

LES ABONNÉS MONTRÉALAIS AU PANIER DE L'AGRICULTURE SOUTENUE PAR LA COMMUNAUTÉ (ASC) : LIENS ENTRE PRATIQUES DE MOBILITÉ ET CONSOMMATION ALIMENTAIRE

18e Colloque de la Relève VRM

Nahas, Nathalie

Étudiante de maîtrise en Études urbaines à l'UQÀM

Directeur : Ugo Lachapelle

Adresse courriel : natnahas@gmail.com

Problématique — Les transports représentent environ un cinquième (23 %) des émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO₂) (Climate Watch, 2018), dont les trois quarts représentent des émissions liées aux déplacements routiers. Le Canada ne fait pas exception. Le secteur des transports y génère 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les véhicules légers — les voitures, les fourgonnettes et les camions légers des ménages — sont responsables de près de la moitié de ce total (ministère des Ressources Naturelles Canada, 2020). Face à une demande croissante pour toujours plus de mobilité, il est devenu très difficile d'opérer un report modal. Selon les données de l'Enquête sociale générale, la proportion des Canadiens de 18 ans et plus qui ont fait tous leurs déplacements en automobile (comme conducteurs ou comme passagers) est passée de 68 % en 1992 à 74 % en 2005 (Turcotte, 2008). De plus, les déplacements se sont complexifiés : on passe d'un mouvement pendulaire domicile-travail à une tendance d'enchaînement des déplacements individuels au long de la journée (Desse, 2001, cité par Hani, 2009, page 116). De plus en plus de chercheurs cherchent à inclure dans leurs analyses les types de trajets effectués en voiture — en prenant en compte les activités à l'origine et à la destination des trajets, et si elles sont liées au travail, aux loisirs ou aux courses par exemple (Mattioli et Anable, 2017). En ce qui concerne les trajets pour achats alimentaires, si la majorité d'entre eux part et se finit à la maison, ceux-ci sont souvent incorporés dans d'autres trajets – ex. trajets pour des activités de loisir et autres (ex. visites à des amis et à la famille, exercice physique, visites de parcs et services religieux) ainsi que pour d'autres achats (Shannon et Christian, 2017). La localisation du travail

impacte aussi les choix alimentaires, car une part des courses se fait dans les trajets d'aller ou de retour (Mack et Tong, 2015 ; Shannon et Christian, 2017 ; Chaput et al., 2018). Les études se sont intéressées par l'impact des données démographiques sur le choix modal pour les courses alimentaires ainsi que celui du cadre bâti (Jiao et al, 2011). Le statut professionnel, c'est-à-dire, si l'individu est employé et si c'est à temps plein ou pas, apparait comme une variable importante qui oriente les choix de quand faire les courses (semaine ou weekend), lors de quel trajet (le trajet domicile-travail, entre autres) et combien de distance « additionnelle » sera rajoutée au trajet (Mack et Tong, 2015). Si la littérature a montré que des variables telles que le sexe, la situation professionnelle, le revenu, la présence et l'âge des enfants dans le ménage et la possession d'un véhicule influencent significativement le choix modal des personnes pour faire leurs achats en général (Jiao et al, 2011), les trajets voués aux courses alimentaires reflètent des dynamiques propres à cette activité. Les principaux facteurs de l'utilisation de la voiture pour faire des courses alimentaires sont : le nombre de voitures par membre adulte du ménage (Jiao et al, 2011), le nombre d'adultes par ménage (Jiao et al, 2011), le fait de vivre dans une maison unifamiliale (Jiao et al, 2011), les distances entre les maisons et les épiceries (tant les magasins utilisés que les magasins les plus proches) (Handy and Clifton, 2001; Jiao et al, 2011) et le nombre plus élevé de stationnements autour de l'épicerie utilisée (Handy and Clifton, 2001; Jiao et al, 2011). Le choix de ne pas conduire pour faire les courses alimentaires est, pour sa part, lié à une plus grande densité de rues, un plus grand nombre de restaurants à service rapide autour des maisons et un plus grand nombre d'épiceries (non-chaîne) près de l'épicerie principale utilisée par le ménage (Jiao et al, 2011). En ce qui concerne les circuits courts alimentaires, il semblerait que la consommation dans les marchés fermiers, par exemple, soit nettement moins dépendante des voitures personnelles que celle à l'épicerie conventionnelle (Mack et Tong, 2015). Chaput et al. (2018) ont aussi constaté dans une étude de cas sur l'usage d'un marché de fruits et légumes que les déterminantes géographiques et de mobilité, telles que la distance au marché, la présence du marché dans le trajet habituel et la non-possession d'une voiture y sont fortement associées. Cependant, les trajets et choix modaux des consommateurs des circuits courts alimentaires sont généralement peu

