien de la voiture.

3. Une offre de service inégalement accessible et adaptée aux publics et équipes de festival

Les contraintes inhérentes à l'usage des différents moyens de déplacement ne sont pas propres aux modes de déplacement eux-mêmes, car elles découlent en partie des systèmes de transports pris dans leur ensemble. Pour chaque véhicule, les contraintes évoquées par les personnes interrogées sont « forgées par l'interaction des véhicules et des conditions de circulation, d'usage et d'accessibilité fournies par les réseaux de transport et leurs régulations » (Sociotopie, 2023).

Certaines des personnes interrogées par entretien ont expliqué leur trajet en voiture jusqu'aux festivals par la **faiblesse du réseau ferroviaire dans la région Normandie** :

« Disons que la région Normandie est pas très très bien desservie au niveau des Transports en commun, en tout cas au niveau des voies ferrées» (Festival Sorties de Bain, Équipe, 28 ans, agent de plateforme logistique, petite ville, Ille-et-Vilaine)

« La Normandie fait quand même partie des régions, du côté Basse Normandie on va dire, c'est quand même pas très bien desservi» (Festival Beauregard, Public, Homme, 43 ans, éducatrice spécialisée, commune rurale à habitat dispersé, La Manche)

Un récent numéro de la revue trimestrielle des Études normandes (2025) montre que **la région a connu une contraction importante de son réseau ferroviaire depuis plus d'un siècle**¹². En effet, si le réseau ferroviaire normand est en 1924 à son apogée, à compter des années 1960, nombre de lignes secondaires perdent « leur exploitation voyageur » au profit des marchandises. En 2024, la majorité des antennes fret ont disparu, de même que quasi toutes les dessertes voyageurs régionales qui existaient « encore en 1964 comme Caen-Flers ou Évreux-Honfleur » et « certains secteurs sont devenus de véritables déserts ferroviaires ». La dernière en date est la ligne Gisors-Serqueux qui, fermée en 2006 au trafic des voyageurs, rouvre ses portes en 2021 avant de les refermer en juillet 2024, faute de voyageurs suffisants pour amortir les coûts de sa mise en ligne pour la Région.

Cette **désertification ferroviaire** et plus largement la **faiblesse de l'offre de service de transports en commun** sont particulièrement **soulignées par les publics et équipes des festivals ruraux et/ou résidant dans des territoires ruraux**, comme cette bénévole :

« Rien n'est fait pour ça, au contraire on a l'impression qu'il y en a de moins en moins des services de bus [...] il n'y a rien, il n'y a rien du tout. Et c'est pas demain la veille, parce qu'on a essayé [...] de mettre en place des bus notamment pour les personnes âgées qui n'avaient pas de voiture pour desservir les campagnes mais en fait c'était difficile parce que...enfin ça n'a pas marché pour des raisons X ou Y, c'était un peu compliqué» (Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Ou encore de cette kinésithérapeute retraitée, conjointe d'un enquêté du festival Promenades Musicales du Pays d'Auge :

« [...] autrefois, j'avais de la famille dans la SNCF, et autrefois, les petites communes étaient reliées par des petits trains et c'est vrai que même les [...] paysans, on disait toujours ils vont à la ville, mais c'était grâce à ces petits trains [...] c'est génial les petits trains [...] bah oui les gares sont désaffectées [...] je pense qu'il faudra encore des années pour que la mobilité douce entre guillemets puisse se faire. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Par ailleurs, cet enquêté, comme d'autres personnes, nous ont également fait part de **la dangerosité de la pratique du vélo dans les territoires ruraux du fait de la vitesse de circulation des voitures et de l'absence de pistes cyclables dédiées** :

12 Cette contraction est également constatée à l'échelle nationale puisque le réseau ferroviaire y « a été divisé de moitié depuis les années 1930, principalement au détriment des petites lignes, en raison du transfert des investissements vers la route et la grande vitesse » (Beyer, 2021).

« C'est sûr que le jour où il y aura des transports en commun, il y aura des pistes cyclables dignes de ce nom, moi, je serai tout à fait d'accord de prendre les pistes cyclables pour aller [...] à 8KM, ça me posera pas de problèmes, j'ai encore la force physique pour ça donc je pourrais le faire mais là, si on fait le vélo, si on y va au vélo, franchement, on risque de se faire écrabouiller! C'est très dangereux, extrêmement dangereux! [...] c'est des petits chemins et c'est beaucoup trop dangereux, ils sont prêts à vous renverser, d'ailleurs il y a deux ans, il y en a une qu'ils ont écrabouillé [...] » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

«[...]il y a une départementale où les mecs roulent à 110km alors que c'est limité à 80, je le fais pas en vélo, voila donc là quand j'ai besoin d'aller dans ce supermarché, même si la distance est assez ridicule, je suis contrainte de le faire en voiture parce que j'aimerais continuer à vivre et pas rester tétraplégique parce qu'un kéké [...] me sera rentré dedans.» ((Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

Les publics et équipes de festivals enquêtés ont donc en partie des contraintes de déplacement liées à l'offre de service de transport, soit au niveau du site du festival, soit au niveau de leur lieu de départ (résidence principale).

a. Des enquêtés inégalement desservis selon la typologie du territoire d'implantation du festival

Tout d'abord, les festivals n'ont pas tous les mêmes conditions ou facilité d'accès. Si la grande majorité (85,1 %) des publics et équipes enquêtés affirment par

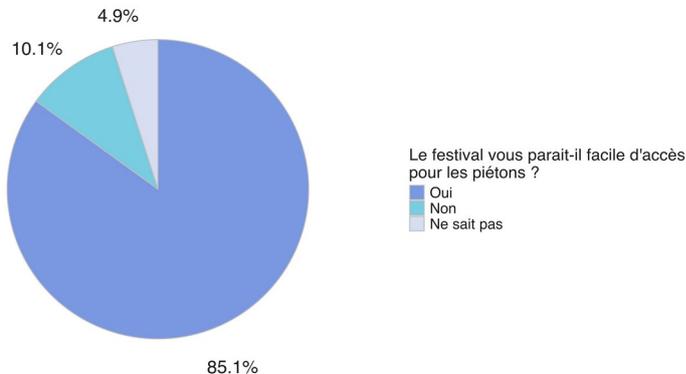
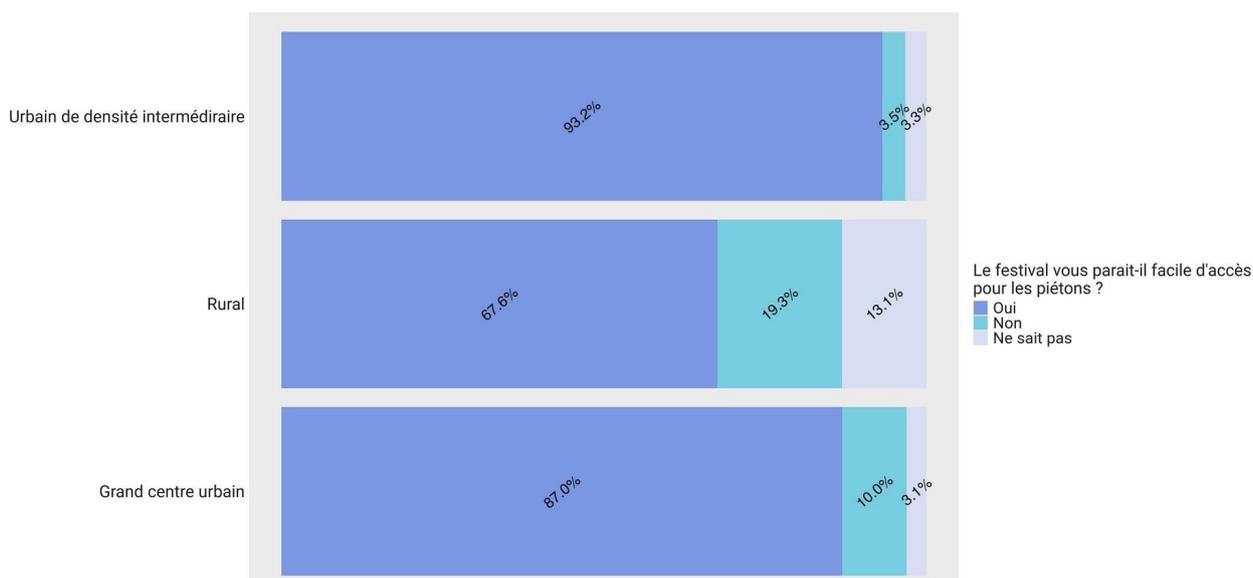


Figure 39. Marcheabilité du festival selon les enquêtés

exemple que le festival sur lesquels iels se sont rendu est facile d'accès pour les piétons, 10,1 % pensent qu'il ne l'est pas et 4,9 % disent de pas savoir répondre à cette question. De même pour l'accès cycliste, si 72,3 % des répondant-es jugent leur festival accessible pour les personnes venues en vélo, 9,7 % pensent qu'il ne l'est pas, et 18 % déclarent ne pas savoir.

Les festivals ne sont pas tous égaux en termes d'accessibilité piétonne, et la **typologie géographique** (densité) **du territoire d'implantation du festival** semble jouer sur cette marcheabilité des festivals.

Figure 40. Marchabilité du festival selon les enquêtées, par rapport à la typologie géographique du festival



87 % des enquêtées ayant travaillé ou participé à un festival en grand centre urbain jugent que celui-ci est facile d'accès pour les piétons et 93,2 % de celles et ceux qui se sont rendues en festival situé en zone urbaine de densité intermédiaire le jugent également accessible pour les piétons. **Ce taux est plus faible en ce qui concerne les festivals qui se trouvent en zone rurale : 67,6 % le trouve accessible, mais 19,3 % jugent qu'il ne l'est pas et 13,1 % déclarent ne pas savoir.** Sur l'ensemble des personnes qui se sont rendues en festival rural et qui jugent que le festival n'est pas facile d'accès pour les piétons, 85,8 % ont utilisé la voiture (thermique, électrique ou hybride) comme mode de déplacement principal. Pour les personnes qui ont répondu ne pas savoir, c'est 92,5 % qui ont pris la voiture. Or, pour celles et ceux qui se sont rendu en festival rural et qui jugent le festival facile d'accès pour les piétons, 71,9 % s'y sont rendu en voiture, et 11,8 % sont venues à pied.

La typologie géographique du festival, et donc son niveau d'accessibilité, influe sur les modes de déplacement choisis par les publics et équipes pour s'y rendre.

« Une fois qu'il y a des manifestations dans des zones rurales, bah la voiture est un outil précieux et indispensable [...]. C'est vrai que si vous n'avez pas de voiture bah vous n'y allez pas quoi ! » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 69 ans, journaliste retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

En effet, la **voiture thermique est bien plus utilisée par les publics et équipes qui se rendent en festival rural (67 %)**, que celles et ceux qui se rendent en festival urbain de densité intermédiaire (48,5 %) ou en festival situé en grand centre urbain (50,5 %). D'ailleurs, si l'on regarde les taux d'utilisation de la voiture (thermique hybride et électrique), cet écart est d'autant plus visible puisque sur l'ensemble des personnes qui se rendent en festival rural, plus de trois quarts d'entre elles et eux (77,3 %) utilisent la voiture. Quand on regarde du côté des personnes qui se sont

rendues en festival en grand centre urbain, ce taux atteint 58,7 %, et pour les personnes qui vont en festival urbain de densité intermédiaire, ce taux s'élève seulement à 53 %.

Tableau 11. Mode de déplacement principal utilisé selon le type géographique du festival

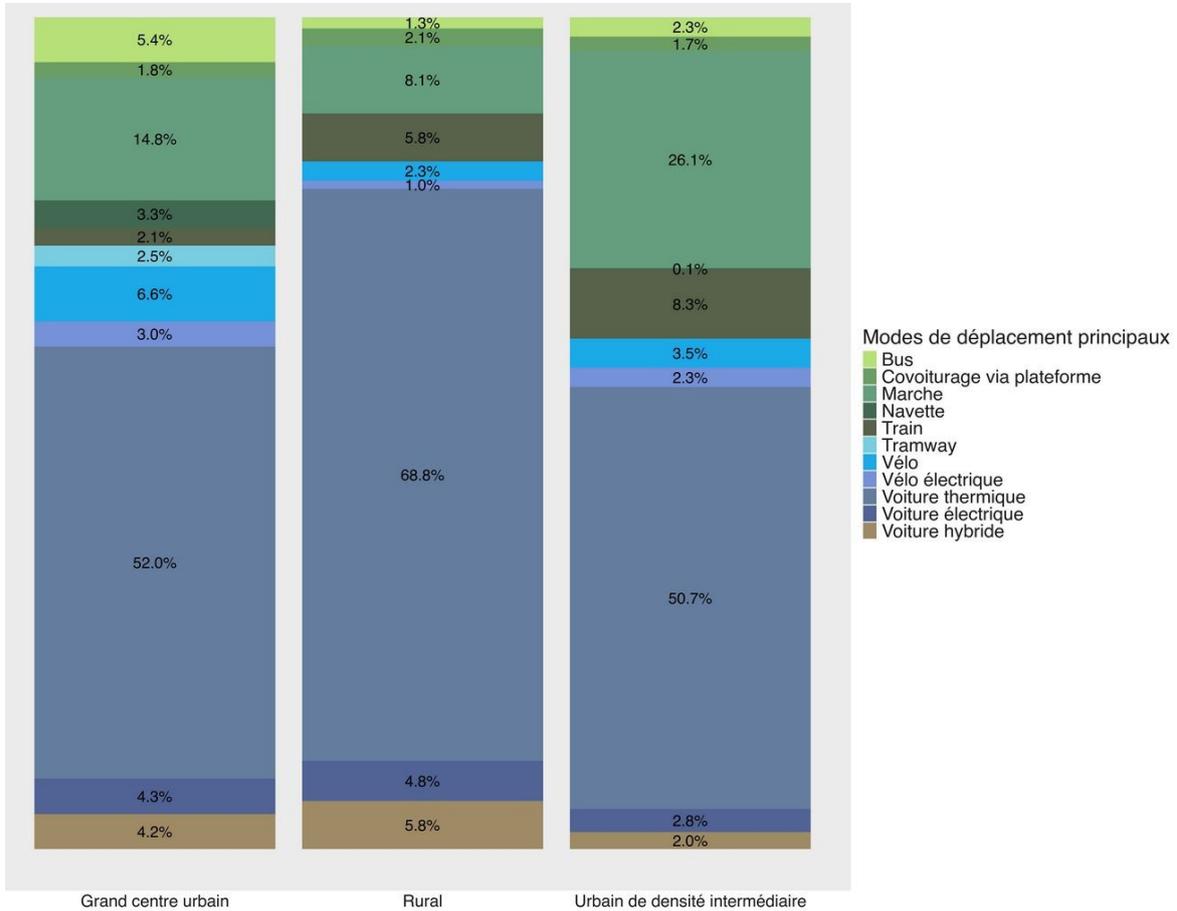
Mode de déplacement principal	Type géographique		
	Grand centre urbain	Rural	Urbain de densité intermédiaire
Auto-stop	0.2%	0%	0.1%
Autre	0.5%	0.4%	1.1%
Avion	0.2%	0%	0.3%
Bus	5.2%	1.3%	2.2%
Camion	0.1%	0.6%	0.3%
Camping-car	0.2%	0.4%	0.1%
Car	0.2%	0%	0.4%
Covoiturage via plateforme	1.8%	2.1%	1.7%
Deux-roues motorisés	0.4%	0%	0.7%
Marche	14.4%	7.9%	24.9%
Métro	0.7%	0%	0.1%
Navette	3.2%	0%	0.1%
Train	2.1%	5.6%	7.9%
Tramway	2.4%	0%	0%
Trottinette électrique	0%	0.8%	0.3%
Van	0.3%	0.6%	1 %
Vélo	6.4%	2.3%	3.3%
Vélo électrique	2.9%	0.9%	2.2%
Voiture thermique	50.5%	67 %	48.5%
Voiture électrique	4.1%	4.7%	2.6%
Voiture hybride	4.1%	5.6%	1.9%
Total	100 %	100 %	100 %

Eu égard aux enquêtées par entretien **la quasi-majorité est venue exclusivement en voiture thermique sur les sites ruraux des festivals, faute d'alternative :**

« Avec ma voiture parce qu'il n'y a pas d'autres moyens, ça c'est clair, ce sont des endroits qui sont un peu isolés en campagne ou dans les petits villages ou il n'y a pas du tout de moyen de transports. » (Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Parmi les véhicules les plus utilisés¹³ par nos enquêtés, la répartition différenciée de l'utilisation des moyens de déplacement par rapport à la typologie géographique est très visible sur le graphique ci-dessous.

Figure 41. Modes de déplacement principaux les plus utilisés selon le type géographique du festival



Au-delà du taux élevé d'utilisation de la voiture sur les festivals ruraux, nous pouvons remarquer que la part des enquêtés qui ont pris les transports en commun (bus, navette et tramway) est bien plus importante sur les festivals situés en grand centre urbain qu'ailleurs (11,2 %).

« On peut pas y aller en transports en commun sur le site parce que vraiment le site est en dehors de la ville et à ma connaissance, mais après j'ai pas cherché plus loin, à ma connaissance il n'y a pas de bus en fait qui fait la jonction entre Saint-Pierre à la localité et le château qui se trouve à 3 km de la localité, les panneaux du spectacle étaient très isolés [...] pour le coup comme on y allait en voiture en fait avec mon amie, elle est passée me prendre et après on y est allées toutes les deux à Saint-Pierre où on avait réservé une chambre d'hôtes et du coup ça nous a permis de rejoindre en voiture le château pour aller au lieu du spectacle » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 56 ans, directrice d'un cabinet de conseil et d'audit, grand centre urbain, Yvelines)

13 Ici, afin de rendre l'analyse ainsi que le graphique plus lisible et pertinent, nous avons décidé ici de sélectionner les modes de déplacement principaux les plus utilisés par notre échantillon. Pour ce faire, nous avons exclu les modes de déplacement utilisés par moins de 1 % des publics et équipes de festival (auto-stop, avion, camion, camping-car, car, deux-roues motorisé, métro, trottinette électrique et van).

Il en est de même pour le vélo, bien plus utilisé pour se rendre en festival situé en grand centre urbain (6,6 %) qu'ailleurs. Le train en revanche, semble favoriser plutôt quand on se rend en festival urbain de densité intermédiaire (8,3 % d'utilisateurs) et en festival rural (5,8 %).

Enfin, la **marche est bien plus utilisée par les publics et équipes qui se rendent en festival situé en grand centre urbain** (14,8 %), et plus encore par celles et ceux se rendant en **festival urbain de densité intermédiaire**, puisque ce sont plus d'un quart (26,1 %) qui s'y rendent à pied. C'est par exemple le cas de cette enquêtée qui s'est rendu à pieds jusqu'au festival Viva Cité:

« Façon Sotteville, c'est 30000 habitants mais c'est hyper dense, voilà c'est 1 kilomètres de rayon donc c'est voilà... il n'y a aucune excuse pour ne pas se déplacer à pieds [...] c'est très raisonnablement pentu donc franchement il n'y a pas d'obstacles. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 56 ans, grand centre urbain, Manche)

Sur les 8,1 % des personnes qui se sont rendues en festival rural à pied, la quasi-totalité (97,6 %) habitent à moins de 5 kilomètres du festival, et 2,4 % habitent à moins de 15 kilomètres. Par exemple, un bénévole résidant à Martagny nous explique s'être baladé avec ses amis dans la forêt avant de rejoindre l'exposition de photographie (le retour s'étant effectué cependant en voiture puisqu'il était fatigué).

b. Des enquêté·es inégalement desservis selon la densité de leur territoire de résidence

Si le type géographique du festival joue sur le choix des modes de déplacement des enquêtés pour se rendre en festival, le lieu de départ de leur trajet – lieu de résidence – est également un facteur important à prendre en considération. En effet, ces derniers sont **inégalement desservis en transports en commun selon qu'ils résident dans des territoires ruraux ou urbains**.

Un des premiers éléments que nous regardons, est la **pratique de l'intermodalité** par rapport à la densité du lieu de résidence des personnes interrogées.

Les personnes qui habitent dans une commune en **ceinture urbaine** sont sensiblement **les plus à même de pratiquer l'intermodalité** : la majorité (59,9 %) utilisent plus d'un mode de déplacement pour se rendre en festival alors que les personnes habitant dans des communes d'autres niveaux de densité sont moins de la moitié à utiliser plusieurs modes de déplacement (iels sont en moyenne 42,1 %). Les personnes qui habitent en **zone rurale** sont en moyenne une **majorité** (52 %) à **n'utiliser qu'un seul mode de déplacement** mais pratique donc (pour 48 %) d'entre elles et eux, l'intermodalité.

