

# L'engagement dans une pratique collaborative : une question de « confiance » ?

Par **Josette DEBROUX**

Maîtresse de conférences en sociologie à l'Université Lyon 2

## **Introduction**

Omniprésente dans les discours médiatique, politique et économique, la confiance comme « socle à toute vie en société, à toute initiative citoyenne, politique, économique » (Delaye *et al.*, 2016) serait « en crise » : aucun domaine de la vie sociale n'échapperait à l'érosion de la confiance. Les citoyens ont perdu confiance dans les institutions, la défiance se serait généralisée à l'égard des médias, la « confiance des ménages », moteur de l'économie, est au plus bas... Cet « effondrement de la confiance » n'empêche pas le développement d'une « économie collaborative », qui regroupe des activités très diverses relevant aussi bien du secteur associatif et solidaire que du secteur marchand où de parfaits inconnus échangent des biens et des services par l'intermédiaire de plateformes électroniques. Pour accroître leur activité, les plateformes du secteur marchand les plus emblématiques de cette économie collaborative, se développant selon « des dynamiques hyper capitalistes » (Dagnaud, 2015), cherchent à susciter la confiance en permettant aux parties de vérifier les identités et en construisant des indices de réputation.

La confiance constitue le « concept central » du paradigme de l'échange, mobilisé dans de nombreux travaux s'intéressant au développement de « l'économie collaborative ». Elle apparaît comme une propriété des individus (des individus qui feraient « par nature » plutôt « confiance ») ou comme le produit d'un raisonnement rationnel, ou encore comme le résultat du travail des plateformes qui, par leur appareillage, susciteraient la « confiance » (Hadrhri *et al.*, 2017).

C'est un autre modèle que nous avons mobilisé pour comprendre l'engagement dans une pratique emblématique de l'économie collaborative, le covoiturage en tant que conducteur par l'intermédiaire de la plateforme BlaBlaCar (Debroux, 2018). Selon le modèle dispositionnaliste et contextualiste, la pratique est toujours « [...] le point de rencontre des expériences passées individuelles qui ont été incorporées sous forme de schèmes d'action (schèmes sensori-moteurs, schèmes de perception, d'évaluation, d'appréciation), d'habitudes, de manières (de voir, de sentir, de dire et de faire) et d'une situation sociale présente » (Lahire, 1998).

Quelles sont les dispositions appelées par la pratique du covoiturage sur une plateforme entre inconnus et incorporées par les conducteurs intensifs de BlaBlaCar ? Quelles sont les caractéristiques du contexte déclencheur de la pratique ? Quels sont les ressorts de la pérennisation de la pratique ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur une enquête par entretiens et observation participante réalisée auprès d'une trentaine de conducteurs réguliers de la plateforme BlaBlaCar. Âgés de 26 à 62 ans, ceux-ci sont tous actifs, quasiment tous diplômés de l'enseignement supérieur.

## **Des conducteurs prédisposés à pratiquer le covoiturage entre inconnus sur une plateforme**

Comme toute pratique sociale non obligatoire, la pratique du covoiturage en tant que conducteur par l'intermédiaire d'une plateforme est socialement sélective. Elle concerne des individus mobiles

(la mobilité s'accroît à mesure qu'on s'élève dans l'espace social) qui utilisent leur voiture pour se déplacer, ayant accès à Internet et qui ont constitué les dispositions ou compétences nécessaires pour s'engager dans le covoiturage : être enclin à être économe, accepter les contraintes de la pratique (se soumettre aux règles de la plateforme comme créer un profil, répondre aux questions des passagers, éventuellement négocier les lieux de rendez-vous ou de dépose, respecter les horaires, contrôler sa manière de conduire...), avoir des compétences relationnelles permettant de jouer le jeu de la « convivialité » ou le double-jeu de la relation marchande et amicale (Jacquet, 2015), voire avoir le goût de l'altérité. Bien sûr, à ces dispositions peuvent s'en ajouter d'autres comme aimer « rendre service ».