documentés (Mundler, P. & Rumpus, 2012), notamment ceux des consommateurs en ASC.

Objectifs de recherche — Dans cette recherche, nous tentons de comprendre dans quelle mesure l'adoption du panier de l'ASC peut s'insérer dans une consommation alimentaire de proximité pour les citoyens (c.-à-d. courtes distances physiques) et par quels moyens elle pourrait s'associer à des changements dans la mobilité quotidienne. Nos objectifs sont de : 1. Caractériser les choix de consommation alimentaire et mobilité urbaine des abonnés de l'ASC ; 2. Comprendre la place du panier de l'ASC dans ces choix tenant compte de ses impacts sur la consommation alimentaire de proximité ; 3. Tirer des conclusions sur les impacts du panier sur la consommation alimentaire de proximité dans la ville.

Cadre conceptuel – La théorie des pratiques propose de partir des pratiques comme unité d'analyse, en les considérant comme des blocs d'activités et sens interconnectés (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). La consommation, par exemple, est un moment spécifique d'une pratique — ce qui se fait avec le produit acheté, par exemple, importe plus pour la compréhension de la consommation que le moment de l'achat (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Un aspect important de cette théorie est comment elle prend en considération l'aspect routinier des actions réalisées par les individus. Pour ce faire, elle se penche sur le concept d'habitude (*habit*) : « une disposition ou une tendance plus ou moins autonome (*self-actuating*) à s'engager dans une forme d'action précédemment adoptée ou acquise » (Camic, 1986, cité par Warde et Southerton, 2012, page 7).

Approche méthodologique — Durant l'été 2020, nous avons conduit des entretiens semi-dirigés sur les pratiques de consommation et les trajets de 16 abonnés montréalais à 10 des fermes du Réseau des fermiers de famille. Les transcriptions ont été téléchargées sur le logiciel d'analyse qualitative NVIVO et codées en deux temps. Nous avons également croisé les modes employés et les types d'établissements que les abonnés de notre échantillon fréquentent. Nous avons soulevé quatre groupes d'abonnés dans notre échantillon faisant des choix semblables et nous sommes intéressés par leurs motivations.

Résultats

Trajets —Nous avons observé dans nos données les deux types de trajets que nous avons abordés dans la revue de littérature : l'enchaînement d'activités et l'aller-retour. Premièrement, selon quelques témoignages, le trajet de ramassage du panier part et se finit à la maison (aller-retour) et est un déplacement qui se fait à proximité de la résidence. Ceci dépend du temps disponible de l'abonné et notamment, du temps de ramassage alloué par le fermier. Le trajet du ramassage du panier est aussi souvent incorporé dans d'autres trajets (chaînage des trajets), à savoir : le retour du travail, les sorties de loisir et les activités des enfants. Ceci démontre l'importance de la localisation de ces activités et du mode employé par les abonnés pour s'y rendre.