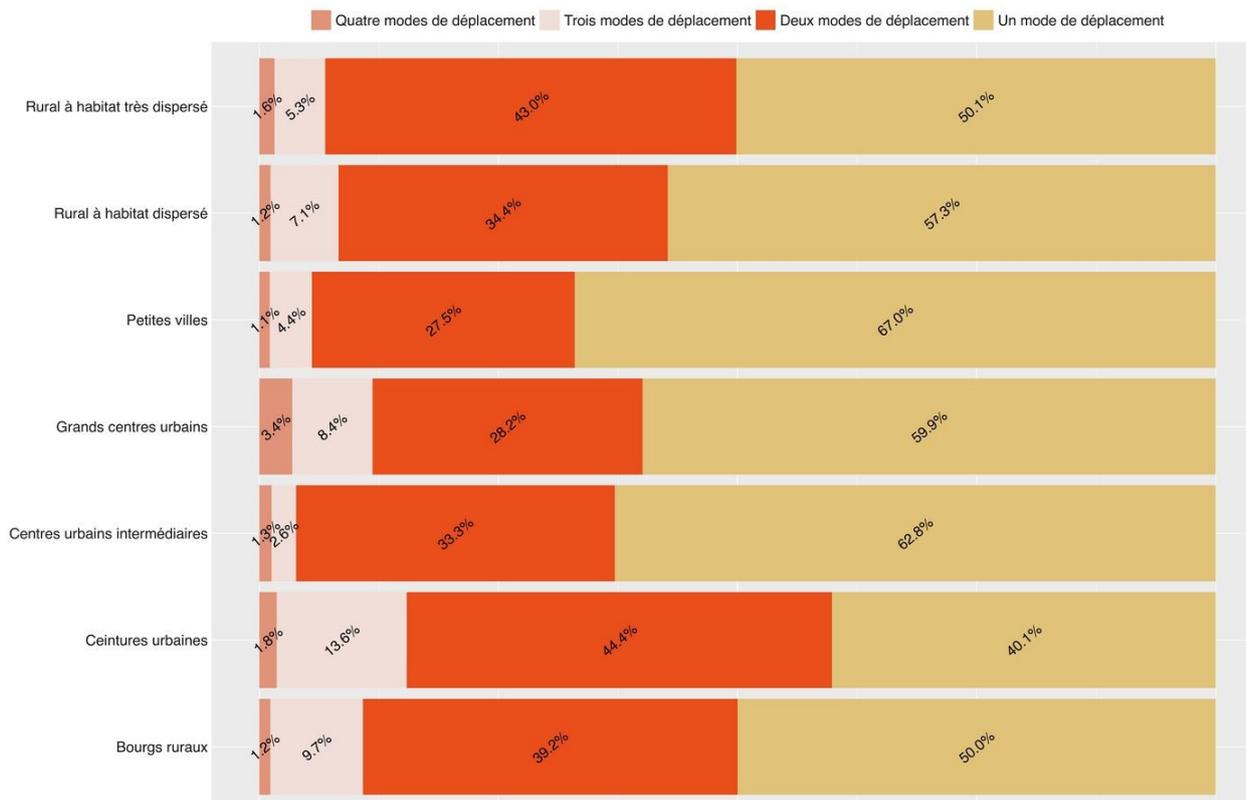


Figure 42: Pratique de l'intermodalité selon le niveau de densité du lieu de résidence

Cependant, comme nous l'avons vu plus haut dans le point sur « La marche : mode de déplacement secondaire privilégié », **pratiquer l'intermodalité ne veut pas nécessairement dire avoir une mobilité douce ou écoresponsable**. Par exemple, à la lecture du graphique ci-dessus, le taux très élevé de personnes issues de petites villes qui n'utilise qu'un seul mode de déplacement peut paraître étonnant, car les communes les plus denses disposent d'une offre de transport importante. De prime abord, nous pourrions donc penser que les lieux de résidence situés en territoire urbain, sont ceux qui permettent le plus de pratiquer une mobilité multimodale, mais ici, ce n'est pas le cas. Pour autant, sachant qu'intermodalité ne rime pas forcément avec pratique de mobilité douce, et que l'utilisation d'un seul mode de déplacement ne veut pas nécessairement dire utilisation de la voiture thermique, nous avons regardé les modes de déplacement utilisés pour chaque type de densité de territoire, pour les personnes qui n'ont pas pratiqué l'intermodalité.

Tableau 12. Mode de déplacement principal utilisé par les répondant·es qui ne pratiquent pas l'intermodalité, selon la densité de leur lieu de résidence

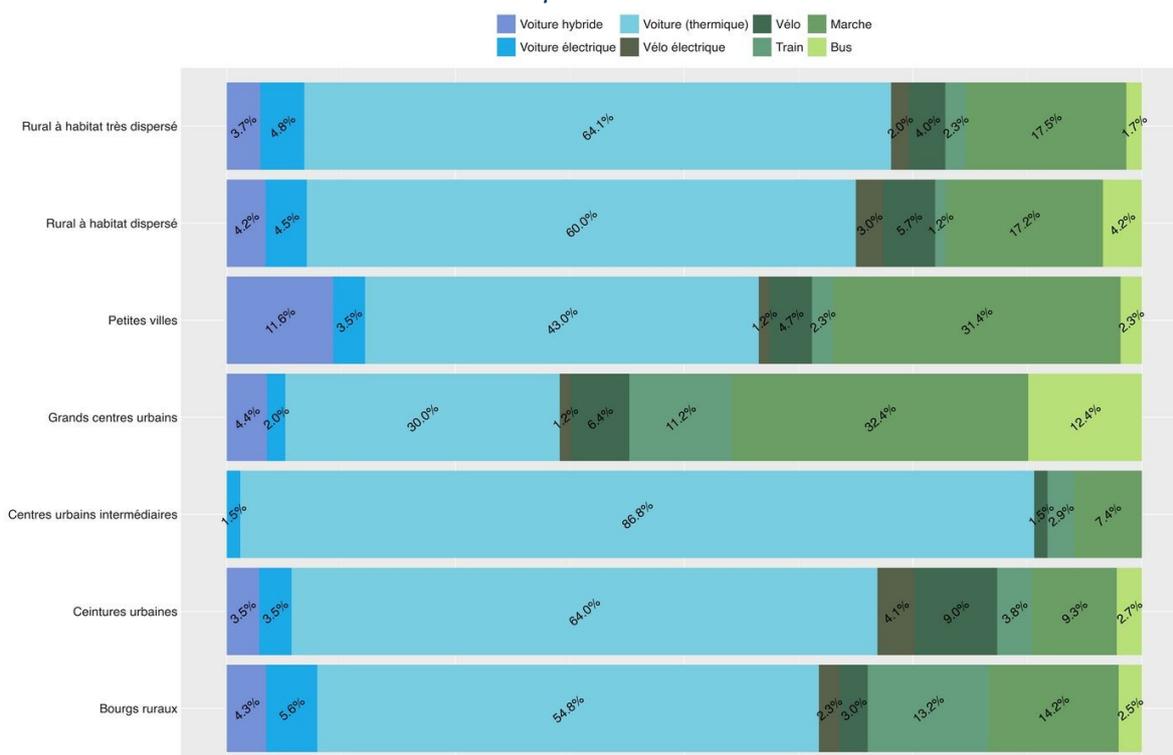
Densité	Bus	Marche	Train	Vélo et vélo électrique	Voiture thermique	Voiture électrique	Voiture hybride	Autre	Total
Rural à habitat très dispersé	0,5 %	24,9 %	0%	4,7 %	58,7 %	3,7 %	3,2 %	4,3 %	100%
Rural à habitat dispersé	1,8 %	20,3 %	0,5 %	9,4 %	55,0 %	4%	4%	13,0 %	100%
Petites villes	3,3 %	42,6 %	0%	4,9 %	29,5 %	4,9 %	8,2 %	6,6 %	100%
Grands centres urbains	8,3 %	43,3 %	0,6 %	7,0 %	32,5 %	1,9 %	2,5 %	3,9 %	100%
Centres urbains intermédiaires	0%	6,1 %	2%	2,0 %	77,6 %	2%	0%	14,3 %	100%
Ceintures urbaines	1,1 %	10,7 %	1,1 %	15,9 %	55,9 %	2,8 %	5,1 %	7,4 %	100%
Bourgs ruraux	1,8 %	18,4 %	4,1 %	4,6 %	56,2 %	4,1 %	4,6 %	6,2 %	100%

Il s'avère que sur toutes les répondant·es **résidant dans une petite ville, iels sont 42,6 % à avoir utilisé la marche comme unique mode de déplacement**. De même, sur l'ensemble des 59,9 % de personnes issues de grand centre urbain qui n'ont utilisé qu'un seul mode de déplacement, 43,3 % se sont rendues en festival à pied. Par contre, les personnes qui habitent en centre urbain intermédiaire sont bien plus nombreuses, quand iels n'utilisent qu'un mode de déplacement, à utiliser la voiture thermique (77,6 %).

Dans le graphique ci-dessous, nous pouvons observer, parmi les modes de déplacement les plus utilisés par nos enquêtées, la répartition de ces modes selon la densité du lieu de résidence des répondant·es.

La première chose que nous pouvons remarquer, c'est qu'il existe bel et bien une **répartition différente de l'utilisation des modes de déplacement selon les niveaux de densité des lieux de résidence** des répondant·es.

Figure 43. Mode de déplacement principaux les plus utilisés selon la densité du lieu de résidence des répondant·es



Les personnes provenant de **commune en grand centre urbain** sont bien moins nombreuses à prendre la voiture thermique pour se rendre en festival (30 %) que les personnes venant d'autres types de territoires. Elles sont également plus nombreuses à prendre le bus (12,4 %). Les personnes résidant en grand centre urbain sont proportionnellement aussi nombreuses à utiliser la marche (32,4 %), que les personnes issues de petites villes (31,4 %).

Si au premier coup d'œil, nous pourrions être surpris·es du taux d'utilisation de la voiture thermique par les personnes vivant en centre urbains intermédiaires – second niveau de densité le plus élevé –, nous pouvons l'expliquer par la distance parcourue par ces personnes. La majorité d'entre elles et eux parcourent plus de 30 kilomètres (52,5 %) et plus d'un quart (26,9 %) parcourent plus de 100 kilomètres pour se rendre en festival. De plus, si la grande majorité des personnes logeant dans une commune en centre urbain intermédiaire se rend en festival en voiture thermique (86,8 %), iels ne représentent pas pour autant une grande part de l'échantillon global. Sur l'ensemble des personnes venues en voiture thermique, elles ne représentent que 3,8 % des utilisateur·rices.

Si on regarde maintenant la proportion de **personnes utilisant la voiture thermique** pour se rendre en festival, selon la densité de leur lieu de résidence, on peut voir que **la grande majorité (74,2 %) viennent d'une zone rurale**, et parmi elles, près de la moitié viennent d'une commune rurale à habitat dispersé (45,9 %). On peut donc supposer que les publics et équipes venant de milieux ruraux – peu des-

servis en transports – n’ont pas d’autre choix que d’utiliser la voiture (thermique) pour se rendre en festival. En effet, sur l’ensemble des personnes qui justifient l’utilisation de leur mode de déplacement parce qu’**elles n’ont pas d’autres possibilités depuis leur lieu** de départ, **78,5 % vivent en milieu rural** (bourg rural, commune à habitats dispersés ou commune à habitats très dispersés) et sur toutes ces personnes, **79,8 % utilisent la voiture thermique** pour se rendre en festival.

De fait, de nombreux enquêtés résidant dans les zones rurales, expliquent être **venus en voiture, faute d’alternative** :

« Malheureusement, [j’ai pris] la voiture [...] on imagine même pas, moi je vis en France périphérique, je sais pas si vous avez entendu parler de ça, mais c’est le néant, il n’y a rien, et c’est... on est dans le désert[...] il y a pas d’autre offre. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d’Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

« Mais de toute façon ici, c’est la voiture! Si on n’a pas de voiture, ici, on meurt [...] C’est quelque chose qui est assez connu dans les études relatives au monde rural. Quand on se rappelle les gilets jaunes et tout ça, sans voiture on ne vit pas, voilà! (Festival Promenades Musicales du Pays d’Auge, Public, Homme, 69 ans, journaliste retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Que ce soit dans les déplacements exceptionnels, de loisirs ou encore quotidiens, **la voiture apparaît en effet indispensable dans ces territoires ruraux**, généralement éloignés des services:

« Quand on vit à la campagne, on a besoin d’une voiture même pour se nourrir, pour aller voir le médecin, on a besoin sans arrêt d’une voiture [...] la campagne sans voiture, c’est pas possible ! » (Festival photo Martagny, Public, Femme, environ 70 ans, psychologue scolaire retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Oise)

Comme le reflètent ces témoignages, **l’usage de la voiture apparaît particulièrement contraint par l’absence d’offre** pour les habitants de la ruralité. Toutefois, si le taux de motorisation est particulièrement élevé dans les territoires ruraux, « le kilométrage annuel moyen stagne et même régresse depuis 2000 [...], et plus nettement encore au cours des dix dernières années » du fait d’une **réduction des déplacements motorisés non contraints et par un recentrement de ces derniers à proximité du domicile** (Flipo, 2021: 54-55). Cette réduction est d’ailleurs perceptible dans les différentes marges de manœuvre (changement de comportement de consommation, covoiturage) que nous avons décrites plus haut et qui sont mises en place par les publics et équipes ayant un usage contraint de la voiture, et qui sont toutes des habitant·es de la ruralité. Par ailleurs, ce recentrement pourrait être une des raisons possibles de la forte proximité géographique entre les lieux de résidence et des festivals eu égard aux publics et équipes résidant dans des territoires ruraux, ce que sous-tend cette benvole mettant aussi en avant l’inégale répartition de l’offre sur le territoire:

«[...] quand on est en campagne, qu’on est loin des villes, on n’est pas privilégiés, c’est pour ça aussi que ce spectacle des promenades musicales c’est bien parce que ça ramène de la

musique sur place à des gens qui n'auraient pas forcément l'occasion de l'entendre hein, les gens n'ont pas toujours les moyens ou la possibilité matérielle d'aller à Caen ou dans les grandes entre guillemets, ça vous fait rire vous qui êtes Parisienne sans doute, les grandes métropoles » (Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Les résultats quantitatifs montrent en effet que les publics et équipes venant de territoires ruraux sont sensiblement plus nombreux et nombreuses à parcourir de courtes distances entre leur lieu de résidence et le festival : 53,2 % d'entre elles et eux parcourent moins de 15 kilomètres et 11,4 % en parcourent plus de 100, quand du côté des personnes qui vivent en milieu urbain de densité intermédiaire, 50 % parcourent moins de 15 kilomètres et 15,6 % en parcourent plus de 100.

Les données issues du questionnaire montrent également que, lorsqu'on vit dans un **grand centre urbain**, on parcourt de **courtes distances entre son domicile et le festival** auquel on assiste ou sur lequel on travaille : la majorité de nos enquêtées résidant en grand centre urbain (64,5 %) ont parcouru moins de 15 kilomètres pour se rendre en festival, et ne sont que 28,6 % à avoir utilisé la voiture thermique. En effet, **les communes les plus denses bénéficient d'une offre accrue en matière de modes alternatifs favorisant de fait les déplacements hors voiture** (Flipo, 2021). Les personnes résidant dans ce type de commune font généralement état des facilités d'accès à ces modes alternatifs comme l'illustre cette enquêtée :

« C'est assez facile pour moi parce que j'habite dans le 20^e, je prends ma ligne de métro, c'est la ligne trois pour aller jusqu'à St-Lazare, là, je prends le train jusqu'à Caen et à Caen, j'ai pris un bus. » (Festival du Film de Cabourg, Public, Femme, 64 ans, directrice territoriale de service social, grand centre urbain, Paris)

«[...] non après on a une politique de la municipalité sur l'agglomération de Rouen qui est plutôt écolo et du coup il y a beaucoup de pistes qui ont été faites depuis de nombreuses années donc c'est hyper facile de se déplacer à vélo sur Rouen. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 43 ans, éducatrice spécialisée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

D'ailleurs, on peut constater, sauf très rares exceptions, des changements dans les modes de transports en regardant comment les ruraux se déplacent dans les territoires urbains. Prenons le cas de cet enquêté qui, en situation bi-résidentielle, partage ses semaines entre Paris et la Normandie:

«À Paris, je prends le bus [...] [là] par nécessité en voiture parce que sinon si on veut faire un bon régime, on n'a pas de voiture et donc on marche à pied et on fait pas de courses.» (Festival photo Martagny, Équipe, Homme, 81 ans, directeur de la communication retraité, grand centre urbain, Paris)

Ou encore de cette ancienne parisienne, désormais installée dans une commune rurale de l'Oise:

« [...] la campagne sans voiture c'est pas possible ! [...] Ah bah à Paris, on a pas besoin de voiture, on a besoin d'une voiture pour sortir, pour quitter Paris [...] [je prenais] beaucoup le métro. » (Festival photo Martagny, Public, Femme, environ 70 ans, psychologue scolaire retraitée, rural à habitat dispersé, Oise)

On remarque par exemple que les personnes qui vivent en grand centre urbain et qui se rendent en festival rural sont bien plus nombreuses à utiliser la voiture thermique (66,7 %) que les personnes qui vivent et se rendent en festival situé en grand centre urbain (18,6 %). L'écart est certes moins grand, pour autant, les personnes qui vivent en zone rurale, sont également moins nombreuses à utiliser la voiture thermique quand elles se rendent dans un festival situé en grand centre urbain (54,2 %) que lorsqu'elles se rendent en festival rural (69,8 %).

En règle générale, il semble que, **peu importe la densité du lieu de résidence**, les publics et équipes de festival ont tendance à être **plus nombreux et nombreuses à utiliser la voiture thermique quand iels se rendent sur un festival en zone rurale**, que quand iels se rendent en festival situé en grand centre urbain. La seule exception est pour les personnes qui résident dans des petites villes. En effet, seul 15,4 % d'entre elles utilisent la voiture thermique pour se rendre en festival rural quand 60,5 % l'utilisent pour se rendre en festival situé en grand centre urbain. Ce taux plus élevé d'utilisation de la voiture thermique vers les festivals urbains pour les personnes vivant dans des **petites villes** s'explique en partie par la distance qui les séparent de leur festival: quand elles se rendent en **zone rurale** pour assister ou travailler en festival, plus des trois quarts d'entre elles (76,9 %) se trouvent à **moins de 5 kilomètres et la majorité vient à pied** (61,5 %) – ce qui réduit donc considérablement le taux d'utilisation de la voiture par ces dernières. En revanche, lorsqu'elles se rendent en **festival de grand centre urbain**, la majorité (50 %) parcourent **plus de 30 kilomètres et s'y rendent en voiture thermique** (60,5 %).