Les conducteurs de BlaBlaCar appartiennent très majoritairement aux catégories moyenne et supérieure (ADEME, 2015). La prise en compte de leur trajectoire sociale permet de différencier les conducteurs enquêtés les plus âgés (ils ont plus de 40 ans), qui ont très souvent connu une mobilité sociale ascendante, des plus jeunes, plus souvent en situation d'immobilité ou de déclassement. Tous ont cependant vécu dans des familles accordant une grande importance à la gestion de l'argent.

Les plus âgés, d'origine populaire, sont souvent issus des strates les plus stables (les pères ont dans de nombreux cas connu une petite mobilité professionnelle), perméables aux normes dominantes (vacances, accession à la propriété) et mobilisées autour des enjeux scolaires. Ils ont appris très tôt l'importance de la gestion de l'argent (tous évoquent les cahiers de compte tenus par un de leurs parents), la retenue dans la dépense (distinguer l'utile et le superflu), le sens de l'économie (le goût de l'épargne). L'attention portée aux dépenses se relâche au cours de leur vie d'adulte : leur mobilité sociale ascendante, souvent renforcée par l'hypergamie (choix d'un conjoint d'une origine sociale et/ou d'un statut social plus élevés), leur donne une plus grande confiance dans l'avenir.

Les plus jeunes sont, quant à eux, fréquemment d'origine sociale plus favorisée. L'aisance économique du milieu d'origine, parfois relative, est toujours récente. On retrouve toujours, au sein du couple parental, un rapport différencié à l'argent ou l'existence de tensions autour de sa gestion. Clara, 27 ans, professeur de lettres, a vécu dans une famille aisée avec un père médecin et une mère professeur des écoles qui ont divorcé lorsqu'elle avait 6 ans. Ses deux parents sont issus de familles de petits indépendants. Alors que sa mère était très dépensière, « elle était tout le temps à découvert, toutes les fins de mois », elle a le souvenir d'un père très soucieux de gérer ses comptes et son patrimoine : « Moi, j'ai des souvenirs, il faisait ses comptes sur l'ordinateur, sur ses tableaux Excel là, avec le code fiscal, il sait tout comment payer moins d'impôts [...] il est beaucoup dans le "faut gagner de l'argent", "faut capitaliser", "faut enrichir le patrimoine" ». Clara met de l'argent de côté tous les mois pour « voir venir » : « [...] je dirais que je suis attentive, je suis toujours dans la peur de manquer, voilà donc, je vois pas d'où elle vient cette peur, parce que j'ai jamais manqué de quoi que ce soit quand j'étais enfant, donc du coup, je fais toujours attention à ça, mes économies ».

Quelle que soit leur origine sociale, les enquêtés ont tous forgé une disposition ascétique « comme contrôle de soi et substitution du devoir au plaisir ou à l'envie comme guides explicites ou implicites des pratiques » (Darmon, 2010), comme en témoigne leur trajectoire scolaire. Lorsqu'ils sont d'origine populaire, ils disent avoir travaillé « dur » pour poursuivre des études supérieures après avoir été souvent orientés vers le secondaire technique. La reprise d'études en cours de carrière est fréquente quand le niveau scolaire atteint ne correspond pas à celui espéré par les parents. Sylvie, fille d'un directeur commercial et d'une secrétaire, après avoir échoué en première année de langues à l'université, s'est orientée vers un BTS de bureautique sans appétence particulière. Ses parents avaient d'autres ambitions pour elle : « Ils auraient préféré que je fasse des études plus longues, mais comme ils étaient un peu stricts à mon goût eh [...] ils auraient aimé que je fasse plus et mieux ». Après avoir exercé le métier d'agent immobilier pendant plusieurs années, elle reprend des études, obtient un master et développe une activité d'*e-learning* en tant qu'indépendante.