Modes —En ce qui concerne les modes de transport employés pour le ramassage du panier, le mode de transport employé lors du retour du travail semble être le mode employé pour le ramassage. Selon les témoignages, la voiture présente des avantages pratiques pour l'enchaînement des trajets, comme faciliter le transport et stockage des aliments et le gain de temps. L'aller-retour, au contraire, semble être plus associé à l'emploi de modes actifs dans notre échantillon — l'emploi de la voiture est décrit comme exceptionnel. Les abonnés qui utilisent généralement la voiture pour leurs courses mentionnent que la proximité du point de chute du panier les incite à y aller à pied. Le temps disponible pour passer à la maison avant le ramassage, les conditions climatiques — et donc la saison, sont d'autres éléments mentionnés pour motiver (ou décourager) le participant à chercher le panier en employant un mode actif. Les abonnés qui utilisent les mêmes modes pour le panier et pour les autres courses mentionnent la distance du point de chute et la distance des établissements alimentaires.

Consommation alimentaire —Nous avons également constaté que le panier s'intègre à des styles de consommation alimentaire variés et plus ou moins axés sur la proximité. Ces choix sont liés aux préférences et valeurs, aux fréquences des achats et à la recherche de plus ou moins de variété. Quelques profils types émergent : (1) Les épicuriens de quartier associent une préférence pour des établissements spécialisés avec l'emploi de modes actifs de transport. Ils sont mus par leurs valeurs socio-environnementales ainsi que par des critères de qualité de leur alimentation. Ils fréquentent une grande variété d'établissements spécialisés et fragmentent leurs achats

— ceci fait qu'ils consacrent beaucoup de temps à leurs courses. Ils tendent à rester dans leurs quartiers. (2) Les écolos motorisés associent une préférence pour des établissements spécialisés avec l'emploi de la voiture. Ils cherchent à changer leur alimentation pour faire des choix plus conscients. Parfois, ceci signifie qu'ils choisissent des établissements qui ne sont pas à proximité de leurs résidences. Ainsi la voiture est parfois employée dû à cette distance. D'autres raisons sont évoquées pour justifier l'emploi de la voiture, tel que les conditions climatiques défavorables, des travaux dans la rue et le transport des contenants lors d'achats en vrac en grande quantité. (3) Les improbables associent une préférence pour l'épicerie traditionnelle avec l'emploi de modes actifs de transport, notamment le vélo et la marche. Leur principal critère de choix alimentaire semble donc être la proximité, et moins le type d'épicerie. Ils se servent donc des épiceries de leur quartier. (4) Les nouveaux adhérents associent une préférence pour l'épicerie traditionnelle avec l'emploi de la voiture. Ces abonnés fréquentent des supermarchés et l'épicerie en général et parcourent des distances plus longues pour ces établissements, qui correspondent à leurs critères comme le prix et la recherche de produits spécifiques. Ils font leurs courses d'une façon plus concentrée — le panier ouvre une exception. On observe ainsi, grâce à ces profils types, que les attributs « durable » ou « à proximité » n'équivalent pas toujours à l'emploi de modes actifs — l'emploi de la voiture pour l'achat en vrac en est un exemple.

Enfin, nous avons cherché à répondre à la question : quelle est la relation entre le panier et la consommation de proximité ? Nous avons identifié des cas où le panier se substitue à un déplacement vers un établissement de proximité (ex. fruiteries). Ainsi, l'adoption du panier peut poser le risque de diminuer la consommation locale dans les cas où la consommation de proximité de l'abonné est limitée ou peu variée. Cependant, dans certains témoignages, il en ressort que le panier se complémente parfaitement avec des initiatives de proximité. C'est le cas par exemple d'initiatives telles que les marchés fermiers/publics ou paniers locaux, qui partagent les attributs du panier — son aspect local et biologique, par exemple — mais qui ont des formules plus flexibles qui leur permettent de le compléter selon les aliments offerts. On en conclut que la présence d'environnements alimentaires diversifiés peut appuyer les fermiers de famille et une consommation de proximité.