À retenir

- Certaines personnes interrogées ont expliqué leur trajet en voiture jusqu'aux festivals par la faiblesse du réseau ferroviaire dans la région. De fait, un récent numéro de la revue trimestrielle des Études normandes montre que la région a connu une contraction du réseau ferroviaire depuis plus d'un siècle. La désertification ferroviaire et plus largement la faiblesse de l'offre de service de transports en commun sont particulièrement soulignées par les publics et équipes des festivals ruraux et/ou résidant dans des territoires ruraux.
- La voiture thermique est bien plus utilisée par les personnes qui se rendent en festival rural que celles et ceux qui se rendent en festival urbain de densité intermédiaire ou en festival situé en grand centre urbain. Les personnes qui habitent dans une commune en ceinture urbaine sont sensiblement les plus à même de pratiquer l'intermodalité.
- La grande majorité des personnes utilisant la voiture thermique pour se rendre en festival, habitent en zone rurale et sur l'ensemble des personnes qui justifient l'utilisation de leur mode de déplacement parce qu'elles n'ont pas d'autres possibilités depuis leur lieu de départ, la grande majorité vit également en milieu rural.

c. Des mobilités induites par des contraintes horaires, matérielles, familiales, et économiques

En sus de l'inégale desserte des modes de transports alternatifs à la voiture dans les territoires, d'autres éléments ont également été mis en avant par les enquêtés. C'est notamment celui de **l'inadaptation de l'offre de transports en commun aux horaires des festivals** lorsque ces derniers se déroulent en soirée, que ce soit évidemment pour les personnes résidant dans les territoires « ruraux » :

« Je sais pas s'il y aurait les moyens d'y aller en transports en commun, on est à la campagne hein ! En plus, les horaires c'est le soir donc enfin ça peut être l'après-midi mais ça finit le soir du côté de 22 h, 22h30 donc transports en commun à la campagne à 22h30 euh...je vois pas bien...» (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 75 ans, auto-entrepreneur retraité, bourg rural, Calvados)

« Le problème du train, c'est que je peux le prendre pour partir mais le soir après je suis bloquée sur place parce que bah au niveau des horaires, ça correspond pas pour les retours » (Festival des Sorties de Bain, Public, Femme, 35 ans, professeure des écoles, bourg rural, Manche)

mais également dans **ceux plus « urbains »**, plus ou moins proches des sites des festivals comme l'illustrent le cas de ces deux enquêtées venues en voiture :

«Si vous voulez le festival, par rapport au festival, si ça se termine à deux heures ou trois heures du matin quand on est...c'est...Il n'y aura pas de solutions» (Festival Vivacité, Public, Femme, 74 ans, professeure retraitée, ceinture urbaine, Seine Maritime)

«[...] surtout pour rentrer le soir, en fait, j'ai pas de solution pour rentrer autrement. Il n'y a pas de transports en commun en dehors de Caen » (Festival Beauregard, Public, Femme, 48 ans, dosimétriste, petite ville, Calvados)

ou encore de cette bénévole qui, usagère du bus, ne sait pas encore comment elle fera pour rentrer chez elle après la soirée organisée par le festival du film de Cabourg :

«Ce qui est énervant c'est qu'il y a une soirée le samedi [...] soir mais le problème, c'est que moi je n'ai pas de voiture donc pour rentrer chez moi, je ne sais pas comment je vais faire encore samedi soir» (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Seine-Maritime)

Par ailleurs, et bien que ce fait nous ait été rapporté par une seule personne, les horaires des transports en commun peuvent également s'appliquer inégalement sur une même commune :

« Oui, c'est facile, c'est bien desservi [...] donc oui le bus pour moi c'est d'une facilité, il n'y a aucune excuse pour ne pas prendre le bus, surtout à Rouen on est quand même bien desservis [...] je suis en train de réfléchir, parce qu'on a des bus jusqu'à minuit, je me souviens plus,.. Ah si ! j'ai déjà pris la voiture un soir parce qu'après j'aurai plus de bus pour rentrer au fait [...] il y a [...] des bus qui passent plus tard mais pas pour mon quartier [...] parce qu'on est un quartier sensible et qu'il y a eu souvent des soucis avec des bus caillassés, pas tout le temps mais souvent [...] c'est pour ça que je moi, je pourrais jamais rentrer dans mon

quartier à deux heures.» (Festival Vivacité, Équipe, Femme, 63 ans, comptable retraitée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

Cette contradiction existante entre la possibilité de venir mais non de repartir le soir en transports en commun, est d'autant plus prégnante pour **les équipes des festivals qui, du fait de leurs contraintes « professionnelles », sont parfois amenées à travailler tard après le départ des publics :**

« Pour les Sorties de bain [...], j'y vais en voiture parce que je ne sais jamais à quelle heure je vais finir etc. Depuis tout récemment, il y a un système de car entre St Pierre et Granville, un car qui est mis par [...] la communauté de communes mais comme je termine très tard, je peux pas en profiter [...] Donc sur Granville, bien souvent pour des histoires d'horaires, j'y vais en voiture [...] pour les Grandes Marées [...] une fois, j'ai pris le car [...] mais comme je suis bénévole, je finis encore plus tard que les navettes [...] la dernière partait je crois à mi-nuit et demie ou une heure, donc c'est tard [...] il y avait plein de gens qui le prenait mais moi, je fais partie des bénévoles donc une fois que les gens partent, faut ranger ou préparer le lendemain etc, et c'est encore plus tard et donc évidemment qu'ils vont pas affecter la dernière navette sur le dernier qui travaille sur le site.» (Festival Sorties de Bain, Équipe, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

Toutefois, même si ce cas nous a été signalé que par une seule enquêtée, **cette problématique peut également se poser en sens inverse :**

« Bah là, c'est le cas, il y a des navettes. Maintenant, en tant que bénévole, nous on a des horaires à respecter donc on va pas prendre la navette. Il faut impérativement être là une demi-heure avant la séance [...] La navette du matin, on peut pas, elle arrive pas à l'heure.» (Festival du Film de Cabourg, Équipe, Femme, 67 ans, sophrologue et agent de la SNCF retraitée grand centre urbain, Val-d'Oise)

De plus, ces contraintes « professionnelles » peuvent aussi amener les bénévoles à **transporter du matériel** ce qui les amène à privilégier la voiture pour venir jusqu'au festival. Sur l'ensemble des membres d'équipes qui ont répondu au questionnaire, 22,8 % disent utiliser leur voiture durant le festival pour la logistique de ce dernier (transport de matériel, de personnes...):

« Quand on est au travail, enfin, c'est du bénévolat, mais je considère ça, les missions, c'est un travail, il faut des fois transporter des choses comme ça, alors très souvent je fais St Pierre et Granville en voiture [...] par exemple, vous savez ce que c'est des akilux ? Des panneaux en plastique rigide [...] et des fois il y en a qui sont à récupérer ou alors il faut faire la signalétique pour faire les routes d'accès tout ça [...] enfin voilà et donc des fois faut aller récupérer des choses ou.. emmener des oriflammes ou voilà. C'est rare, c'est pas le principal du travail, ça peut arriver donc il vaut mieux avoir la voiture, etc.» (Festival Sorties de Bain, Équipe, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

De manière exceptionnelle cependant, le vélo est également, en complément du camion ou de la voiture, utilisé dans ce cadre par ces deux collègues du festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin :

« On est deux, le régisseur qui a aussi son vélo électrique, son espèce de vélo moto là, et donc quand il est là, il l'utilise comme ça et donc tous les deux ont fait ça quoi, donc on a des sacoches, on transporte [...] des livres, des [...] bouteilles d'eau tout ça, j'ai mis dans des

sacoche [...] donc depuis mercredi, je fais beaucoup de vélo à l'intérieur quoi [...] J'ai aussi la voiture. En fait, je suis venue avec mon vélo et il est resté là tous les soirs et j'avais une voiture que mon frère m'a prêtée là parce qu'on transporte aussi des auteurs et je peux pas les mettre sur mon porte-bagage [...] Je les ai emmenés un peu à la plage et faire un petit resto sur la côte et on avait prévu des voitures pour transporter tout le monde quoi.» (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, enseignante, grand centre urbain, Manche)

« Mon objectif ça serait d'avoir une remorque à vélo pour pouvoir faire ça comme à Rennes, je connais une asso à Rennes qui fait ça aux Trans Musicales, ils font les runs en vélo mais voilà, faut être équipé. Et puis même s'ils arrivent à transporter pas mal de volumes, c'est quand même des gros volumes que j'ai à faire donc là souvent j'emprunte le camion du service culturel de la ville quand je travaille avec des associations. Donc là j'ai un camion pour faire les runs ici [...] une fois que tout est installé je suis en vélo, et en montage je viens en vélo et j'ai le camion qui est ici et je fais tous mes runs à partir de là quoi » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Homme, 43 ans, régisseur, ceinture urbaine, Manche)

Du côté des publics, la voiture peut également servir à transporter du matériel, comme l'explique cette enquêtée, propriétaire d'une résidence secondaire à Cabourg :

« Ah je ne viens pas spécialement pour le festival, non. On vient pour les vacances [...] Parce que quand on est ici on va beaucoup marcher dans le Cotentin, et y aller par le train ou d'autres moyens c'est plus compliqué. Quand on est là-bas sur place on rayonne aussi donc c'est principalement pour ça [...] on a besoin de la voiture sur place. Comme je vous dis, état donné qu'on va camper en plus quand on est là nous, on adore camper dans le Cotentin ou en Suisse Normande pour faire des randos, c'est indispensable quoi la voiture [...] on a [...] le camping-gaz pour faire à manger, un petit peu de vaisselle, la tente, le matelas pneumatique. Avec le train franchement c'est compliqué. » (Festival du film de Cabourg, Public, Femme, 72 ans, conseillère en économie sociale et familiale retraitée, ceinture urbaine, Eure-et-Loir)

Ce sont aussi les « **contraintes familiales** » qui peuvent amener les publics à se reporter sur la voiture. C'est le cas notamment **lorsque des enfants sont du voyage**, comme le sous-tendent les propos de ces deux enquêtées :

« Oh oui, oui, oui avec les petits enfants c'est plus pratique [...] ça fait loin à pieds, pour venir, ça va mais faut repartir après [...] j'avais peur que ça fasse trop » (Festival de Photo Martigny, Public, Femme, 68 ans, employée dans la grande distribution retraitée, commune rurale à habitat dispersé)

« C'est quand même un public qui est plutôt familial et en général qui dit famille, dit enfants donc forcément la voiture quoi! » (Festival Sorties de Bain, Équipe, Homme, 28 ans, agent de plateforme logistique, petite ville, Ille-et-Vilaine)

Présente lors de l'entretien avec son conjoint, cette retraitée joint par ailleurs à ces contraintes familiales, la question du coût que nous nous proposons de développer ci-après.

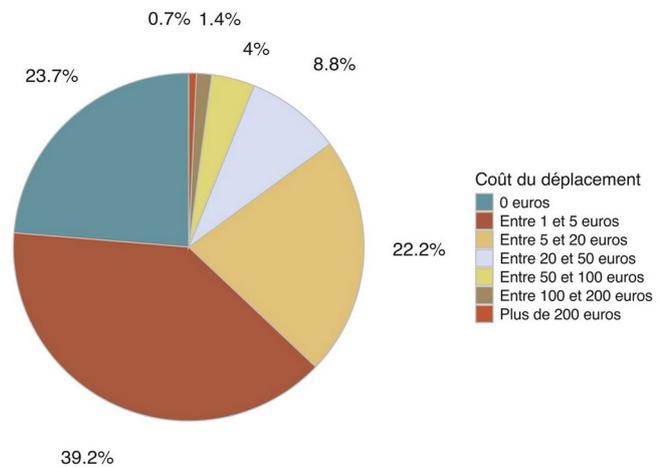
« Vous pouvez pas toujours mettre un gosse sur un vélo quoi! Et puis les vélos de bobos hollandais là, avec des grandes cuves où ils mettent leurs gosses, ça un prix monstrueux ça! »

(Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

En effet, les **considérations économiques** entrent également en jeu lorsqu'il s'agit de choisir son mode de déplacement, voire, de choisir où l'on se déplace.

Sur l'ensemble des répondant·es, **plus d'un tiers a dépensé entre 1 et 5 euros pour se rendre en festival** (39,2 %). Pour partie non négligeable d'entre elles et eux (23,7 %), le trajet entre leur domicile et le site du festival ne leur a rien coûté, et pour 22,2 %, celui-ci leur a coûté entre 5 et 20 euros. Seules **14,9 % estiment que leur trajet vers le festival a coûté plus de 20 euros** : 8,8 % disent avoir dépensé entre 20 et 50 euros, 4 % entre 50 et 100 euros, 1,4 % entre 100 et 200 euros et enfin 0,7 % plus de 200 euros. Les coûts de déplacement pour effectuer le trajet entre le domicile et le site du festival sont dues, entre autres, à la distance à parcourir et au mode de déplacement utilisé.

Figure 44. Coût du déplacement entre le lieu de résidence et le site du festival



De manière générale, il semble que **plus la distance à parcourir est élevée, plus le coût du trajet est élevé**. Sur toutes les personnes qui ont parcouru moins de 5 kilomètres, 93,3 % n'ont pas dépensé d'argent pour effectuer leur trajet, à l'inverse, sur toutes les personnes qui ont parcouru entre 200 et 400 kilomètres, la majorité (53,9 %) a dépensé plus de 50 euros. De fait, sur toutes les personnes qui n'ont rien dépensé pour se déplacer jusqu'en festival, 53,7 % sont venues à pied, 16,1 % en vélo et 5,4 % en vélo électrique. Les personnes qui sont venues en voiture thermique, elles, indiquent dépenser de l'argent : les trois quarts (78,5 %) disent avoir dépensé entre 1 et 20 euros, elles sont par contre peu nombreuses à avoir dépensé plus de 20 euros pour se déplacer en voiture thermique jusqu'au festival – puisqu'elles sont aussi peu nombreuses à effectuer de longues distances.

Sur l'ensemble des personnes qui disent **ne pas avoir dépensé d'argent pour effectuer leur trajet**, **27,9 % sont des cadres et professions intellectuelles supérieures**, et **17,6 % sont des étudiant·es**. Ces dernières sont 66,1 % à avoir dépensé moins de 5 euros pour se déplacer en festival, dont plus d'un tiers (35,9 %) disent n'avoir rien dépensé. Les autres personnes sans activité professionnelle sont, elles, 71,4 % à avoir dépensé moins de 5 euros.

Les deux catégories socioprofessionnelles – **étudiants et autres personnes sans activité professionnelle** – sont celles qui utilisent le moins la voiture thermique. En effet, alors que pour quasi toutes les autres catégories, la majorité utilise la voiture

thermique pour se rendre en festival, les étudiant·es ne sont que 39,9 % à choisir ce mode de déplacement, et chez les autres personnes sans activité professionnelle, ce taux s'élève seulement à 35,4 %. Pour ces personnes, l'alternative semble être la marche, ce qui est cohérent puisqu'il existe une relative proximité géographique entre elles et le festival. De fait, les catégories des étudiants, ouvriers qualifiés, agriculteurs, exploitants et autres personnes sans activité professionnelle parcourent sensiblement de plus courtes distances pour se rendre en festival (en moyenne, 40,7 % parcourent moins de 5 kilomètres) que les catégories cadre et profession intellectuelle supérieure, profession intermédiaire, cadre moyen, employé et personnel de service, main d'œuvre et ouvrier spécialisé chef d'entreprise, artisan, commerçant, retraité et qui sont en moyenne 44,9 % à parcourir entre 5 et 30 kilomètres pour se rendre en festival.

De leur côté, les **cadres et professions intellectuelles supérieures sont moins d'un quart (23,2 %) à n'avoir rien dépensé pour leur trajet**, et sur l'ensemble des personnes qui estiment avoir **dépensé entre 50 et 100 euros, 37,5 % sont des cadres et professions intellectuelles supérieures**, et 20 % appartiennent à la catégorie « Profession intermédiaire et cadre moyen ».

Comme mentionné précédemment, les publics et équipes des festivals sont **peu nombreux et nombreuses parmi notre échantillon à sélectionner les raisons économiques comme motif principal (1,3 %) ou même en second motif (3,4 %) du choix de leurs modes de déplacement**. Parmi celles et ceux qui ont choisi les raisons économiques en premier motif, 30 % sont des étudiant·es, 15 % appartiennent à la catégorie « profession intermédiaire, cadre moyen », 12,5 % sont des cadres et profession intellectuelle supérieure et 10 % sont d'autres personnes sans activité professionnelle. Ces dernières se sont rendues au festival principalement en bus (22,5 %), en voiture thermique (22,5 %), et en train (17,5 %).

Certaines des personnes interrogées par entretien, majoritairement situées parmi les professions intermédiaires, ont évoqué à plusieurs reprises la question du coût, et ce, davantage que dans la partie qualitative de l'étude de 2023. Cet argument du coût n'exclue cependant pas nécessairement d'autres motifs, comme l'illustre cette enquête :

«[...] je suis à la campagne, et c'est pas comme ci là encore, il y avait des liaisons ferroviaires [...] il y a une gare, techniquement à Fécamp, faut faire je crois 4 changements et vous arrivez à Dives-sur-Mer ou à Saint-Pierre-en-Auge. C'est très très bien que ces concerts soient à Dives sur Mer, et à Saint-en-Auge, j'ai pas envie qu'ils soient au Zénith de Caen, mais voilà c'est littéralement impossible en transports en commun ou alors il faut compter effectivement une nuit sur place parce que de toute façon il n'y a pas de retour donc en termes de budget, vu le prix des billets SNCF quand vous avez trois changements...» (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

Exception faite d'une ancienne cheminote venue en train puisqu'elle bénéficie de la gratuité, de nombreux enquêtés mettent en avant la **corrélation entre le coût**

des trains et le report sur la voiture dans le choix de leur mode de transport jusqu'au festival :

« Parce qu'au niveau transport, le train par exemple, c'est extrêmement cher par rapport à la voiture même si effectivement, il y a des coûts parce que la voiture, on l'utilise quand on s'en sert mais n'empêche que moi, la voiture, elle est payée, j'ai les frais effectivement quand je m'en sers, l'essence, mais en différence avec le train, le train est pas du tout, est pas tellement accessible. » (Festival Beaugard, Public, Femme, 46 ans, éducatrice spécialisée, commune rurale à habitat dispersé, Manche)

Dans le calcul du coût du transport, les entretiens montrent que **la voiture est davantage privilégiée par rapport au train, lorsqu'il y a covoiturage**. En effet, nombre d'enquêtées avancent notamment l'argument du coût pour expliquer le choix d'utiliser ce mode de déplacement groupé pour se rendre sur les festivals et plus largement vers d'autres destinations que ce soit, et c'est majoritairement le cas, de manière informelle entre amis ou en famille :

« Mais nous deux comme on partage à chaque fois les frais, bah ça nous coûte moins cher que le train ! » (Festival du Film de Cabourg, Public, Femme, 62 ans, infirmière retraitée, commune rurale, Seine-et-Marne)

« en général on préfère covoiturer, c'est moins cher, [...] [le train] c'est trop cher et ça marche pas ! [...] » (Festival Photo Martigny, Public, Femme, 68 ans, professeure retraitée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

ou, plus exceptionnellement, via plateforme, le covoiturage pour le conducteur pouvant s'avérer alors rentable comme le mentionne cet enquêté :

« [...] un passager ça lui coûte entre 10 et 12 euros, j'ai pas le prix exact [...] bah du coup, en général je prends trois personnes et donc je gagne 36 euros enfin, il y a l'essence que je paie [...] l'essence [...] en général ça me coûte à peu près 80 euros, sachant qu'avec un plein je peux faire 850 kilomètres (rires) [...] mais en gros mon trajet il est rentabilisé avec les 36 euros [...] ça permet de couvrir les frais. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 28 ans, agent de plateforme logistique, petite ville, Ille-et-Vilaine)

L'appréciation du coût du train variant selon le nombre de personnes voyageant ensemble, mais également des prix pratiqués par la SNCF sur certains trajets ainsi que l'explique cette enquêtée qui voyage avec son conjoint par ce mode depuis que leurs enfants ne les accompagnent plus toujours

« Le prix il est pas cher pour aller en train. Donc là clairement c'est économiquement plus viable d'y aller en train qu'en voiture. Parce que des fois c'est vrai que les coûts de transports en train c'est très cher, que là non, c'est pas ... On a payé peut-être 50 euros chacun aller-retour donc à deux ça faisait 100 euros, donc voilà avec le plein d'essence maintenant on réfléchit et là ouais, ça valait plus le coup de prendre un train [...] parce que comme on était avec les enfants c'était toujours moins cher d'y aller en voiture à plusieurs, donc on réfléchissait pas trop [...] maintenant, ils viennent plus trop avec nous, donc en fait à deux ça se réfléchit parce que, bon on paye quand même le plein d'essence mais quand on se retrouve qu'à deux, avec le coût des trains qui peut des fois être intéressant bah voilà on réfléchit. » (Public, Sorties de Bain, Femme, 47 ans, infirmière, grand centre urbain, Seine et Marne)

À l'heure de penser le mode de déplacement vers le festival, c'est aussi la question du **coût du stationnement** qui peut se poser aux personnes, comme le mentionnent ces deux amies venues en covoiturage ensemble jusqu'à leur hébergement à Cabourg :

« Interviewée_2 : Et on est arrivées, on a pu se garer sans problème, c'est pas payant, c'est super bien

Interviewée : Et là comme on a un parking dans l'immeuble où on a loué l'appartement ...

Interviewée_2 : Bah la voiture est rangée là-bas. [...]

Sociologue: Et vous avez regardé s'il y avait quand même un parking ?

Interviewée: Bah quand il y a des immeubles, il y a des parkings

Interviewée_2: Mais ça devait être indiqué

Interviewée: Oui, c'était une évidence que je pouvais mettre ma voiture. »

(Festival du Film de Cabourg, Public, Femme, 62 ans, infirmière retraitée, commune rurale, Seine-et-Marne)

De la même manière, cette question est également mentionnée dans le cadre de déplacements en dehors du festival :

« Alors on prend le train pour aller à Paris parce que nous n'avons pas le parking à payer »
(Festival Beauregard, Public, Femme, retraitée (profession inconnue), 70 ans, grand centre urbain, Calvados)

Le recours aux bus ou aux navettes peut également être jaugé sous ce prisme :

« Bah moi les transports en commun, c'est comme je disais, je suis de la campagne, donc il y a un bus le matin, un bus le soir, c'est très très compliqué et puis c'est hors de prix parce que les bus de campagne sont plus chers que les bus de ville. Alors, je retourne chez moi [en voiture], je prends juste la navette parce que c'est plus facile d'y accéder [...] c'est accessible à tous et c'est gratuit et il y en a toutes les 5 minutes donc c'est vraiment l'avantage.»
(Festival Beauregard, Public, Homme, 27 ans, en reconversion professionnelle comme assistant vétérinaire, bourg rural, Calvados)

« Les bus sont gratuits à Granville, donc il n'y a pas question d'argent, les enfants peuvent et donc c'est vraiment très pratique. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, Centre urbain intermédiaire, Manche)

À retenir

- La temporalité des festivals (avec des horaires généralement nocturnes) peut être un frein à l'adoption d'alternatives à la voiture dans la mesure où cette temporalité est souvent en inadéquation avec celle des transports en commun (bus et train notamment). Les contraintes « professionnelles » des équipes peuvent accentuer ce phénomène puisqu'elles finissent généralement plus tard que les publics.
- Les contraintes « professionnelles » et « familiales » des équipes et publics peuvent les amener à recourir à la voiture pour transporter du matériel ou encore des personnes.
- La plupart des répondant·es ont dépensé entre 1 et 5 euros pour se rendre en festival et très peu estiment que leur trajet vers le festival a coûté plus de 20 euros. Plus la distance à parcourir est élevée, plus le coût du trajet est élevé.
- Dans leur choix de mobilité, les personnes peuvent plus facilement opter pour la voiture que le train pour des raisons économiques lorsqu'ils sont à plusieurs à voyager.