Ouvrir son véhicule à un inconnu suppose d'être familiarisé à l'altérité sociale, de posséder les codes pour établir une relation avec autrui. Les enquêtés les plus âgés ont développé une sensibilité à l'environnement international (parmi eux, nombreux ont vécu à l'étranger au cours de leur carrière professionnelle), aux voyages, aux expériences d'arrachement à l'ordre ordinaire des choses et ils manifestent souvent un véritable goût pour les échanges avec des inconnus. *A contrario*, les plus jeunes, de par leur capital culturel, disposent des compétences relationnelles minimales pour échanger avec autrui sans en avoir le goût. Ils se décrivent comme solitaires, peu intéressés par la vie des autres, et s'ils cherchent à engager la conversation avec les passagers, c'est pour remplir le « contrat » : « Quand je parle avec eux, la plupart disent que c'est un peu le principe... » (Clara, 27 ans, professeur de lettres, Capes, père médecin et mère professeur des écoles).

## **Le contexte déclencheur de la pratique**

Avoir incorporé des dispositions ascétiques, acquis des compétences relationnelles, voire développer un goût pour échanger avec des inconnus ne déterminent pas mécaniquement la pratique. L'entrée dans la pratique s'inscrit toujours dans un contexte d'incertitude ou de fragilisation du statut social : il s'agit de difficultés à trouver un emploi à la fin des études, d'une perte d'emploi, d'un déclassement professionnel, d'une séparation qui modifient les ressources disponibles, tant économiques que relationnelles. Après plusieurs mois de chômage, Noria, 27 ans, titulaire d'un master 2, accepte un emploi à 100 kilomètres de la maison qu'elle vient d'acheter avec son conjoint « en CDI ». Elle est surqualifiée pour l'emploi qu'elle occupe et, si rapidement elle obtient une promotion, elle n'est pas sûre d'être faite pour son métier : « Je commence à craquer [...] y en a (des fournisseurs) qui sont là en train de pleurer devant moi, y en a certains, c'est du cinéma, c'est pour ça j'arrive à être un peu dure, mais y en a d'autres, c'est pas du cinéma, ils m'expliquent "je vais devoir licencier", je sais [...] y a une semaine, j'arrivais à pas y penser le soir, à pas y penser le week-end, et là ça a pris le dessus en fait ». Dans ce contexte d'incertitudes, l'idée de se rapprocher de son travail est hypothétique : « Eh on a acheté une maison ici, c'est acheté, et puis il a un CDI ici, éventuellement oui peut-être déménager sur V., mais on est bien ici ». Elle cherche un moyen économique pour réaliser un trajet qui lui pèse.

La perte d'emploi peut réactiver une forte disposition à être économe mise en veille au cours d'une trajectoire ascendante. Corinne, 46 ans, en ascension sociale (son père, ouvrier, est devenu agent de maîtrise), a occupé des postes à responsabilités très bien rémunérés lui permettant de vivre confortablement. À la suite d'un *burn out* et en arrêt maladie longue durée, elle a peur « de manquer d'argent » : « [...] je me suis dit "faut que je réduise mes frais", ce qui était économiquement pas du tout justifié [...] en plus, c'est pas 5 ou 6 euros qui vont changer quelque chose », réactivant sa disposition à être économe construite au sein de sa famille : « Ma mère faisait très attention à tout, tout le temps... »

L'engagement dans la pratique suppose enfin l'existence d'un « passeur », familier du covoiturage. Il s'agit, le plus fréquemment, d'un proche ou d'un « autrui significatif », quelqu'un d'intime en qui la confiance est totale et qui fait, très souvent, partie de la famille. Aucun des enquêtés ne fait état de doutes, de réflexions, d'hésitations qui témoigneraient de la mise en œuvre d'un calcul rationnel en termes de coûts/avantages comme le montre, par exemple, le récit d'Aline, 55 ans, hôtesse de l'air : « Ben, ce sont mes neveux qui habitent dans la région parisienne qui viennent voir leurs parents qui m'en ont parlé "oh mais tu devrais faire ça, c'est bien, c'est sympa, tu rencontres des gens", donc je me suis décidée à le faire ».

