

Proposition de communication
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019

Des (*bonnes*) intentions aux (*mauvaises*) pratiques. Dissonances entre les attitudes environnementales et les comportements d'automobilité.

Yoann DEMOLI *

Cette proposition s'insérerait au sein de la session 2 (« Où en est-on du tournant environnemental de la mobilité quotidienne ? »).

Argument La critique de l'automobilisme, historiquement portée par les franges les plus radicales de l'écologisme et de l'anti-capitalisme [Mugenyi & Engler, 2010, Duverger, 2014], est aujourd'hui intégrée dans un discours prônant le développement d'une mobilité durable, énoncé « flou » néanmoins incontournable, dont il s'agit de comprendre l'actualisation dans les pratiques quotidiennes des ménages. Si l'on repère en effet l'émergence d'un eco-habitus, porté par des catégories spécifiques d'individus [Carfagna et al., 2014], comment sont informées les pratiques de mobilité des acteurs par des attitudes pro-environmentalistes ? La dynamique - ténue - de démotorisation de certains groupes sociaux [Chevalier, 2014] est-elle liée à l'essor des valeurs écologiques, ou bien, comme le montrent d'autres travaux, les pratiques de mobilité restent-elles dissonantes par rapport aux options environmentalistes, même pour les groupes les plus investis dans l'écologie politique [Pruvost, 2015] ? Répondre à ces questions permet de mieux comprendre les formes de résilience, mais aussi de conflictualité, caractérisant les usages de l'automobile dans la France contemporaine.

Hypothèses Cet article s'attache à éprouver l'hypothèse selon laquelle, à l'opposé des autres pratiques de consommation, les pratiques de mobilité quotidienne, et notamment les pratiques d'automobilité sont relativement déliées des attitudes environnementales. Nous entendons tester cette hypothèse, en la fractionnant en plusieurs conjectures :

H1.1 L'usage de l'automobile est indépendant des valeurs environnementales

H1.2 Le recours aux altermobilités est indépendant des valeurs environnementales

H2.1 Le recours à l'automobile est davantage informé par des ressources budgétaires et des déterminants spatio-temporels.

H2.2 Le recours aux altermobilités est davantage informé par des contraintes budgétaires et des situations de précarité plurielles.

Données et stratégie d'analyse Afin de tester les hypothèses précédentes, nous avons recours à l'enquête Styles de Vie et Environnement (SVEN¹), enquête inédite qui permet de mesurer, d'une part, les attitudes à l'égard de l'environnement, selon une échelle couramment utilisée dans la littérature internationale, la New Ecological Paradigm Scale [Dunlap et al., 2000] dont nous utilisons une version traduite en français [Schleyer-Lindenmann et al., 2014], et d'autre part, de caractériser un ensemble de pratiques de consommation et de styles de vie.

Après une présentation des données inédites de l'enquête Styles de vie et environnement, nous définissons les indicateurs à notre disposition pour évaluer nos hypothèses (indicateurs

*. Yoann DEMOLI est maître de conférences à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines et chercheur au Laboratoire Printemps ainsi qu'au Laboratoire de sociologie quantitative. Contact : yoann.demoli@uvsq.fr.

1. Composé d'environ 3500 ménages à la date de l'enquête, l'échantillon repose sur un échantillon probabiliste représentatif de la population résidant en France métropolitaine et âgée de 18 à 79 ans. Le champ de l'enquête est l'ensemble des logements ordinaires qui constituent une résidence principale en France métropolitaine, hors Corse, dont au moins un membre est âgé de moins de 80 ans au 1er juillet 2016, c'est-à-dire né à partir du 2 juillet 1936.

d'attitudes environnementales, mais aussi de pratiques de mobilité). Dans un deuxième temps, nous présentons les résultats de nos analyses statistiques, d'abord à l'aide de statistiques descriptives, puis de modélisations toutes choses égales par ailleurs. Enfin, à la lueur de ces résultats, nous concluons sur la validité de nos hypothèses ainsi que sur leur portée dans la conversion écologique des modes de vie, en matière de mobilité notamment.

Les premiers traitements de cette enquête indiquent que l'attitude à l'égard de l'environnement n'influe qu'à la marge sur les pratiques de mobilité des ménages. De façon massive, les comportements automobiles (détention, type d'équipement, usages) ne semblent que peu déterminés par des valeurs environnementales, au détriment d'autres pratiques de consommation - comme l'alimentation par exemple.

References

- [Carfagna et al, 2014] Carfagna, L. B., Dubois, E. A., Fitzmaurice, C., Ouimette, M. Y., Schor, J. B., Willis, M. et Laidley, T. [2014], « An emerging eco-habitus : The reconfiguration of high cultural capital practices among ethical consumers », *Journal of Consumer Culture*, Vol. 14, No 2, pp. 158-178.
- [Chevalier, 2014] Chevalier, A. [2014], *Changements de comportements de mobilité automobile*, Thèse de doctorat en économie et finances, École des mines de Paris.
- [Dunlap et al., 2000] Dunlap, R. E., Liere, K. V., Mertig, A. et Jones, R. E., (2000), « Measuring endorsement of the new ecological paradigm : A revised NEP scale », *Journal of social issues*, Vol. 56, No 3, pp. 425-442.
- [Duverger, 2014] Duverger T. [2014], « La contre-démocratie technique dans les années 1970. Déconstruire la critique écologiste de l'automobilisme », in Flonneau M., Laborie L. et Passalacqua A. (dir.), *Les Transports de la démocratie*, Rennes, PUR.
- [Mugenyi & Engler, 2010] Mugenyi B., Engler Y. [2011], *Cars and Capitalism on the Road to Economic, Social and Ecological Decay*, Vancouver/Black Point, RED/Fernwood Publishing.
- [Pruvost, 2015] Pruvost, G., (2015), « Chantiers participatifs, collectifs, autogérés en écoconstruction. La politisation du moindre geste », *Sociologie du travail*, Vol. 57, No 1, pp. 81-103.
- [Schleyer-Lindenmann et al., 2014] Schleyer-Lindenmann, A., Dauvier, B., Ittner, H. et Piolat, M. [2014], « Mesure des attitudes environnementales : analyse structurale d'une version française de la NEPS (Dunlap et al., 2000) », *Psychologie Française*, Vol. 61, No 2, pp. 83-102. .