4. Derrière les facteurs structurels, la force des représentations et des habitudes

a. L'influence des représentations du temps

Le calcul que font les individus du temps passé dans les déplacements se base davantage sur une perception individuelle que sur une réalité factuelle. En effet, selon le mode qu'elles utilisent, les personnes peuvent avoir tendance à sous-estimer ce temps et au contraire à sur-estimer le temps qu'aurait induit un autre mode de déplacement. Souvent, « les automobilistes ont tendance à sous-estimer les durées des trajets en voiture et à l'inverse à sur-estimer ceux des TC et des trains (Rocci, 2007) » (Sociotopie, 2023) comme peut en témoigner cet échange entre une enquê-tée et son conjoint venus en voiture jusqu'au festival Beauregard:

« Sociologue : Et du coup pourquoi est-ce que vous avez choisi la voiture pour venir au festival ?

Interviewée : Facilité, rapidité [...]

Interviewé_2 : Bah sinon, ça nous oblige à prendre le tram qui nous emmène au théâtre ici et on reprend à nouveau un bus [...] Si on prend les transports collectifs, on en a pour 1 heure un quart, 1 heure 20 [...]

Interviewée : Ah bon ? T'exagères pas un petit peu ?

Interviewé_2 : Bah on va au tram, un quart d'heure à pied, tu prends le tram, 25 minutes pour aller à Hérouville, et t'attends le bus, donc voilà. »

(Festival Beauregard, Public, Femme, professeure, 56 ans, ceinture urbaine, Calvados)

Cette différence de perception dépend de plusieurs facteurs, « comment l'individu

vit ce temps de trajet [...] mais aussi comment il l'occupe » (Courel, et Deguitre, 2020: 20). Dans le cadre des mobilités de loisirs, les déplacements peuvent « voler au voyageur du temps [...] au détriment de son temps de loisir » (Bergada, 2009), ce dont témoigne cette enquêtée :

« Alors exceptionnellement, je suis venue en voiture cette fois-ci. Mauvais élève [rires]. Non, la dernière fois j'étais venue à pieds et là, j'avais un petit peu moins de temps du coup j'ai privilégié la voiture parce que mon vélo n'est pas réparé [...] En vélo, j'ai jamais eu l'occasion de venir jusqu'ici mais en voiture, j'ai mis 10 minutes, et à pieds, je pense qu'il faut compter un peu plus d'une demi-heure. Donc j'ai privilégié de passer plus de temps ici [...] pour avoir plus de temps ici. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Public, Femme, 30 ans, profession intermédiaire dans la culture, grand centre urbain, Manche).

Cependant, **le temps de loisirs peut également s'imbriquer avec le temps de déplacement**. En effet, « le transport n'est pas seulement un lieu de déplacement, mais c'est aussi un lieu de vie, un temps à vivre et à habiter : 'Les espaces-temps du déplacement ne peuvent plus être seulement considérés comme des vides. Ils sont des possibles lieux d'activités et pleinement "habités" (Pradel, 2022)' » (Sociotopie, 2023). Dans le cadre spécifique des déplacements vers les festivals, les choix de mobilités peuvent alors être orientés afin que ce temps habité soit vécu positivement (Sociotopie, 2023).

Dans cette logique, **la voiture peut être privilégiée pour écouter la radio et la musique ou encore pour visiter la région en passant par les petites routes permettant d'admirer le paysage et de découvrir des endroits méconnus**:

« Je passe par les petites routes [...] je vois de la verdure tout plein, c'est charmant » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

« On aurait pu prendre par exemple une 4 voies [...] mais on ne l'a pas pris, des choses comme ça [...] on prenait des petits chemins pour aller à des sites [...] qui étaient charmants. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, professeur retraité, grand centre urbain, Hauts-de-Seine)

Dans ce type de configuration qui contribue à faire du temps de trajet un temps de voyage, le temps de trajet est rallongé parce qu'on a le temps. En effet, tous deux nous ont précisé qu'ils pouvaient se permettre « de prendre [leur] temps » puisqu'ils étaient soit en vacances, soit à la retraite.

Ce déplacement-loisirs peut également conduire d'autres personnes interrogées à se diriger vers d'autres modes de transport. Par exemple, le fait de contempler les paysages est également mentionné par certains usagers du train, du bus, de la marche ou encore du vélo. **Cette expérience contemplative pouvant par ailleurs être modifiée et enrichie selon les différents modes usités**, comme c'est le cas pour cette enquêtée :

« [...] quand on est bien installés dans un bus on regarde, c'est formidable [...] j'aime pas trop [la voiture] parce que moi j'aime bien regarder les paysages et quand on tulululu, il faut avancer ! [...] le train ça permet de regarder le paysage qui défile [...] quand on est sur son vélo, on est un petit peu plus surélevé que quand on est à pied et on voit des choses, enfin, c'est bien le vélo, très bien! » (Public, Festival photo Martagny, Femme, environ 70 ans, psychologue scolaire retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Oise)

Aussi, le **train semble particulièrement être propice à la multiplication des activités de loisirs** par rapport à la voiture. En effet, nombreuses ont été les personnes à mentionner s'y adonner à différentes activités qui seraient autrement impossibles lorsque l'on conduit :

« Parce que quand on est en car, enfin le car c'est pas longtemps c'est dix minutes, ou en train, on peut dormir, faire des mots croisés, bouquiner etc; alors que quand on conduit, c'est du temps où on est occupé, je veux dire c'est un des gros avantages » (Équipe, Festival Sorties de Bain, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

« le train c'est idéal, c'est reposant le plaisir, quand on a un bouquin et un beau paysage [...] ne rien faire, ou dormir, ce qu'on veut » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, professeur retraité, grand centre urbain, Hauts-de-Seine)

Si à la différence de la voiture, les usagers dépendent des horaires des transports en commun, ils leur offrent aussi un **«temps à soi» libéré de la charge de conduire** comme l'expriment ces deux enquêtés:

« [...] c'est quand même mieux de se faire conduire confort, oui, c'est un moment de détente de se faire conduire hein, c'est pareil quand on est à bord d'un taxi » (Équipe, Festival Sorties de Bain, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

Le temps passé dans le train est alors souvent décrit par ses usagers comme un temps permettant de se « reposer » et, par ailleurs, « moins fatiguant » que la voiture.

« J'essaye de privilégier [le train] parce que en plus c'est vachement plus confort et moins fatiguant. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Femme, 56 ans, directrice d'un cabinet de conseil et d'audit, grand centre urbain, Yvelines)

Ce « temps à soi » non contraint par la conduite est également mentionné par cette cycliste, qui par ailleurs, y voit un temps propice à une forme de méditation :

« c'est une question de bien-être aussi parce que moi, je me suis vite rendu compte qu'à l'époque, aller travailler à vélo, ça me donnait un sas pour réfléchir avant, un sas de décompression [...] me retrouver dans ma petite voiture enfermée dans un bouchon, bah oui, je trouve que ça fait pas de bien, ça fait pas de bien en fait. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, professeure, grand centre urbain, Manche)

Cependant, le confort associé au train peut également sensiblement varier selon la classe (première ou seconde) mais également selon le type de train (TER, TGV) comme le sous-tendent ces deux témoignages:

« On peut se permettre de voilà voyager en train en prenant des premières, en étant quand même dans un grand confort, voilà. » (Festival du Film de Cabourg, Public, Femme, 64 ans, directrice territoriale de service social, grand centre urbain, Paris)

« Sociologue : [...] j'adore le train, je fais beaucoup de déplacements en train vu que j'habite à Bruxelles et je travaille en France.

Interviewé : Ah oui, mais vous prenez les trains confortables et rapides. » (Festival photo Martigny, Équipe, Homme, 81 ans, directeur de la communication retraité, grand centre urbain, Paris)

Dans le cadre de ces déplacements-loisirs, **les activités sociales qui peuvent y avoir cours orientent également les modes de déplacement des enquêtés**. Ainsi, les **transports en commun** peuvent parfois être privilégiés dans la mesure où ils permettent de « **faire société** » :

« Je préfère le vélo [...] mais après les transports en commun, c'est aussi un endroit pour rencontrer du monde, les gens se parlent plus alors vous savez c'est bien quand même les endroits collectifs. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 43 ans, éducatrice spécialisée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

Ils sont par ailleurs particulièrement appréciés par certains dans la mesure où ils sont **des espaces frontaliers qui peuvent permettre, au gré des envies, de s'ouvrir ou de se fermer à la rencontre avec les autres passagers** :

« J'aime bien parler aux gens, les rencontrer etc. [...] moi j'ai pas toujours envie de parler, mais j'aime bien avoir la possibilité de parler [...] il y a des moments où je ne veux pas qu'on me parle et des moments où je suis aussi content que des gens que je connais même de vue au début qui me disent bonjour, l'homme est un animal social hein, je vais pas vous l'apprendre [...] même de voir des gens, c'est pas forcément pour rencontrer, c'est pour je sais pas on fait partie d'une communauté, d'un collectivité, même si on n'a pas d'échanges, on les côtoie, enfin, je veux dire c'est normal de les voir ou voilà. » (Équipe, Festival Sorties de Bain, Homme, 67 ans, orthophoniste retraité, bourg rural, Manche)

Cette possibilité de se retrancher dans « sa bulle » n'est cependant pas toujours perçue comme tel. En effet, deux enquêtées nous ont expliqué **éviter les transports en commun parce qu'elles vivaient négativement la promiscuité** avec les autres personnes :

« Moi jamais de transports en commun (rires)! [...] J'ai peur que les gens, qu'il y ait des histoires dans le bus et les métros. » (Festival Vivacité, Public, Femme, 74 ans, professeure retraitée, ceinture urbaine, Seine-Maritime)

« Je vous ai pas encore donné l'explication principale pourquoi je suis toute seule dans mon auto. J'ai été diagnostiqué il y a un peu plus d'un an maintenant avec un trouble du spectre autistique [...] et du coup le côté être dans sa bulle, se ressourcer, etc. pèse énormément sur pourquoi c'était toujours aussi compliqué d'avoir, les transports en commun [...] je ne suis plus capable, parce que je vieillis aussi, et du coup l'énergie qu'un autiste est capable de consacrer à s'abstraire du bruit, de l'agitation diminue quand on vieillit (rires) je suis plus capable de monter dans un TGV, j'ai jamais tenté le OUI GO même ça (rires) [...] ça veut dire que pendant que je conduis je peux pas corriger des copies ou avancer sur la thèse [...] en autocar et là il y a tous les warnings, parce que un, l'autocar ça donne envie de vomir, deux

les gens ils sont tous là, tous près, non donc voilà ! » (Festival Promenades Musicales du Pays d’Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

La voiture peut alors constituer pour elles et eux « une ‘coquille protectrice’, un lieu de refuge contre les ‘violations de notre intimité’, un lieu où l’on est en relative sécurité physique et mentale (Dubois & Moch, 2001 : 188 ; Flamm, 2003) » (Sociotopie, 2023). Si elle a été peu signalée, contrairement à l’étude 2023, on remarque en revanche que **cette promiscuité est particulièrement perçue négativement dans le cadre du covoiturage formel :**

« j’ai toujours eu beaucoup de mal avec cette notion de covoiturer avec des gens que je connaissais pas, je comprends beaucoup mieux depuis que je suis diagnostiquée, pourquoi c’était si compliqué, pourquoi les quelques efforts que j’ai faits au début de mon permis de conduire n’ont pas abouti à grand-chose quoi, voilà, » (Festival Promenades Musicales du Pays d’Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

En effet, de nombreuses enquêtées expliquent ne pas pratiquer le covoiturage formel dans la mesure où ils perçoivent ce service comme **exigeant et restrictif pour leur indépendance personnelle sur le plan de la sociabilité et/ou de l’organisation :**

« [...] mais je pense que c’est générationnel, mais je sais pas trop (rires) non ça me vient pas à l’idée, même de temps en temps je me dis je pourrais moi-même proposer des services de covoiturage mais.. alors là de manière très égoïste, ouais, c’est trop chiant parce qu’ en fait, ça veut dire qu’il faudrait un horaire à respecter, aller chercher la personne à l’endroit, moi-même avoir un horaire à respecter et du coup avec la voiture, je suis dans une utilisation, je pense assez traditionnelle, qui est c’est ma voiture et je la partage pas en fait, bon voilà. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d’Auge, Femme, 56 ans, directrice d’un cabinet de conseil et d’audit, grand centre urbain, Yvelines)

Les activités du déplacement-loisirs du passager ou de la passagère pouvant par ailleurs gêner le conducteur ou la conductrice :

« j’ai tenté, je sais que c’est pas bien, mais je suis pas trop, c’est trop, les gens sont trop exigeants, négligents, ils sont envoûtés par leur portable pendant toute la route [...] Prendre des stoppeurs pas de problème mais [...] aussi quand je pars c’est jamais régulier, j’aime bien aller où je veux, quand je veux et faut vraiment être rigoureux pour faire ça [...] je n’ai pas vraiment de projet comme ça » (Festival Vivacité, Équipe, Femme, comptable retraitée, grand centre urbain, Seine-Maritime)

En revanche, **le covoiturage informel, ou relationnel, avec des personnes qui sont proches (amies, famille) est un temps qui est vécu positivement et recherché** par les enquêtés, comme ces deux amies venues ensemble par ce moyen jusqu’au festival de Cabourg :

« Interviewée_2 : C’est sympa
Interviewée : C’est sympa, on papote! [...] C’est sympa d’être à deux, trois, quatre ! »
(Festival du film de Cabourg, Public, Femme, 62 ans, infirmière retraitée, commune rurale, Seine et Marne)

Ce covoiturage informel peut également être à destination de personnes moins familières, comme c'est le cas de cette enquêtée qui nous explique pourquoi elle a proposé de prendre dans sa voiture d'autres bénévoles :

« Je me suis dit c'est bien, d'autant plus qu'on a un peu plus de temps pour discuter, faire connaissance parce que quand on est sur place, on a quand même du travail à faire, on discute, il y a une très bonne ambiance, mais il y a aussi des choses à faire donc on n'a pas toujours le temps de discuter autant qu'on veut. Donc c'était sympa à tout point de vue.

Aussi, dans l'appréciation de ce temps habité, c'est également un autre type de temps qui compte à l'heure de choisir son mode de déplacement : **la météo**. En effet, quelques enquêtées expliquent avoir renoncé une fois sur leurs quelques jours de présence au festival à prendre le vélo à cause des intempéries :

« Donc on se déplace essentiellement à pieds ou en bus pour aller sur le festival ou en vélo, il y a juste à Yquelon, je crois qu'il pleuvait et on y a été en voiture [...] on va compter 4 kilomètres pour y aller et ça peut se faire en vélo et il pleuvait et c'est souvent le critère, donc on a pris la voiture pour y aller tous les trois le soir. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, centre urbain intermédiaire, Manche)

« [On est allés en vélo] sinon juste une fois cette année en voiture parce qu'on eu de l'orage cette année voilà on n'a pas eu de chance mais c'est une question de météo c'est tout. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, 43 ans, éducatrice spécialisée, grand centre urbain, Seine Maritime)

Si les festivals investigués se sont déroulés pendant la période printemps/été, certaines personnes interrogées ont également fait mention que les conditions hivernales étaient moins propices à la pratique du vélo :

« [...] en plein mois de janvier quand il pleut des cordes, vous vous doutez bien que je m'amuse pas à faire l'aller-retour en vélo ! » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

En effet, l'enquête mobilité des personnes (EMP) de 2019 montre que le « vélo est beaucoup moins utilisé en hiver (1,5 % des déplacements, contre 2,6 % dans l'ensemble) [...] la pratique du vélo est divisée par deux et demi en cas de température minimale négative et baisse également significativement en cas de pluie. ». (SDDES, 2023).

Si ce temps habité contribue comme nous l'avons vu à travers ces quelques exemples à brouiller la représentation sociale dichotomique entre déplacements et loisirs, notons pour conclure cette partie que celle-ci peut être au contraire renforcée dans le cas des mobilités actives. En effet, pour certaines personnes rencontrées, **la marche et, encore davantage, le vélo sont perçus comme des activités de loisirs en soi**, c'est-à-dire des activités choisies et réalisées pour elles-mêmes. Cette représentation sociale peut avoir parfois pour conséquence d'exclure ces modes qui « visent à se rendre à un endroit pour y réaliser quelque chose qui n'a rien à voir avec la marche ou le vélo » (Monnet, 2016) :

« Avec ma fille je marche beaucoup dans Longchamps, je fais le tour de Longchamps, je fais quoi ? 6, 7 kilomètres comme ça [...] dans des petits chemins dans les routes et puis après avec ma fille de temps en temps, on prend la voiture et on prend des chemins de randonnée, on fait des petits...pour dire aller voir ailleurs, marcher ailleurs » (Festival Martagny, Public, Femme, employée retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Eure)

Selon certaines études, l'activité physique récréative serait particulièrement propice dans les territoires « ruraux » :

« Plusieurs méta-études analysant l'influence de l'environnement bâti sur l'activité physique des adultes dans les environnements ruraux ont par ailleurs montré que l'esthétique, la présence de chemins piétons et de parcs et le sentiment de sécurité ont une influence positive sur la marche récréative (Frost et al, 2010 ; Saerlens et Handy, 2008). Ces qualités étant généralement associées à l'activité physique récréative, on peut en conclure que la marche en milieu rural est avant tout une pratique de loisirs (Kegler et al. 2014) » (Albrecher, Curnier, Kaufmann, 2023: 31).

Au-delà de ces différentes représentations du temps, c'est aussi l'habitude qui peut jouer un rôle à l'heure de choisir son mode de déplacement vers les festivals.

b. Liens entre mobilité quotidienne et mobilité vers le festival

Comme nous l'avons remarqué dans l'enquête 2023, ainsi que nous pouvons le lire dans certaines études, les publics et équipes qui se rendent en festival vont souvent utiliser un mode de déplacement qu'ils connaissent et/ou qu'ils ont l'habitude d'utiliser dans leur vie quotidienne.

« Si les personnes se confortent dans leurs habitudes, utilisent toujours les mêmes modes de déplacements et ne remettent pas en cause leur choix de mobilité, c'est que cela leur réduit la charge mentale et physique et leur permettent de se déplacer sans y penser.» (Sociotopie, 2023)

Nous allons donc regarder, parmi les modes de déplacements les plus utilisés par nos enquêtés pour se rendre en festival (voiture thermique, marche, vélo, et train), la fréquence à laquelle ils utilisent ces modes de déplacement dans leur vie quotidienne¹⁴.

Voiture thermique

Tout d'abord, la **voiture thermique**. Utilisée par la majorité des enquêtés comme mode de déplacement principal pour se rendre en festival (52,9 %), celle-ci est également **utilisée au quotidien par pas moins de 42,4 %** des personnes interrogées. 20,5 % l'utilisent au moins une fois par semaine, et 14,7 %, au moins une fois par mois. Seul 12,4 % n'utilisent jamais la voiture thermique au quotidien.

14 Afin de baliser notre enquête, et pour faciliter la passation de questionnaires à nos enquêtés, nous avons choisi de prendre en compte les cinq dernières années des personnes comme référence pour cette question de la fréquence d'utilisation des modes de déplacement dans la vie courante.

Tableau 13. Fréquence d'utilisation de la voiture thermique au quotidien par les enquêtés

Fréquence	Proportion
Quotidiennement	42.4%
Au moins une fois par semaine	20.5%
Au moins une fois par mois	14.7%
Au moins une fois par an	7 %
Au moins une fois tous les 3 ans	3.1%
Jamais	12.4%
Total	100 %

Reste à savoir, sur l'ensemble des personnes qui utilisent fréquemment la voiture thermique dans leur vie courante (quotidiennement ou au moins une fois par semaine), combien se sont également rendues en voiture thermique au festival. Il s'avère qu'**une grande majorité** (69,5 %) des personnes qui **utilisent quotidiennement la voiture thermique se rend au festival en voiture thermique**. Un pourcentage un peu plus faible mais tout de même significatif des personnes qui l'utilisent au moins une fois par semaine, l'utilisent également pour se rendre en festival (48.7%). Aussi, presque trois quarts (74,5 %) des personnes qui se sont rendues en festival en voiture thermique, utilisent fréquemment la voiture thermique dans leur vie courante.