## **Des dispositions inégalement constituées à l'épreuve de la pratique**

Les dispositions ascétiques ainsi que les dispositions relationnelles sont inégalement constituées chez les usagers intensifs de la plateforme. Une forte inclination à faire des économies peut compenser de

faibles compétences relationnelles, voire la crainte de la confrontation avec un inconnu. Guillaume, ingénieur, 32 ans, fils d'un contrôleur SNCF et d'une mère responsable de service, est depuis toujours attentif à ses dépenses comme ses parents le sont : « En fait, ils m'ont toujours appris à bien gérer l'argent dans le sens où ils ont pu acheter une maison, après, ils ont acheté un appartement puis un deuxième pour mon frère et moi, [qu']on ait un appartement ». À la suite du déménagement de son entreprise en périphérie de la ville, le temps de trajet qu'il réalisait auparavant en train pour se rendre à son travail à 100 kilomètres de son domicile est fortement augmenté. Sur les conseils de sa conjointe, il s'inscrit sur toutes les plateformes de covoiturage et reçoit une demande de BlaBlaCar. Pour avoir de « bons avis » et, selon la plateforme, davantage de demandes de trajets, Guillaume doit faire constamment des efforts pour se montrer « convivial » et surmonter sa grande timidité et la peur du regard des autres. À l'inverse, le goût de l'altérité, des échanges avec des inconnus peut « travailler » une disposition ascétique faiblement incorporée. Charles, 42 ans, formateur, se définit comme un « tchatteur » altruiste, aimant rendre service et rencontrer de nouvelles personnes, mais ayant des difficultés à respecter les horaires, voire ses engagements. Après plusieurs avis négatifs qui l'ont beaucoup affecté alors qu'il est en quête de profits symboliques, « je me plie en quatre et quand je tombe sur des gens comme ça qui mettent des avis eh, à la légère, pour du retard », il s'efforce d'être à l'heure, « d'être plus structuré ».

L'approche dispositionnaliste montre que l'engagement dans le covoiturage ne se limite pas à une « question de confiance », qu'il résulte à la fois de dispositions ascétiques (avoir une inclination à faire des économies, accepter les contraintes liées à la pratique), de compétences relationnelles ou d'un goût pour l'altérité, et d'un contexte biographique qui favorise leur activation.

## **Bibliographie**

ADEME-6t-bureau de recherche (2015), « Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance », rapport final, Paris, ADEME.

DAGNAUD M. (2015), « L'économie collaborative ou la confiance à tous les étages », *Telos*, <https://www.telos-eu.com/fr/societe/entreprise/leconomie-collaborative-ou-la-confiance-a-tous-les.html>

DARMON M. (2010), « Des jeunesses singulières. Sociologie de l'ascétisme juvénile », *Agora. Débats/jeunesses*, 56(3), pp. 49-62.

DEBROUX J. (2018), « Les ressorts de l'engagement dans une pratique de consommation collaborative. Le cas des conducteurs d'une plateforme de covoiturage », *L'homme et la société*, 207(2), L'Harmattan, pp. 187-217.

DELAYE R. & LARDELLIER R. (2016), « Introduction. Panser la confiance... Radiographie d'une valeur en souffrance », in DELAYE R., *La confiance. Relations, organisations, capital humain*, EMS Éditions, pp. 21-27.

HADRHRRI W., DRAC L. & LEMOINE L. (2017), « La confiance au cœur des modèles de l'économie collaborative », XXVI<sup>e</sup> conférence internationale de management stratégique, Lyon, <https://www.strategie-aims.com/events/conferences/28-xxvieme-conference-de-l-aims/communications/4824-la-confiance-au-cur-des-modeles-de-l-economie-collaborative/download>

JACQUET É. (2015), « Le "prêt payant". Les paradoxes de l'économie collaborative », *Réseaux*, 190-191(2), pp. 99-120.

LAHIRE B. (1998), *L'homme pluriel*, Paris, Nathan.