La marche

Ensuite dans notre échantillon, 15,7 % des personnes se sont rendues en festival à pied. Sur l'ensemble des enquêtés, 44,6 % utilise la marche pour se déplacer au quotidien et un quart (25,2 %) l'utilise au moins une fois par semaine. Seules 5,3 % de notre échantillon n'utilise jamais la marche pour se déplacer.

Tableau 14. Fréquence d'utilisation de la marche au quotidien par les enquêtés

Fréquence	Proportion
Quotidiennement	44.6%
Au moins une fois par semaine	25.2%
Au moins une fois par mois	14.2%
Au moins une fois par an	7.1%
Au moins une fois tous les 3 ans	3.5%

Fréquence	Proportion
Jamais	5.3%
Total	100 %

Cela étant dit, et à la différence d'autres modes de déplacement, la marche ne peut permettre de se rendre dans n'importe quel festival. En effet, la distance à laquelle se situe le festival par rapport au lieu de résidence joue un rôle important dans le choix de se rendre en festival à pied ou non, tout comme la typologie géographique du festival et la densité du lieu de résidence (rural, urbain, etc.). Une personne qui utilise la marche comme mode de déplacement quotidien, ne pourra pas forcément se rendre à son festival à pied par exemple.

À l'inverse, nous pouvons avancer que le fait d'utiliser **la marche comme mode de déplacement quotidien, peut faciliter la venue en festival à pied**. Sur l'ensemble des personnes qui sont venues à pied, 77,5 % pratiquent la marche au quotidien ou au moins une fois par semaine, quand 2,8 % n'utilisent jamais la marche.

Le vélo

Les statistiques liées à la fréquence d'utilisation du vélo au quotidien sont différentes de celles que l'on retrouve pour les modes de déplacements tels que la voiture thermique ou la marche. En effet, **plus d'un tiers** (38,7 %) des enquêtés **n'utilisent jamais le vélo** pour se déplacer dans leur vie quotidienne et seules 7,9 % l'utilisent au quotidien.

Tableau 15. Fréquence d'utilisation du vélo au quotidien par les enquêtés

Fréquence	Proportion
Quotidiennement	7.9%
Au moins une fois par semaine	10.9%
Au moins une fois par mois	13.6%
Au moins une fois par an	20.2%
Au moins une fois tous les 3 ans	8.7%
Jamais	38.7%
Total	100 %

Rencontrant les mêmes caractéristiques que la marche – difficulté à se rendre dans n'importe quel festival à vélo – on trouve tout de même 21,5 % des personnes qui se déplacent à vélo au quotidien, qui se rendent également au festival à vélo.

Aussi, les personnes qui utilisent le **vélo quotidiennement**, sont également celles

qui sont proportionnellement les **moins nombreuses à utiliser la voiture thermique pour se rendre en festival** (31,2 % contre 57,4 % des personnes qui n'utilisent jamais le vélo dans leur vie quotidienne).

Cette moindre utilisation de la voiture thermique pour se rendre en festival quand on utilise régulièrement le vélo comme mode de déplacement se retrouve également dans la vie quotidienne. Les personnes qui utilisent quotidiennement le vélo dans leur déplacement, sont bien plus nombreuses à ne jamais utiliser la voiture thermique dans leur quotidien (15,2 %) et bien moins nombreuses à l'utiliser de façon quotidienne (19,4 %).

Tableau 16. Fréquence de l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne selon la fréquence d'utilisation de la voiture thermique

Fréquence d'utilisation du vélo	Fréquence d'utilisation de la voiture thermique						Total
	Quotidiennement	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par an	Au moins une fois tous les 3 ans	Jamais	
Quotidiennement	19.4%	33.3%	25.3%	4.2%	2.5%	15.2%	100 %
Au moins une fois par semaine	40.5%	35.6%	9.2%	4 %	0.3%	10.4%	100 %
Au moins une fois par mois	46.9%	18.4%	22.4%	3.2%	1.2%	7.9%	100 %
Au moins une fois par an	45.4%	18.4%	13.1%	12.8%	1%	9.3%	100 %
Au moins une fois tous les 3 ans	44.1%	10.3%	10 %	11.9%	14.2%	9.6%	100 %
Jamais	44 %	17.8%	13.2%	5.6%	3.2%	16.2%	100 %

Dans l'autre sens, les personnes qui utilisent la voiture thermique au quotidien sont 40,2 % à ne jamais utiliser le vélo et seulement 3,6 % d'entre elles et eux utilisent le vélo au quotidien.

Le train

Quasiment aucune des personnes que nous avons interrogées n'utilise le train quotidiennement (2 %), et 20,9 % ne l'utilisent même jamais. Iels sont par contre 40,4 % à l'utiliser au moins une fois par an.

Tableau 17. Fréquence d'utilisation du train au quotidien par les enquêtés

Fréquence	Proportion
Quotidiennement	2 %
Au moins une fois par semaine	3.9%
Au moins une fois par mois	17.5%
Au moins une fois par an	40.4%
Au moins une fois tous les 3 ans	15.3%
Jamais	20.9%
Total	100 %

Peu importe la fréquence, toutes les personnes qui se sont rendues en train en festival, utilise le train comme mode de déplacement au moins une fois tous les trois ans. Aucune des personnes qui a utilisé le train pour se rendre en festival, n'utilise jamais le train dans sa vie quotidienne. **Presque la majorité (49,6 %) d'entre elles et eux, utilisent le train au moins une fois par mois.**

Tableau 18. Mode d'utilisation principal pour se rendre en festival, selon la fréquence d'utilisation du train

Fréquence d'utilisation du train	Mode de déplacement principal	
	Train	Voiture thermique
Quotidiennement	8.9%	1.5%
Au moins une fois par semaine	14.6%	2.5%
Au moins une fois par mois	49.6%	14.2%
Au moins une fois par an	22.8%	39.7%
Au moins une fois tous les 3 ans	4.1%	17.4%
Jamais	0 %	24.8%
Total	100 %	100 %

Sur toutes les personnes qui ont utilisé la voiture thermique pour se rendre en festival, très peu utilisent fréquemment le train. 39,7 % disent l'utiliser au moins une fois par an, et 24,8 %, jamais. Seules 18,2 % l'utilise au minimum une fois par mois.

c. Des habitudes sous influence : entre freins et leviers de changement

Dans les entretiens, **nombreuses sont celles et ceux qui expliquent avoir utilisé le même mode de déplacement qu'ils utilisent dans leur quotidien, voire qu'ils utilisent régulièrement pour se rendre dans les festivals lorsque ce sont des habitués.** Par exemple, une enquêtée nous explique que depuis 20 ans qu'elle se rend au festival, elle a toujours utilisé le même mode de déplacement: la voiture. Les habitués automobilistes des festivals ont développé des savoir-faire divers qui viennent faciliter et renforcer leur usage de la voiture:

« C'est la commodité, c'est ça hein. C'est tout simplement que c'est facile, je sais où me garer facilement. [...] c'est simple parce que je connais le quartier, donc je fais le tour du pâté et je me gare pas dans l'enceinte du festival, je fais le tour, et je suis juste dans la rue derrière, il y a une petite porte et je suis juste...[...]parce que je connais le quartier, oui. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, la cinquantaine, professeure, grand centre urbain, Manche)

Si pour ces dernières, la fine connaissance du territoire permet par exemple de trouver une place de parking facilement (et gratuitement), dans le cas des cyclistes, elle contribue à lever les freins que peuvent comme nous l'avons vu précédemment rencontrer les femmes lorsque les aménagements cyclables sont faibles :

« Bah, ça fait 10 ans que j'en fais [...] moi, j'ai pas tellement peur à vélo donc. Même s'il y a pas de piste cyclable. [...] Ça me fait pas peur en fait [...] il y a des boulevards que je prends pas, façon, moi je prends des petites rues, je prends pas les grands boulevards [...] je connais bien, donc je prends des petites rues. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, professeure, grand centre urbain, Manche)

En effet, l'habitude d'emprunter tel ou tel itinéraire rassure comme l'explique cette étudiante à propos de la ligne de bus qu'elle a prise pour venir de chez elle jusqu'à Cabourg :

« Mais en fait je n'ai pas l'impression que c'est si loin, 1h de route parce que je connais aussi. C'est-à-dire que je sais où il faut aller pour prendre le bus, où est-ce que ça s'arrête. Parce que ça doit être angoissant là si on ne connaît pas du tout, de prendre le bus. Par exemple le bus, je reconnais les arrêts, donc je sais où il faut que je m'arrête, mais en fait ils ne donnent pas l'arrêt d'après donc, la première fois que j'ai pris le bus je ne savais pas exactement où il fallait que je m'arrête mais je connaissais le lieu donc ça allait. Mais si je ne connaissais pas Houlgate et que je n'y étais jamais allée, je pense que j'aurai plus paniqué que ça : » (Festival du film de Cabourg, Équipe, Femme, 20 ans, étudiante, grand centre urbain, Calvados)

À l'inverse, **ces habitués font également état de changements dans leurs mobilités vers les festivals.** Par exemple, des enquêtées nous expliquent que des travaux de voiries dans la ville de Cherbourg ont contribué à ce qu'ils renoncent en son sein à l'usage de la voiture au profit du scooter ou encore de la marche. A Cabourg, certaines enquêtées expliquent désormais favoriser la marche ou encore les transports en commun depuis que les places de parkings sont payantes à proximité du festival. Ces changements peuvent aussi être liés à des aléas personnels. En effet, c'est le cas d'une enquêtée qui, s'étant fracturé l'épaule, ne s'est pas rendue

comme elle le fait d'habitude en voiture mais en train. Ce changement étant pour elle favorisé par le fait qu'elle utilise non seulement régulièrement le train mais également les transports en commun de la région parisienne.

En effet, si **l'habitude d'un seul mode peut freiner les changements de comportements, le fait d'utiliser régulièrement plusieurs modes de déplacements contribue à « éviter d'avoir de l'appréhension à tester de nouveaux modes de déplacements pour venir au festival »** (Sociotopie, 2023). Les processus d'acquisition de savoir-faire (organisationnels, technologiques, mécaniques, techniques, spatiaux, sociaux, numériques, etc.) au fil de ces expériences avec différents modes contribuent à construire ce que la chercheuse Anaïs Rocci appelle **«un capital mobilité»** (2007). Selon cette dernière, celui-ci favoriserait l'adoption de modes de déplacements décarbonés.

Si ces **nouvelles expériences peuvent être provoquées par des (politiques) d'aménagement du territoire ou encore par des soucis de santé ponctuels**, on note dans les entretiens qu'elles peuvent aussi être liées à une **influence des proches**: amies, collègues, parents ou encore enfants. Par exemple, c'est aussi guidé par les conseils de sa fille que l'enquêtée mentionnée plus haut a osé utiliser le train pour se rendre à Cabourg. Aussi, une autre enquêtée nous explique que ses amis et elle ont changé en même temps leurs mobilités: iels prennent moins l'avion et ont tous les achetés une voiture hybride. Enfin, deux autres enquêtées évoquent l'envie de suivre l'exemple soit de collègues, soit d'amis qui utilisent régulièrement le vélo :

« J'ai une collègue qui habite dans une commune plus éloignée de mon établissement scolaire où elle travaille aussi et elle, elle s'est initiée à ça déjà depuis 4 ou 5 ans et sur 4 ou 5 ans, elle s'est très bien équipée, donc à l'origine, elle ne venait qu'au printemps ou l'automne et c'est année, 100 % de son temps de transport, c'était vraiment le vélo, le vélo, le vélo. Et c'est vrai qu'à ce titre-là, et j'en parlais hier encore chez des amis, en cours d'année, on est parties en même temps toutes les deux du lycée, elle en vélo et moi avec ma voiture, et un moment donné, à 500 mètres de chez moi, je l'ai vue à un feu rouge et je lui ai dit d'ailleurs, j'ai envoyé un petit SMS en disant ' salut N, on arrive en même temps à domicile' en fait, juste pour lui dire c'est toi qui a raison. » (Festival Beauregard, Public, Femme, professeure, 56 ans, ceinture urbaine, Calvados)

Aussi, et même si ça n'est pas toujours le cas comme nous l'avons vu, la norme écocitoyenne peut également contribuer à jouer un rôle dans l'adoption de nouveaux modes de déplacement. Comme le met en avant Denis Laforgue dans une étude sur la réception des politiques publiques en faveur des économies d'énergie, on peut aussi voir ici que si une partie des personnes interrogées adopte des nouveaux modes de déplacement en adéquation avec les normes écocitoyennes, c'est parce qu'ils sont supports d'institutions sociales (le « Nous familial ») et de relations sociales qui sont constitutives des individus (Laforgue, 2012: 13).

Ces expériences peuvent également être suscitées par des **transitions dans les cycles de vie**: des changements de conditions (ex : le télétravail) ou de lieu de travail, des déménagements (avec un accès à l'offre différenciée lorsqu'on part habi-

ter en périurbain par exemple) ou encore des enfants qui naissent ou qui grandissent :

« Interviewé : Cette année, le petit il a 10 ans et le grand a 14 ans, il est au collège, il y a des bus scolaires et le petit était en CM1 cette année et il a testé le bus de la ville à partir de janvier là, donc on l'a accompagné au départ pour prendre le bus et il est allé à ses entraînements de foot et il a vite fait pris le pli donc non ça va, on est quelques parents à essayer ça, ils se retrouvent le matin, et ça va c'est parti, ça marche bien

Sociologue : et avant qu'ils fassent ça vous privilégiez peut-être la voiture vous ou votre femme pour déposer... ?

Interviewé : oui c'était essentiellement la voiture. »

(Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, centre urbain intermédiaire, Manche)

On note enfin dans les entretiens que le vélo à assistance électrique (VAE) semble «jouer un rôle soit de déclencheur de pratique, soit 'd'influence résiliente'(Marinckek et Rérat, 2020) quand une pratique pré-existante est maintenue malgré une dégradation [...] des conditions physiques du ou de la cycliste » (Adam, Ortar, Poisson, 2022: 44):

« Ma femme, qui elle, travaille à une dizaine de kilomètres d'ici, elle prend le vélo parce qu'on a un vélo électrique qui est en location après de la ville de Granville et finalement, c'est plutôt très bien, ça lui prend même pas 5 minutes de plus donc c'est super intéressant.» (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, centre urbain intermédiaire, Manche)

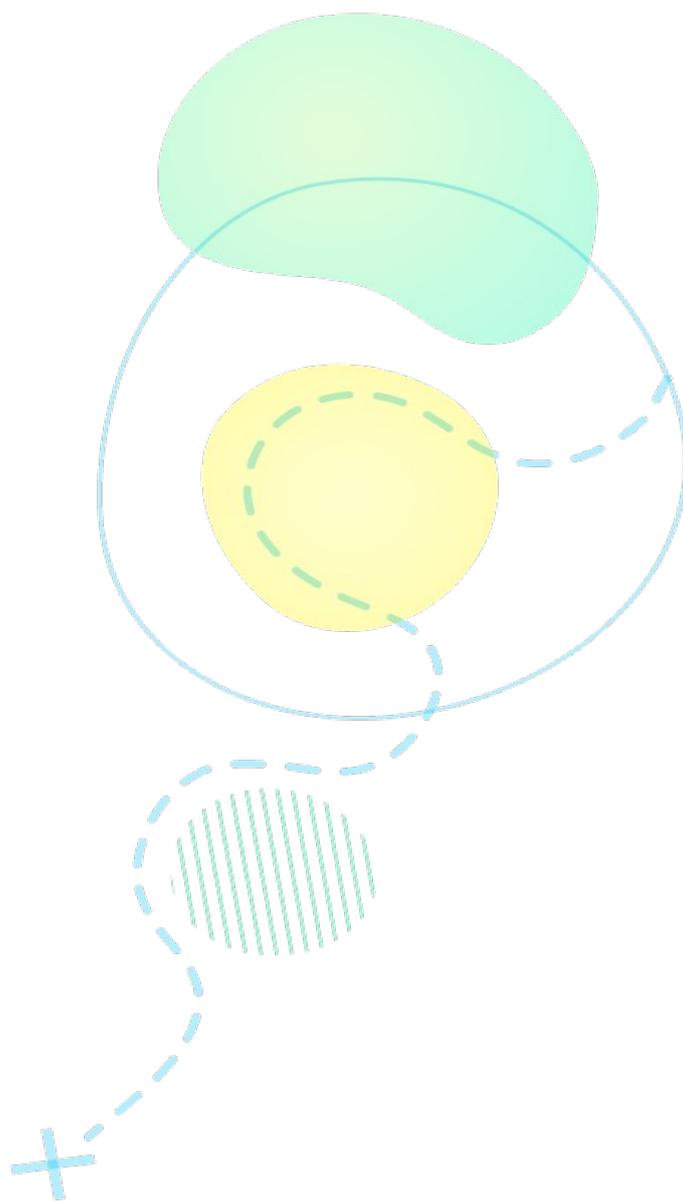
«Alors j'ai acheté un vélo électrique, ça fait deux ans, jusqu'à présent j'avais mon simple vélo mais les côtes je commençais à avoir du mal là, j'ai 71 ans donc le côté raide pour monter chez moi, je suis sur le haut d'une colline qui domine Cabourg à 110 mètres. Oh là là ! Quelle montagne (rires) ! Et après la côte elle est dure à monter ! » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Cependant, l'expérience du VAE ne s'est pas révélée suffisamment positive pour un enquêté qui explique ne pas toujours le prendre de peur que celui-ci ne tombe en panne. En effet, les expériences selon qu'elles se révèlent positives ou négatives peuvent s'avérer des leviers ou des freins aux changements d'habitudes et elles doivent par ailleurs être renouvelées dans le temps afin que le mode puisse être «de plus en plus maîtrisé et les contraintes liées à l'inconnu, limitées» (Rocci, 2015).

À retenir

- Les représentations du temps peuvent influencer les choix de mobilité et freiner l'usage d'alternatives à la voiture. Le temps du déplacement en voiture est souvent sous-estimé chez les automobilistes. Les personnes cherchent généralement à ce que leurs déplacements soient des temps habités qualitatifs, et la voiture peut alors être privilégiée (écouter de la musique, se protéger des intempéries ou des autres, visiter des sites sur le chemin). Enfin, lorsque le vélo et la marche sont associés exclusivement à des loisirs, ils peuvent être exclus des déplacements vers les festivals.
- La grande majorité des personnes qui utilisent quotidiennement la voiture thermique, choisissent la voiture thermique pour se rendre en festival. Les personnes qui utilisent le vélo quotidiennement, sont également celles qui sont proportionnellement les moins nombreuses à utiliser la voiture thermique pour se rendre en festival.
- Les habitudes peuvent à la fois constituer des freins et des leviers à une mobilité alternative à la voiture pour se rendre au festival. En effet, lorsque les personnes ont l'habitude d'utiliser plusieurs modes de déplacement, elles ont moins peur d'essayer de nouveaux modes de déplacement. Ce capital de mobilité (Rocci, 2015) né de l'acquisition de savoirs-faire multiple au fil des expériences, provoquées par des événements (liés aux cycles de vie ou plus ponctuels), l'influence des proches, les normes, les progrès techniques, etc.

Préconisations générales et ouverture



VI. Réduire l’empreinte carbone des publics et équipes : quels leviers pour les festivals ?

On l’a vu précédemment, la mobilité vers les festivals des publics et équipes s’explique par différents facteurs tant intrinsèques qu’extrinsèques. Qu’attendent-ils des festivals eu égard à la mobilité ? Quels sont selon eux les leviers que les festivals pourraient actionner pour faciliter chez eux une mobilité décarbonée ?

1. La communication

a. Communiquer sur les modes alternatifs à la voiture

Comme nous l’avons remarqué dans la précédente enquête, peu de personnes regardent les offres de mobilité mises en place par les festivals. Cependant cette année, elles sont peu nombreuses à émettre le souhait d’avoir plus d’informations sur les itinéraires et trajets. À cet égard, seul 1,5 % des personnes interrogées par questionnaire mentionnent qu’une meilleure information sur les trajets et les plans favoriserait pour elles leur utilisation des transports en commun jusqu’au festival. Il apparaît cependant dans les discours des enquêtés que **la communication pourrait être améliorée sur les différents modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle pour venir au festival** :

« Peut-être plus communiquer sur la mise à disposition des navettes pour les festivaliers [...] je pense que les gens sont pas forcément au courant ou je suis pas sûr que ce soit encore bien ancré dans les esprits et les mentalités qu’il y ait des navettes à disposition mais ça je pense que c’est plus un problème de communication parce qu’en soi, les parcours, les itinéraires sont bien faits, mais je pense qu’on pourrait accentuer la communication là-dessus, ouais » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 28 ans, agent de plateforme logistique, petite ville, Ille-et-Vilaine)

De même qu’une bénévole du festival des Promenades Musicales du Pays d’Auge, cet enquêté insiste également sur l’importance d’accentuer la communication sur le covoiturage :

« Intensifier la communication par rapport à l’utilisation des navettes, à venir en vélo aussi, en trottinette ou à pieds, peut être mettre un accent aussi sur le covoiturage, je pense que l’accent pour venir sur le site en covoiturage est pas assez accentué [...] je trouve qu’on en parle pas ou très peu en fait, si on parle quand même du train, on parle du bus, on parle du vélo, mais j’ai pas le souvenir que le covoiturage soit mis en avant plus que ça ou alors faudrait peut être rappeler aux gens qu’ils peuvent utiliser l’application BlaBlaCar par exemple sur le site du festival ou des choses comme ça. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 28 ans, agent de plateforme logistique, petite ville, Ille-et-Vilaine)

« Les programmes musicaux ont mis en place un programme de covoiturage mais peut-être qu’on a pas fait suffisamment de [...] communication là-dessus pour qu’il soit pleinement mis en œuvre, donc on peut améliorer certainement ce point-là parce qu’à part le covoitu-

rage, je ne sais pas franchement, je vois pas ce qu'on peut faire dans ce cadre particulier qui est vraiment dispersé dans le pays d'auge dans des endroits isolés. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Équipe, Femme, 71 ans, médecin retraitée, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

Pour ces deux enquêtées, les festivals pourraient par exemple **favoriser le covoiturage en mettant en relation les personnes résidant dans des territoires proches**. Il apparaît que cette mise en relation pourrait être facilitée du côté des bénévoles puisque nous avons vu que le covoiturage non relationnel pouvait se heurter à certains freins chez les publics (de l'ordre de la sociabilité, de l'organisation, etc.). De fait, les festivals pourraient veiller à favoriser le covoiturage entre leurs équipes en intégrant cette dimension dans leurs plannings. Par exemple, des horaires similaires pour les personnes ayant des affinités et/ou résidant dans des territoires proches pourraient faciliter le covoiturage. Néanmoins, les festivals pourraient peut-être favoriser le covoiturage entre les publics par le biais de la création d'un canal de discussion sur les réseaux sociaux qui fluidifierait les échanges. Plus largement, les différents modes de transports alternatifs à la voiture pourraient être plus visibles sur les réseaux (Facebook, Instagram, etc.) et les sites des festivals.

b. Communiquer pour agir sur les représentations

Par ailleurs, les festivals pourraient aussi **agir sur les représentations par le biais de campagnes de communication**. Celles-ci pourraient contribuer à déconstruire les représentations du temps de trajet puisqu'on a pu voir que le temps calculé par les automobilistes était généralement sous-estimé par rapport aux autres modes. Elles pourraient également inviter à déconstruire les représentations liées au genre puisqu'elles impactent non seulement le rapport des femmes à l'espace public et aux différents modes de transport. Comme y invite le guide sur « l'Égalité de Genre dans l'Aménagement Urbain » produit par Genre et Ville pour la ville de Lyon, nous pensons que ces campagnes pourraient en effet notamment « travailler sur les représentations et les discours **sur la présumée vulnérabilité des femmes et des minorités de genre dans les espaces publics** par le biais de campagnes de communication qui déconstruisent ce stéréotype » (2022 : 5). Les festivals pourraient à cet égard **faire appel à des artistes travaillant autour de la**

Figure 45. Exemple de communication de type artistique permettant de lutter contre les stéréotypes de genre



Source : Photographie de Margaux Senlis pour « M LE MAGAZINE DU MONDE » (octobre 2024)

question de la réappropriation par les femmes de l'espace public. C'est par exemple le cas de La Dame Quicolle qui colle des portraits sur les murs dans l'espace public de femmes ayant vécu des violences sexistes et/ou sexuelles qui sont accompagnés à chaque fois d'un petit écriteau « Place aux femmes dans l'espace public ! » :

c. Communiquer de manière à rendre désirable le durable pour tous et toutes

Les festivals peuvent enfin avoir un rôle à jouer dans la communication autour des problématiques environnementales que soulèvent les mobilités carbonées pourraient être mises en place. Les enquêtés ont émis quelques préconisations à cet endroit. En effet, ils ont été nombreux·euses à dire que la **communication** autour des problématiques environnementales est souvent « **moralisatrice** » ou « **culpabilisante** » et que de ce fait elle **peut induire des effets contre-productifs** :

« Il y a toujours un discours culpabilisant et anxiogène qui produit l'effet inverse en fait, c'est-à-dire, après tout, 'foutu pour foutu', ça ne changera rien la manière dont je consomme » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Femme, 56 ans, directrice d'un cabinet de conseil et d'audit, grand centre urbain, Yvelines)

Certaines soulignent également le fait que cette **communication, en insistant sur la responsabilité individuelle, occulte les contraintes économiques ou encore spatiales** que peuvent rencontrer les personnes :

« Le discours qui est tenu c'est que l'écologie punitive [...] il ne faut pas culpabiliser les gens [...] On va pas refaire le débat entre fin du mois et fin du monde, mais je pense qu'il ne faut culpabiliser personne. » (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 69 ans, journaliste retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

De fait, pour ces dernières la communication doit **éviter de conduire indirectement à une division entre « bons » et « mauvais » élèves** – l'idée d'une communication punitive revient beaucoup dans leurs propos – avec des **messages plus positifs** tendant à mettre en avant que les changements de pratique ne sont pas tant une punition qu'une opportunité pour l'ensemble de la société :

« On en parle beaucoup mais parfois mal je trouve, c'est un pensum, on vit ça comme une punition et je trouve que ça devrait, on devrait complètement changer de perspective et montrer que sans ça, on pourra pas vivre quoi. » (Festival photo Martagny, Équipe, Homme, 81 ans, directeur de la communication retraité, grand centre urbain, Paris)

Ces éléments rejoignent les analyses issues de sciences sociales et humaines :

« La psychologie sociale expérimentale a mis en évidence les limites de l'usage de la peur pour persuader ou influencer sur les comportements : en l'absence de solutions suffisantes pour faire face à ce qui est présenté comme une menace, le sujet s'engage dans des stratégies de contrôle de la peur (minimisation du danger, décredibilisation de la source) qui diminuent la portée des messages (Girandola, 2000). Les sciences de la communication ont montré que ces résistances, accrues par l'usage répété de messages anxiogènes, sont particulièrement fortes sur la question climatique, pour laquelle les solutions apparaissent soit

dérisoires, soit hors de portée (O'Neill et Nicholson-Cole, 2009 ; Stoknes, 2014). » (Le Goff, 2017 : 145-146).

Cette **stratégie de communication positive visant à rendre « désirable le durable »** a été notamment mise en place par le mouvement Alternatiba «non seulement les solutions au dérèglement climatique existent mais qu'en plus elles construisent une société et une vie plus humaine, plus juste, plus solidaire, plus conviviale, bref, plus désirable (Alternatiba, 2013) » (Le Goff, 2017 : 145). À cet égard, quelques personnes au cours des entretiens ont par ailleurs mentionné l'importance de la contemplation et de l'esthétique dans les mobilités ou encore dans leur vie quotidienne, à l'instar d'une enquêtée qui se demande pourquoi les poubelles ne sont pas « habillées de façon plus décorative ». Dès lors, rendre le durable désirable pourrait aussi passer par une certaine **esthétisation des éléments de communication autour des mobilités** (panneaux d'indications, grilles des parkings, etc.).

2. L'incitation et l'expérimentation

a. Réduire « les coûts » du changement

La phase d'information doit être accompagnée de mesures incitatives qui peuvent ensuite amener les personnes à tester un nouveau mode de déplacement. Comme nous l'avons indiqué dans l'étude de 2023, des mesures incitatives peuvent également être mises en place en parallèle par les festivals :

« Il s'agit d'accompagner les individus dans le changement de comportement, de les orienter et de compenser les coûts psychologiques, physiques et/ou économiques du changement. En effet, comme l'explique Anaïs Rocci (2011), les usagers d'un mode de transport sont prêts à changer leurs pratiques sous conditions d'un moindre coût mental, physique et économique, ce qui fait qu'un système ou un service qui organiserait et faciliterait la pratique inciterait au changement. L'objectif de ces mesures incitatives est de donner envie aux personnes de venir au festival en vélo, à pied, en train ou en TC et ainsi de rendre moins attrayante la voiture individuelle que les autres modes de déplacements. » (Sociotopie, 2023)

Comme nous avons pu le voir dans l'étude, le prix n'est pas un critère déterminant dans le choix du mode de déplacement pour se rendre à un festival. Cependant, l'argument économique est apparu dans les propos des enquêtées à plusieurs reprises et **les réductions tarifaires pourraient être envisagées par les festivals**. En effet, parmi les services proposés permettant de favoriser l'utilisation des transports en commun, 8,5 % des personnes interrogées par questionnaire ont opté pour une réduction tarifaire.

Afin de favoriser les mobilités dites actives, l'étude révèle **l'importance de sécuriser les publics et équipes**. Cela peut passer par des **pistes cyclables et piétons éclairées aux alentours des festivals**. En effet, on a vu que les femmes se sentaient particulièrement en insécurité la nuit pour marcher et/ou faire du vélo. Par ailleurs, des **parkings vélos surveillés et sécurisés** pourraient également être proposés par

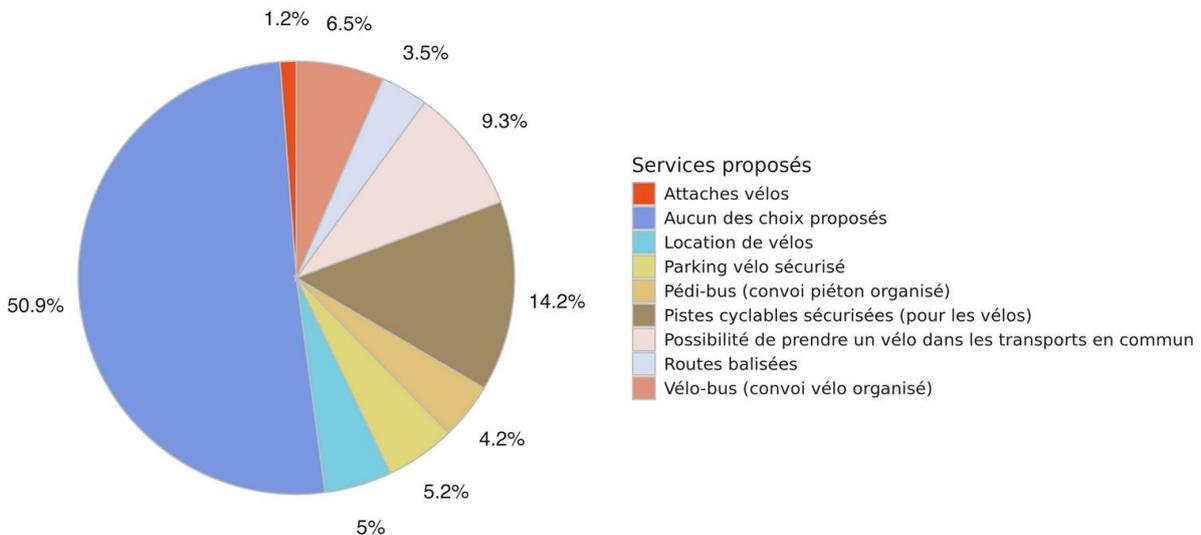
les festivals. Aussi, pour assurer **l'accueil des cyclistes et des marcheuses**, des boissons ainsi qu'un vestiaire, des douches et des casiers pour stocker leurs équipements pourraient également être mises à disposition. En effet, une des hypothèses mentionnée dans l'étude, est que les femmes pourraient moins recourir aux vélos du fait de la forte injonction à la représentation de soi qui pèsent sur elles.

Par ailleurs, comme nous l'avons également montré, les problématiques d'ordre techniques ou encore mécaniques peuvent décourager à l'utilisation du vélo. Les festivals pourraient dès lors d'une part **mettre à disposition des bornes de recharges pour les VAE et du matériel de première nécessité** pour regonfler et réparer les vélos mais également proposer par exemple **des ateliers mécaniques à destination plus spécifiquement des femmes**.

b. Lever les habitudes par l'expérimentation

Du côté de l'incitation à se rendre sur le festival en vélo, si la majorité des répondant-es indiquent qu'aucun service ne pourrait les inciter à utiliser le vélo pour se rendre en festival, il faut noter que ces mêmes personnes sont une majorité (53,6 %) à ne jamais utiliser le vélo dans leur vie courante. Nous revenons donc à la question de l'habitude d'utilisation des modes de transports.

Figure 46. Répartition des services pouvant inciter les répondant-es à utiliser le vélo pour se rendre en festival



Comme nous avons pu le montrer dans cette étude ainsi que dans l'étude de 2023, **l'expérimentation permet de rompre avec l'habitude :**

« [...] l'expérimentation vient en rupture avec les habitudes, perturbe la routine en en élargissant le champ des possibles afin que les individus envisagent d'utiliser d'autres modes de transports. Ainsi, changer les comportements revient à créer des opportunités, c'est-à-dire de proposer aux festivalier-es et équipes de tester de nouveaux modes de déplacement pour venir au festival. » (Sociotopie, 2023)

Dès lors, les festivals peuvent effectivement mettre en place différentes actions

afin de susciter ces nouvelles expériences. Cela peut passer par **le partenariat avec des services de location de vélos avec et/ou sans assistance électrique** (et, ce, d'autant plus, que les VAE peuvent jouer un rôle de déclencheur de pratique (Adam, Ortar, Poisson, 2022)) mais également par **l'organisation de convoi vélos** qui pourraient permettre de sécuriser notamment les femmes lors des retours à vélo la nuit. Poursuivant ce même objectif, les convois peuvent aussi être réalisés en marchant.

3. L'acceptabilité sociale des mesures de restrictions de l'usage de la voiture : quelles marges de manoeuvre des festivals ?

Si selon Anaïs Rocci, « les individus seraient en demande de plus de mesures plus restrictives et obligatoires » (Sociotopie, 2023), les publics et équipes interrogés n'ont que rarement évoqué ce souhait et sont par ailleurs, loin d'être unanimes sur la question. Les **mesures coercitives** proposées aux festivals (taxe carbone sur les automobilistes ou encore des prix de stationnements élevés) dans notre étude précédente – afin de contraindre directement leurs publics et équipes à utiliser des modes alternatifs à la voiture – **ne prennent pas en compte le covoiturage formel et surtout informel** qui peut être usité par les publics et équipes des festivals. Or, lorsque c'est le cas, « l'utilisation de la voiture pourrait être considérée comme une opportunité, plutôt qu'une pratique à bannir » (Ravalet et Viot, 2017: 93). Par ailleurs, elles **pourraient être acceptées de manière différenciée selon le contexte territorial et socio-économique**.

Comme nous l'avons vu, la tarification des stationnements mise en place par la ville de Cabourg durant la période estivale a effectivement contribué à ce que certaines enquêtées y résidant se reportent sur le bus ou encore sur la marche sans s'y opposer. Cependant, ce type de mesure pour les festivals pourrait **contribuer à exclure davantage les classes populaires** qui sont d'ailleurs très peu nombreuses parmi notre échantillon et plus largement parmi les publics des festivals et des événements culturels. De plus, elles pourraient contribuer à **renforcer les inégalités et à (re)produire les frontières sociales entre territoires** en accentuant d'un côté « le privilège de la mobilité éco-citoyenne » des urbaines (qui comme on l'a vu, ont un accès facilité à une offre de transport alternative à la voiture) et en marquant de l'autre encore davantage la « misère de position automobile » (Cacciari et Belton Chevallier, 2020) des publics et équipes dépendantes de la voiture dans les territoires ruraux.

C'est d'ailleurs ce que sous-tendent les propos de cet enquêté sur les politiques de stationnement des festivals urbains qui peuvent, **en l'absence de desserte en train, apparaître davantage comme symboliques de l'exclusion des villes des ruraux** plutôt qu'une réponse aux problématiques environnementales :

« Je suis obligé de subir les contraintes du stationnement payant [...] Il faut que les navettes rejoignent les gares, si c'est pour nous amener sur des parkings [...] ça servira à rien, c'est juste reculer, mettre les gens un peu plus loin [...] on se rend compte en réalité, on dit toujours les bobos des villes c'est péjoratif mais maintenant qu'on habite plus à Paris, on s'en rend compte, nous-mêmes Parisiens, on ne reconnaît plus Paris, le centre-ville a été privatisé par les gens qui y habitent et toute personne, que ce soit de banlieue ou de province, est exclue. » (Festival des Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Homme, 59 ans, officier de police retraité, commune rurale à habitat dispersé, Calvados)

À l'inverse, **pour les publics et équipes « habitants », celles-ci peuvent contribuer à améliorer leur qualité de vie** en réduisant la pollution sonore, les nuisances de la circulation et les embouteillages et en favorisant les circulations en vélo ou encore à pied comme l'explique ce Granvillais :

« Je sais que pendant le carnaval, ils font ce système de navette à l'extérieur pour éviter que les gens viennent s'emplâtrer dans le centre-ville là, je trouve ça intéressant mais pareil j'ai pas regardé mais voilà si on peut éviter et ce qui est très riche je trouve dans ce festival, c'est qu'on circule pas mal à pieds dans Granville donc si on peut permettre aux personnes de laisser leur voiture et d'avoir des navettes fréquentes qui leur permettent de descendre dans le centre-ville, on y gagnerait en plus, notamment avec toutes les déambulations, tout ce qui a lieu dans les arts de rue donc voilà, plus on peut éviter les voitures en centre-ville, mieux les piétons et les vélos circuleront aussi. » (Festival Sorties de Bain, Public, Homme, 43 ans, chef de service social, Centre urbain intermédiaire, Manche)

Dans les sites ruraux, ces mesures de restriction peuvent également apparaître **problématiques lorsqu'elles ne sont pas intégrées plus largement à une politique d'aménagement du territoire** comme le sous-tendent les propos de cette enquêtée :

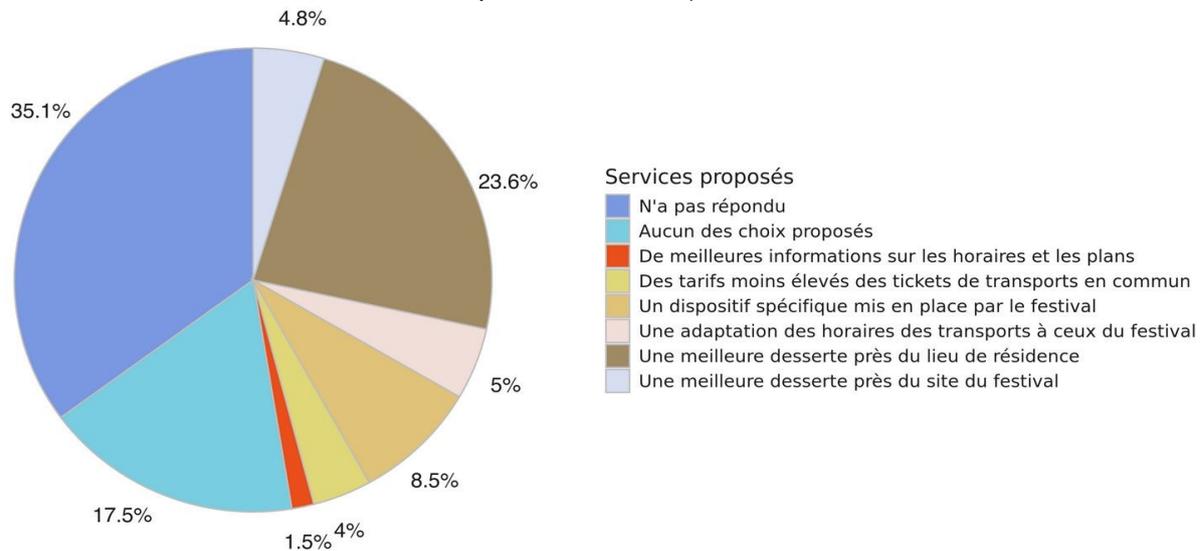
«[...] c'était il y a quelques années [...] c'était peut-être le festival du cirque ou un truc comme ça, bref il était censé être prévu [...] pour désengorger le petit village, les voitures étaient fortement invitées à se garer bien loin sur un parking désigné et à se rendre ensuite sur le lieu de la manifestation à pieds si on avait du temps devant soi, c'était quand même trois bon quart d'heure de marche le long d'une départementale ou à vélo [...] c'est en ligne droite, ouais enfin en ligne de droite avec un dénivelé avec des bagnoles qui passent à 110 et qu'il n'y a pas de délimitation, non quoi, donc si c'est réellement pensé, wahou c'est super, justement pour économiser quelques kilomètres ou désengorger un petit village, bien sur ça fait exactement partie des trucs, mais oui aucun problème, je me gare je sais pas à 4-5 km de l'endroit qui est prévu mais voilà...» (Festival Promenades Musicales du Pays d'Auge, Public, Femme, 39 ans, professeure, commune rurale à habitat dispersé, Seine Maritime)

Ces éléments rejoignent les résultats d'une étude récente de l'ADEME (2024) qui montre que si les mesures de restriction de la voiture dans les villes sont plus favorablement reçues par les urbains¹⁵, elles se confrontent également à l'opposition et à la résistance de certains groupes, **l'acceptabilité sociale dépendant en effet de multiples facteurs** : la dépendance automobile dans les zones périphériques, la perception de l'impact direct des mesures sur le quotidien, la possession d'un véhicule

¹⁵ D'ailleurs, un sondage de l'IFOP réalisé en 2020 montrait effectivement une adhésion majoritaire des résidents des communes de plus de 100 000 habitants aux mesures de restriction de la voiture : 77 % des habitants sont pour la création de zones piétonnes, 65 % en faveur de la limitation de vitesse à 30 km/h, et 85 % adhèrent au développement de pistes cyclables.

motorisé, le contexte territorial et socio-économique, et surtout, si elles sont associées ou non à des mesures concrètes sur l'offre de service de transport.

Figure 47. Répartition des services pouvant inciter les répondant·es à utiliser les transports en commun pour se rendre en festival



Dans ce sens, les personnes interrogées par questionnaire ont été nombreuses (23,6 %) à mentionner qu'**une meilleure desserte à côté de chez elles favoriserait leur utilisation des transports en commun**, et sur l'ensemble de ces personnes, plus de trois quarts (77,9 %) sont issues de milieux ruraux.

Jusqu'ici, nous avons pu mettre en exergue combien **l'offre de service de transport** (absence ou faiblesse de desserte et de pistes cyclables, horaires inadaptés aux sorties de festival) **pouvait amener les publics et équipes à se reporter sur la voiture**. Dès lors, que peuvent faire les festivals dans la mesure où renforcer et améliorer l'offre de service alternatif à la voiture n'est pas de son ressort mais de celui des collectivités et en particulier de celui des régions qui sont les autorités organisatrices de la mobilité ?

5 % des répondant·es indiquent qu'une adaptation des horaires des transports à ceux du festival les inciterait à prendre les transports en commun pour se rendre sur site. Les festivals pourraient alors augmenter la part modale du train, du bus ou encore des métros **en adaptant les horaires de spectacles aux horaires des transports** en commun et/ou en liant des partenariats avec les réseaux de transports locaux pour que ces derniers adaptent leurs horaires aux sorties de festival. Ils pourraient également **veiller à ce que la localisation de leurs événements soit la plus accessible possible en transports en commun**. Par exemple, cette attention à l'accessibilité du lieu est illustrée par les propos de cette bénévole :

« On fait attention [...] au niveau du lieu, alors il a été...comme le lieu est pas facile là, il était question à un moment de trouver un autre lieu et on avait parlé avec le régisseur qui nous avait proposé qu'on aille à Turlaville au château des Ravalet et en fait, l'autre jour j'ai dit 'mais en fait, non, on va pas faire ça, faudrait que tout le monde prenne sa voiture' [...] Donc

on en a reparlé et je pense qu'il faut qu'on reste ici. » (Festival du Livre de jeunesse de Cherbourg-en-Cotentin, Équipe, Femme, 51 ans, professeure, grand centre urbain, Manche)

Cependant, se rapprocher des transports en commun dans les festivals ruraux pourraient également nuire à une politique d'accès à la culture dans ces territoires. Dès lors, outre le fait de favoriser le report modal, les festivals pourraient aussi contribuer à **réduire le plus possible la distance des déplacements avec les lieux de résidence des publics et équipes**. En effet, l'attractivité des publics de proximité est un levier à actionner pour limiter l'empreinte carbone des festivals. Nous invitons plus spécifiquement les festivals ruraux à accentuer encore davantage leur offre à destination de ces derniers ce qui peut par exemple passer par des partenariats avec différentes structures locales accueillant des publics (écoles, associations, etc.) comme peut le faire le festival Photo Martagny. Les festivals peuvent également contribuer comme nous l'avons vu à **optimiser encore davantage l'utilisation des véhicules afin de lutter contre l'autosolisme**.

Enfin, les festivals pourraient également agir sur **la réduction de l'empreinte carbone des artistes** en organisant des « tournées plus rationnelles » comme l'explique cette enquêtée :

« Je pense que sur la circulation des compagnies bah c'est vrai qu'on fait venir des gens parfois d'un peu loin et à la fois il faut pas l'interdire parce qu'encore une fois, c'est aussi la nécessité de la diversité culturelle, la question c'est [...] de travailler de manière plus coopérative pour qu'on ne fasse pas venir juste pour trois jours une compagnie de je sais pas, ici à Sotteville il y a une convention avec le Burkina Faso je crois je trouve ça super de donner un terrain de jeu à des burkinabé mais il faut à ce moment-là qu'elle passe l'été en France, je dis en France mais en tout cas Belgique, voilà que ce soit pris dans des schémas de tournée qui en tout cas rentabilisent les déplacements [...] il y avait des compagnies qui font ça [...] une compagnie parisienne [...] eux se déplacent plus pour faire un spectacle par exemple, quand ils se déplacent ils viennent au moins pour une semaine sur un territoire pour penser leur tournée de manière rationnelle [...] depuis toute à l'heure je cherche [...] ça me revient, il s'appelle Samuel Valency. » (Festival Viva Cité, Public, Femme, conservatrice des bibliothèques, 53 ans, grand centre urbain, Manche)

Ce travail sur la mobilité des artistes pourrait par ailleurs avoir des effets bénéfiques que l'acceptabilité sociale de certaines mesures restrictives. En effet, comme l'ont montré les chercheurs Théodore Tallent, Malo Jan et Luis Sattelmayer, **l'acceptabilité sociale de mesures restrictives peut aussi être facilitée par des mesures symboliques** : « policies symbolically targeting the carbon-intensive behavior of privileged social groups increase support for costly climate policies by appealing to feelings of unfairness and resentment towards these groups. » (2024). L'importance du devoir d'exemplarité, tant des élites que des artistes, est d'ailleurs soulignée par cet enquêté :

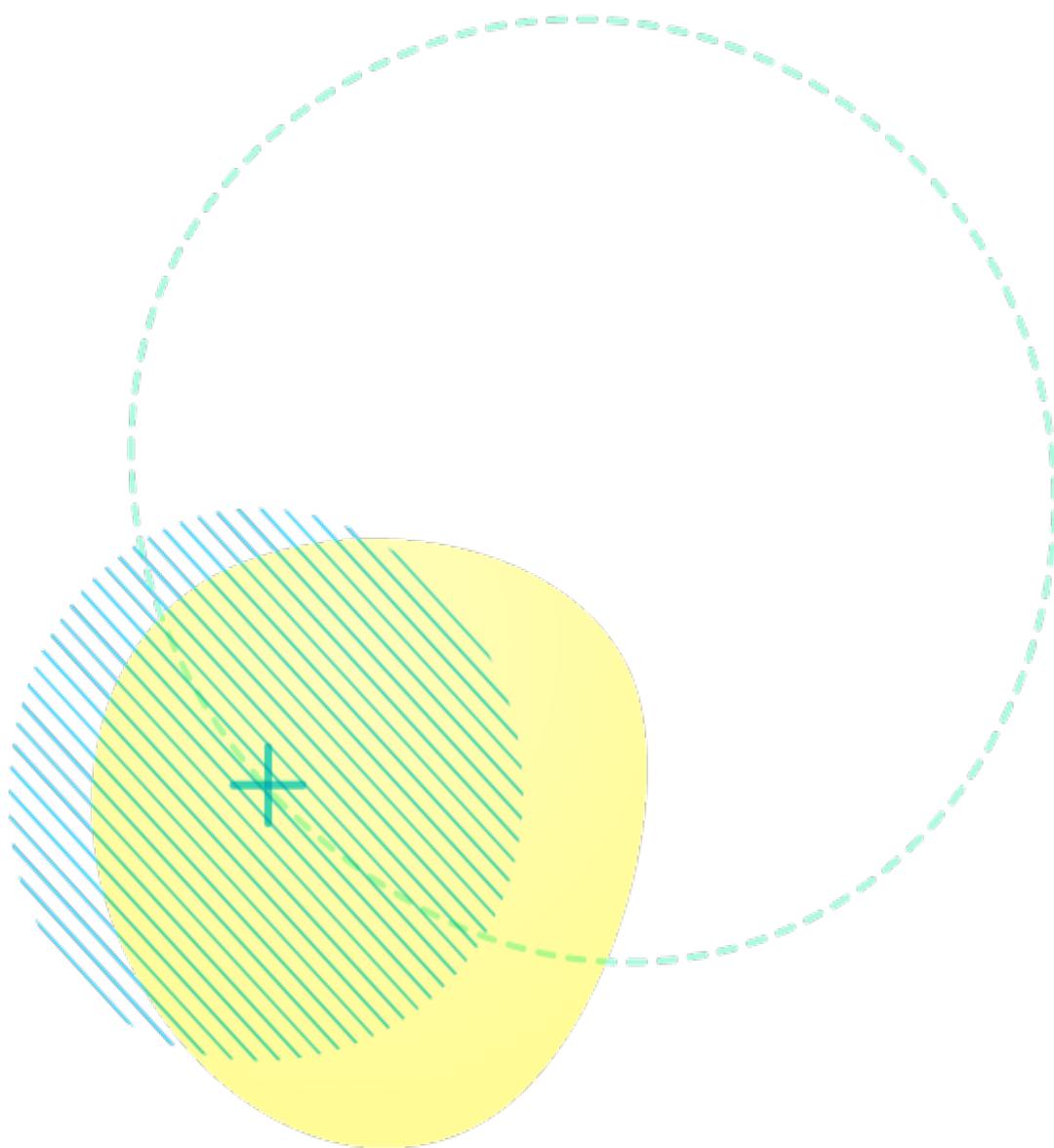
« Qu'est-ce que j'ai vu déjà hier .. bah le festival de Cannes. Ils ont dit que c'était écolo alors qu'ils arrivent tous en jet privé et tout c'est n'importe quoi. Et là-dessus, ouais, tu regardes un peu plus. C'est pareil, là il y a Gabriel Attal qui est allé voir une ferme écologique et il y a été en avion. En gros ta ferme écologique t'es trop fier tu te dis "je vais moins polluer" et t'as un connard de ministre qui vient te voir et il va polluer 100 fois plus que ta ferme elle

polluera jamais de ta vie. Donc en fait il a pourri ta ferme quoi. Tu te dis “je suis trop content j'ai fait une ferme écolo qui va rien polluer” et t'as un mec qui est là qui arrive et qui pollue 3 000 fois plus que tu ne pollueras jamais. » (Festival Beauregard, Public, Homme, 27 ans, en reconversion professionnelle comme assistant vétérinaire, bourg rural, Calvados)

Enfin, il apparaît également essentiel pour les festivals de **poursuivre leur travail de concertation auprès des collectivités mais également des publics et équipes des festivals**. En effet, l'étude de l'ADEME (2024) citée précédemment montre que ce travail de concertation avec les différentes parties prenantes impliquées est essentiel. Une part des personnes interrogées exprime d'ailleurs une volonté sous-tendue de participation à celui-ci lorsqu'elles expliquent qu'elles n'hésiteraient pas à alerter les organisateurs si elles constataient des manquements des festivals vis-à-vis de leur engagement écologique. À l'inverse, d'autres enquêtées signalent que cet engagement n'est pas de leur responsabilité contrairement à celle qui leur incombe chez elles et eux. Ce renvoi de responsabilité peut également s'observer lorsque l'accent est mis sur l'importance de l'impact carbone des déplacements des publics des festivals. Dès lors, nous pensons que **des ateliers participatifs** pourraient jouer un rôle dans la production d'un « **Nous Festivalier** » engagé en favorisant les échanges autour des enjeux de la réduction de l'usage de la voiture tant pour l'environnement que vis-à-vis des contraintes structurelles et plus individuelles existantes. Ces derniers pourraient par exemple porter sur la mobilité durable au prisme des rapports de territoire, d'âge, de classe ou encore de genre.

Pour conclure, différentes pistes pourraient être envisagées pour des études futures sur les mobilités vers les festivals. Par exemple, il pourrait être intéressant de se pencher plus en avant sur cette question de l'acceptabilité sociale mais également sur la dimension de genre dans les mobilités vers les festivals.

Annexes



I. Grille d'entretiens semi-directifs

- » 16 questions
- » Temps de l'entretien : entre 45 minutes et une heure
- » Objectif de l'entretien : comprendre les comportements de mobilité des personnes (comprendre pourquoi les personnes utilisent tel ou tel mode de déplacement pour se rendre au festival, saisir comment elles justifient leur comportement de mobilité) et saisir si le facteur environnemental joue dans les choix de mobilité pour venir au festival

Thématique	Questions principales	Questions de relance
Ciblage	Département du festival et nom du festival À établir avant la venue sur le festival	
Situation personnelle	Quel âge avez-vous ?	Je peux me permettre de vous demander votre âge ?
	Quel est votre genre ?	Comment vous définissez-vous ? Un homme, une femme, non-binaire ou autres ?
	Vous faites quoi dans la vie ?	Quelle est votre profession ou votre activité actuelle ?
	Quelle est votre commune de résidence ?	Où habitez-vous ?
Usages et pratiques	Pourquoi êtes-vous venu-es sur le festival ?	Quelles sont vos motivations pour venir à ce festi-

autour du festival		val (le programme, les artistes, l'ambiance, l'engagement social ou écologique...) ? Avez-vous déjà participé à ce festival précédemment ?
	Avez-vous depuis longtemps prévu de venir à ce festival ?	Si oui, depuis combien de temps ? Êtes-vous venu-es par hasard sur le festival ?
	Où logez-vous pendant le festival ?	Logez-vous chez des ami-es ou dans un hôtel/gîte/location ? Si oui, à partir de votre hébergement, comment êtes-vous venu-e jusqu'au festival ? Pour quelles raisons avez-vous utilisé ce(s) mode(s) de transport ? À partir de votre hébergement, quelle distance et combien de temps avez-vous mis pour venir au festival ?
	Êtes-vous venu-es seul-e au festival ?	Si non, êtes-vous venu-es en famille ou entre ami-es ? avec des enfants ?
Mobilité vers les festivals	Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé de votre résidence principale au lieu du festival ?	Quel(s) modes de transport avez-vous utilisez pour venir au festival ? Avez-vous utilisé plusieurs modes de déplacement pour venir au festival ? Auriez-vous pou utiliser un autre mode de déplacement pour venir au festival ?
	À partir de votre résidence principale, quelle distance avez-vous dû parcourir pour vous rendre sur le lieu du festival ?	En distance et en temps
	Pourquoi avez-vous utilisé particulièrement ce ou ces modes de transport pour venir au festival ?	Est-ce une question de praticité ? Utilisez-vous souvent ce(s) mode(s) de déplacement dans votre quotidien ? Quel(s) mode de transport avez-vous l'habitude d'utiliser lorsque vous allez au travail ou en vacances ? Quelle mobilité avez-vous au quotidien ?

	Avez-vous trouvé simple de vous rendre jusqu'au site du festival	Avez-vous rencontré des difficultés sur votre trajet ? Avez-vous préparé votre déplacement longtemps à l'avance ? Vous êtes-vous renseigné-e sur les offres de transport existantes ou mises en place par le festival avant de venir ? Que pensez-vous des dispositifs mis en place par le festival/région/département en termes d'offres de transport ?
	Percevez-vous des améliorations à faire en termes d'offres de transports pour se rendre jusqu'au festival ?	Qu'est-ce qui vous inciterait à ne pas utiliser votre voiture pour venir au festival ? Des parkings vélos ? Des pistes cyclables ? Des navettes spécialement installées pour le festival ?
Engagement écologique	Êtes-vous sensible aux questions écologiques et environnementales ? Si oui, comment agissez-vous en faveur de l'environnement ?	Êtes-vous préoccupé-e par les questions écologiques ? Êtes-vous informé-e sur le sujet ? Que mettez-vous en place pour la protection de l'environnement ? Selon vous, que signifie s'engager pour l'environnement ?
	Que regardez-vous en termes d'engagement écologique lorsque vous vous rendez/travaillez à un festival ?	Avez-vous fait attention à l'engagement du festival en termes d'environnement (mise en place de gobelets en plastique réutilisable, de toilettes sèches...) lorsque vous avez acheté vos billets/lorsque vous avez décidé de travailler en tant que bénévole pour ce festival ? Prêtez-vous attention aux offres de transports écologiques (train, covoiturage...) proposées par le festival ?
	Diriez-vous que l'engagement écologique du festival est important dans votre choix d'aller/travailler à un festival ?	Si oui, à quel degré ? Est-il déterminant ? Est-ce un facteur décisif dans votre choix de venir à un festival ? Pourriez-vous vous rendre à un festival peu engagé et avec un impact environnemental mauvais ?

II. Tableau du profil socio-économique des enquêtés par entretien

Festival	Genre	Âge	Profession et catégorie socioprofessionnelle
Festival Martagny	H	+ 70 ans	Retraité, publicitaire
Festival Martagny	F	16 ans	Étudiante
Festival Martagny	F	80 ans	Retraitée, universitaire
Festival Martagny	F	La soixantaine	Retraitée, professeure au lycée
Festival Martagny	H	81 ans	Retraité, directeur de la communication)
Festival Martagny	F	68 ans	Retraitée, employée dans la grande distribution
Festival Martagny	F	+70 ans	Retraitée, psychologue scolaire
Promenades Musicales du Pays d'Auge	H	75 ans	Retraité, auto-entrepreneur
Promenades Musicales du Pays d'Auge	F	39 ans	Professeure
Promenades Musicales du Pays d'Auge	H	59 ans	Retraité, officier de police
Promenades Musicales du Pays d'Auge	H	66 ans	Retraité, professeur
Promenades Musicales du Pays d'Auge	H	69 ans	Retraité, journaliste et directeur communication
Promenades Musicales du Pays d'Auge	F	56 ans	Directrice de cabinet de conseil et d'audit
Promenades Musicales du Pays d'Auge	F	71 ans	Retraitée, médecin
Sorties de bain	F	35 ans	Professeure des écoles
Sorties de bain	F	47 ans	Infirmière
Sorties de bain	H	28 ans	Agent de plateforme logistique
Sorties de bain	H	28 ans	Auxiliaire de vie
Sorties de bain	H	67 ans	Retraité, orthophoniste
Sorties de bain	H	43 ans	Cadre secteur social

Viva Cité	H	20 ans	Étudiant en recherche d'emploi
Viva Cité	F	74 ans	Retraitée, enseignante
Viva Cité	F	43 ans	Éducatrice spécialisée
Viva Cité	F	55 ans	Fonctionnaire
Viva Cité	F	18 ans	Étudiante
Viva Cité	F	53 ans	Conservatrice des bibliothèques
Viva Cité	F	63 ans	Retraitée, comptable
Festival du film de Cabourg	F	72 ans	Retraitée, CESF
Festival du film de Cabourg	F	52 ans	Chargée clientèle banque
Festival du film de Cabourg	F	20 ans	Étudiante
Festival du film de Cabourg	F	73 ans	Retraitée, cadre de service social
Festival du film de Cabourg	F	64 ans	Directrice territoriale PJJ
Festival du film de Cabourg	F	62 ans	Retraitée, infirmière
Festival du film de Cabourg	F	La soixantaine	Retraitée et sophrologue
Festival Beauregard	H	63 ans	Retraité, chercheur
Festival Beauregard	F	56 ans	Professeure
Festival Beauregard	F	35 ans	Employée dans le paramédical
Festival Beauregard	H	27 ans	En reconversion professionnelle comme assistant vétérinaire
Festival Beauregard	F	70 ans	Retraitée, profession inconnue
Festival Beauregard	F	43 ans	Éducatrice spécialisée
Festival Beauregard	F	51 ans	En reconversion professionnelle
Festival Beauregard	F	48 ans	Dosimétriste
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	H	34 ans	En reconversion professionnelle dans la conception industrielle
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	H	43 ans	Régisseur
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	H	54 ans	Ingénieur
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	F	43 ans	Femme au foyer

Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	F	51 ans	Professeure des écoles et étudiante
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	H	La trentaine	Sans profession
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	F	30 ans	Salariée dans la culture
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	F	La cinquantaine	Professeure

III. Profil résidentiel des enquêtés par entretien

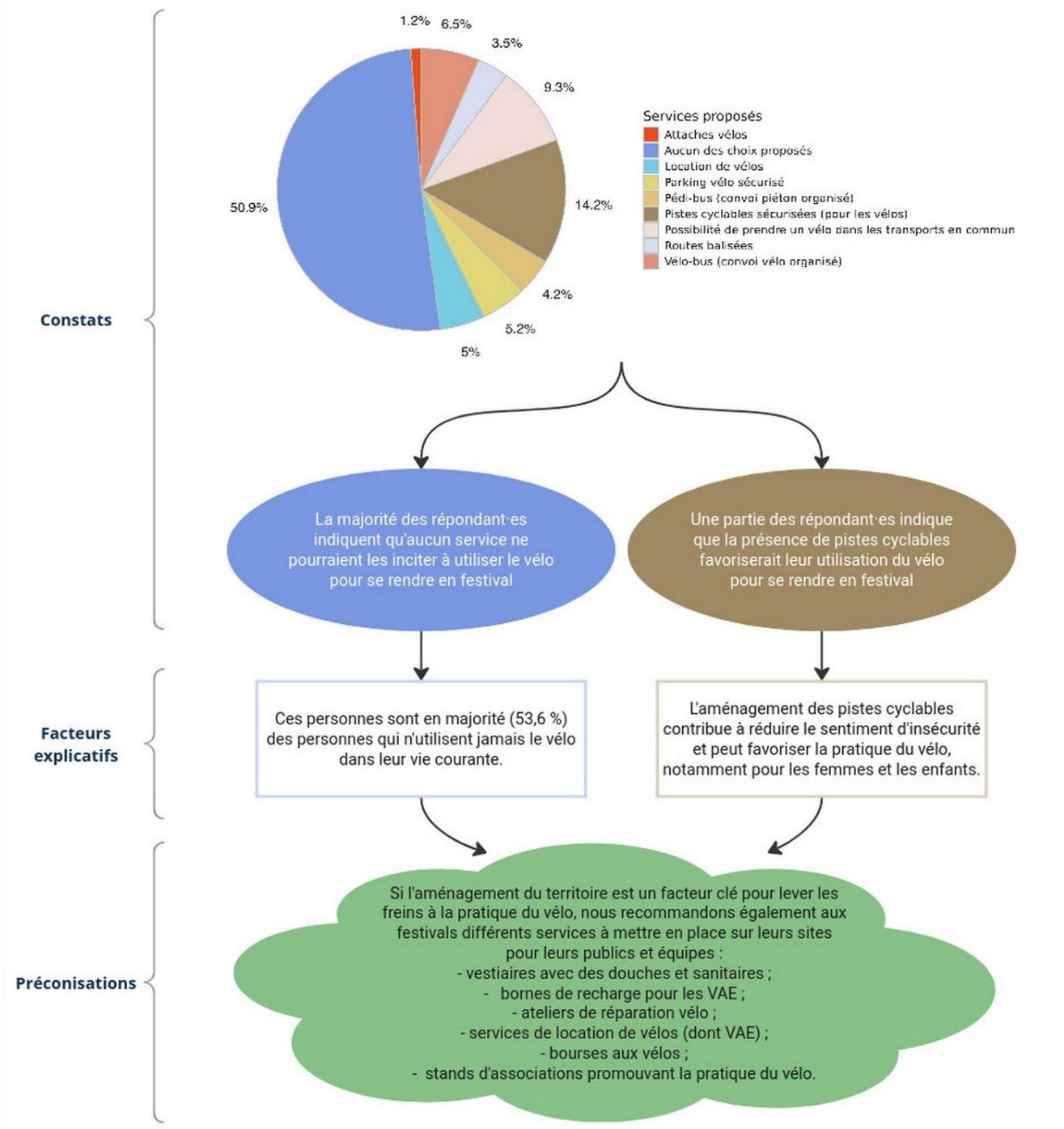
Festival	Caractérisation de la commune de résidence principale	Département / Région de la résidence principale	Caractérisation de la commune de résidence secondaire	Département / Région de la résidence secondaire
Festival Martagny	Rural à habitat dispersé	Eure/Normandie	X	X
Festival Martagny	Rural à habitat dispersé	Eure/Normandie	X	X
Festival Martagny	Grand centre urbain	Paris / Île-de-France	Rural à habitat très dispersé	Oise/ Hauts-de-France
Festival Martagny	Grand centre urbain	Seine Maritime / Normandie	X	X
Festival Martagny	Grand centre urbain	Paris/Île-de-France	Rural à habitat très dispersé	Eure/Normandie
Festival Martagny	Rural à habitat dispersé	Eure/ Normandie	X	X
Festival Martagny	Rural à habitat dispersé	Oise / Hauts-de-France	X	X
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Bourg rural	Calvados/ Normandie	Grand centre urbain	Paris / Île-de-France
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Rural à habitat dispersé	Seine-Maritime/ Normandie	X	X
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Rural à habitat dispersé	Calvados/ Normandie	X	X
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Grand centre urbain	Hauts-de-Seine/ Île-de-France	X	X
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Rural à habitat très dispersé	Calvados /Normandie	Grand centre urbain	Paris / Île-de-France
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Grand centre urbain	Yvelines/ Île-de-France	X	X
Promenades Musicales du Pays d'Auge	Rural à habitat dispersé	Calvados/ Normandie	X	X
Sorties de bain	Bourg rural	Manche/Normandie	X	X

Sorties de bain	Grand centre urbain	Seine-et-Marne/ Île-de-France	X	X
Sorties de bain	Petite ville	Ille-et-Vilaine/Bretagne	X	X
Sorties de bain	Bourg rural	Manche/ Normandie	X	X
Sorties de bain	Bourg rural	Manche/Normandie	X	X
Sorties de bain	Centre urbain intermédiaire	Manche/Normandie	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Seine-Maritime / Normandie	X	X
Viva Cité	Ceinture urbaine	Seine-Maritime / Normandie	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Seine-Maritime / Normandie	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Yvelines/ Île-de-France	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Manche/ Normandie	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Manche/ Normandie	X	X
Viva Cité	Grand centre urbain	Seine-Maritime / Normandie	X	X
Festival du film de Cabourg	Ceinture urbaine	Eure-et-Loir/ Centre-val de Loire	Petite ville	Calvados/Normandie
Festival du film de Cabourg	Commune rurale	Moselle/ Grand Est	X	X
Festival du film de Cabourg	Grand centre urbain	Calvados/ Normandie	X	X
Festival du film de Cabourg	Non mentionnée mais zone urbaine	Val-de-Marne/Île-de-France	Petite ville	Calvados/Normandie
Festival du film de Cabourg	Grand centre urbain	Paris/Île-de-France	Petite ville	Calvados/Normandie
Festival du film de Cabourg	Commune rurale	Seine -et-Marne/ Île-de-France	X	X
Festival du film de Cabourg	Grand centre urbain	Val-d'Oise/Île-de-France	Petite ville	Calvados/Normandie
Festival Beauregard	Grand centre urbain	Rhône/ Auvergne-Rhône-Alpes	X	X
Festival Beauregard	Ceinture urbaine	Calvados/Normandie	X	X
Festival Beauregard	Rural à habitat dispersé	Calvados/Normandie	X	X
Festival Beauregard	Bourg rural	Calvados/Normandie	X	X
Festival Beauregard	Grand centre urbain	Calvados/Normandie	X	X
Festival Beauregard	Rural à habitat dispersé	Manche/Normandie	X	X
Festival Beauregard	Bourg rural	Orne/Normandie	X	X

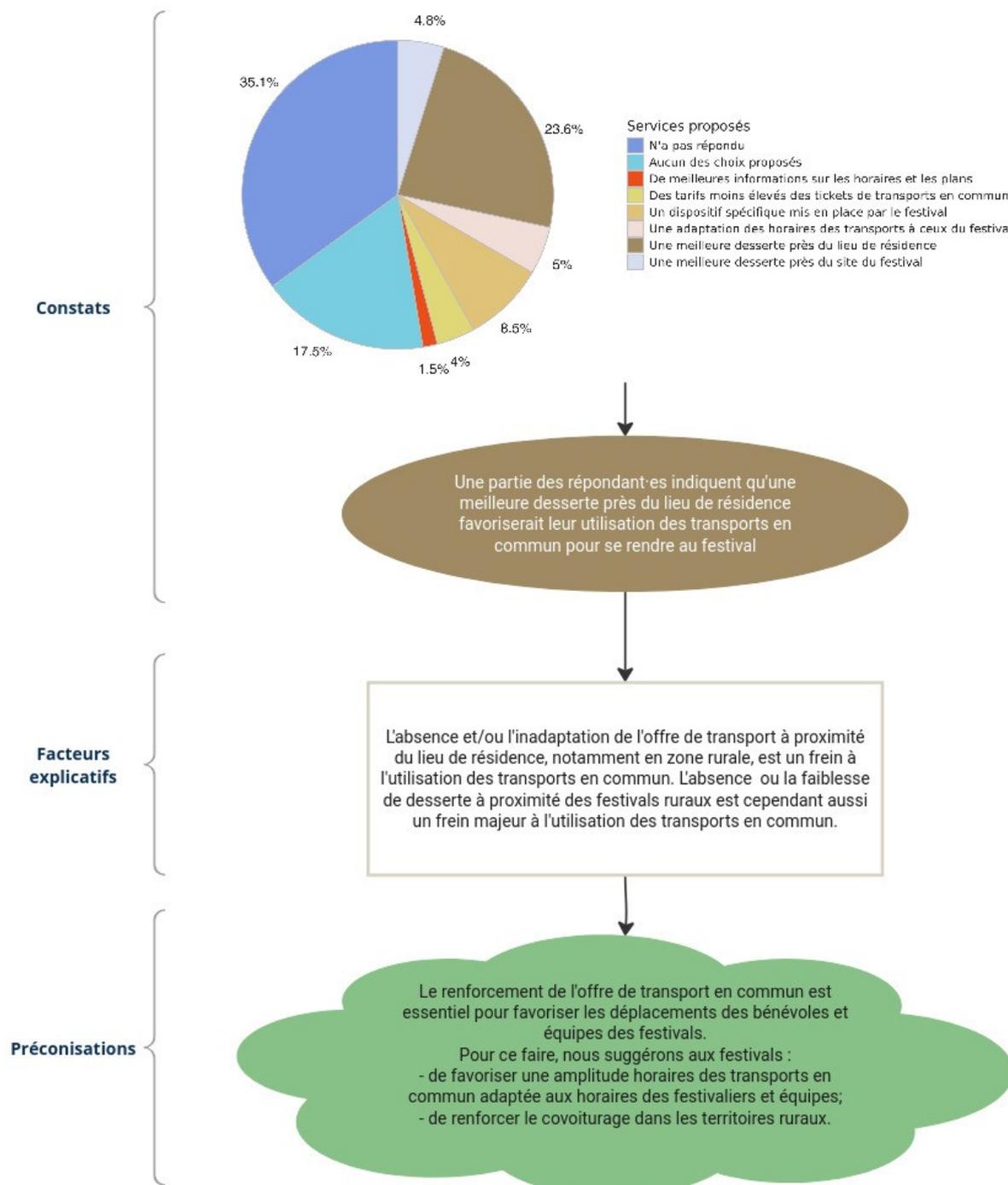
Festival Beaugard	Petite ville	Calvados/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/ Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Rural à habitat dispersé	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X
Festival du livre de jeunesse et de bande dessinée	Grand centre urbain	Manche/Normandie	X	X

IV. Schémas de préconisations générales

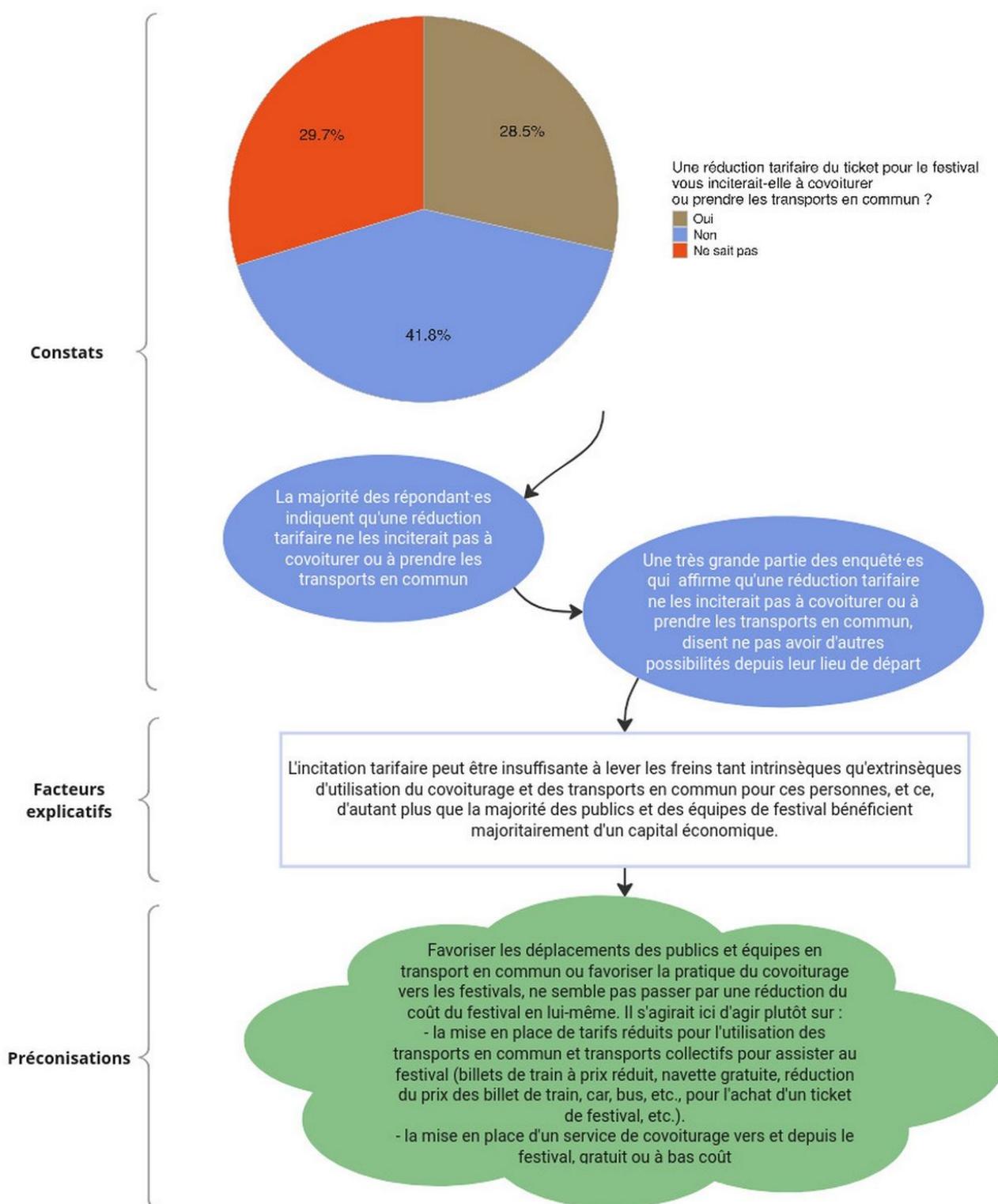
1. Favoriser la pratique du vélo dans la mobilité lié aux festivals



2. Favoriser l'utilisation des transports en commun dans la mobilité liée aux festivals



3. Favoriser l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage via une réduction tarifaire



Bibliographie

Abord de Chatillon, M., Ortar, N. et Sayagh, D. (2021). Le vélo: un objet qui révèle, renforce et perturbe l'ordre du genre, *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 52-2 | 2021, 25-51.

Adam, M. (2016). « L'injonction aux comportements « durables », nouveau motif de production d'indésirabilité », *Géographie et cultures*, 98, 89-112.

Albrecher, R., Curnier, S., Kaufman, V. (2023). Le vélo et la marche comme moyens de transports, état actuel de la recherche, *Forum Vies Mobiles*, EPFL – Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR).

Adam, M., 2016, L'injonction aux comportements « durables », nouveau motif de production d'indésirabilité, *Géographie et cultures*, 98, 89-112.

Beaud, S., 1996, L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'«entretien ethnographique». *Politix*, Vol. 9(35), 226-257.

Beyer, A. (2021). Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français, *Géoconfluences*.

Bergadaà, M. (2009). Le temps économique et le temps psychologique du voyageur dans un aéroport international, *La Revue des Sciences de Gestion*, n°236, 13-23.

Cacciari, J. et Belton Chevallier, L. (2020), «La misère de position automobile: socialisation de classes et rapport social à l'automobile», *Populations vulnérables*, 6, 167-190.

Coquelet, C. (2018). Conductrice de deux-roues motorisés in Dir. Granié M-A., *Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?*, Dossiers thématiques de l'Ifsttar.

Courel, J. et Deguitre, L. (2020). Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques, Institut Paris Région.

Donnat, O. (1998). *Les pratiques culturelles des Français*, Paris, La Documentation Française

Donnat, O. (2005). La féminisation des pratiques culturelles, *Développement Culturel*, Bulletin du DEPS, no 147.

Études normandes, décembre 2024 - février 2025. Le train en Normandie. Histoire et enjeux actuels, n°32.

Fava, F., 2014, *Qui suis-je pour mes interlocuteurs?*, Paris, L'Harmattan.

Flipo, A. (2021). Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobili-

té ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National. Flux, n° 123, 54-73.

Ginsburger, M. (2020). De la norme à la pratique écocitoyenne Position sociale, contraintes matérielles et diversité des rapports à l'écocitoyenneté. Revue française de sociologie, Vol. 61(1), 43-78.

Joubert, L., Lê Van Truoc, O., Mercklé, P & Tudoux, B., 2023, Redresser l'échantillon d'une enquête en ligne : un exemple à partir de l'enquête Vico, Bulletin de Méthodologie Sociologique, 1 (158) : 116-142

Laforgue, D., Être ou ne pas être éco-citoyen : une question d'institutions?. 2012. hal-00710116

« La grille communale de densité | Insee ». Consulté le 28 janvier 2025. <https://www.insee.fr/fr/information/6439600>.

Le Goff, J. (2017) . Des effets des discours positifs sur les angoisses liées au changement climatique. Nouvelle revue de psychosociologie, N° 24(2), 145-156.

Lejoux, P., 2007, les mobilités du temps libre, EspacesTemps.net, revue interdisciplinaire de sciences sociales [en ligne], consulté le 17/12/2024 sur <https://www.espacestems.net/articles/mobilites-temps-libre/>

Lieber, M. (2008). Genre, violences et espaces publics: la vulnérabilité des femmes en question. Sciences Po Fait politique. Paris : Presses de Sciences Po. 328p.

Mauger, G., 1991, Enquêter en milieu populaire. Genèses, 6, 125-143.

Meissonnier, J. (2022). Mobilité des personnes âgées - État de l'art bibliographique. [Rapport de recherche], CEREMA, UMR MATRiS.

Ministère des Affaires sociales du Travail et de la Solidarité, Ministère délégué à la Parité et à l'Égalité professionnelle (2003), Les violences envers les femmes en France, une enquête nationale, La documentation française, Collection « Droits des femmes ».

Monnet, J. (2016). Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme, Sciences de la société, 97, 74-89.

Négrier, E., Djakouane, A., Jourda, M-T. (2010). Les publics des festivals. Michel de Maule.

Ortar, N, Boudreau J-A, Vincent-Geslin, S., Claudio R., Bonnel, P. et al.. Évolutions des pratiques de mobilité et du rapport à l'automobile chez les jeunes. Une comparaison Lyon-Montréal Rapport final Décembre 2015. [Rapport de recherche] Forum vies mobiles. 2015

Pro Velo (2020). ÊTRE FEMME & CYCLISTE DANS LES RUES DE BRUXELLES. Résultats de l'enquête menée en 2019. Résumé.

Ravalet, E. et Viot, P. (2017). Choix modaux et covoiturage dans la mobilité de loisirs liée à l'événementiel. Enseignements tirés du Paléo Festival Nyon en Suisse. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 71, 73-97.

Rocci, A., 2007, De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale, Thèse de doctorat en sociologie, Université René Descartes, Paris.

Rocci, A.(2015). Comment rompre avec l'habitude ? , Espace populations sociétés [En ligne], 1-2.

SDES (2023). La mobilité locale et longue distance des Français. Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019.

Sociotopie, 2024, Enquête sur la mobilité des publics et équipes de festivals, Lille.

Tallent, T, Jan, M., Sattelmayer. L. (2024). More than Symbols: the Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support. OSF Preprints.

Wiebe, I. & Séguin, A.-M. (2019). Enjeux et tactiques de mobilité quotidienne de personnes âgées résidant dans un quartier montréalais. Cahiers de géographie du Québec, 63(179-180), 231-242.



**Coopérative de Sciences Humaines
et Sociales appliquées**

Adresse :

121 rue de Chanzy
59 260 Lille

Siège social :

121 rue de Chanzy
59 260 Lille

contact : 03.20.47.13.63

e-mail : contact@sociotopie.fr