

L'hégémonie automobile vue depuis sa marge. La démotorisation des ménages comme analyseur de la « norme automobile » aujourd'hui

Mots clés : norme, possession automobile, démotorisation, socialisation

Leslie Belton Chevallier, Laboratoire Dynamiques Economiques et Sociales des Transports, AME, IFSTTAR. leslie.belton-chevallier@ifsttar.fr

Joseph Cacciari, Laboratoire Villes Mobilités Transports, UMR ENPC IFSTTAR UPEM. joseph.cacciari@enpc.fr

En France, environ 83% des ménages disposent d'au moins une voiture (INSEE, 2015). Notons que ce taux d'équipement est plus important que ceux du lave-vaisselle (59%) ou de la connexion internet (79%). Ce taux varie selon la composition des ménages (avec ou sans enfant(s), personnes en couple ou non, âge moyen d'âge des personnes, etc.), leurs caractéristiques socioéconomiques et leurs localisations résidentielles et/ou professionnelles. Ainsi, les taux de motorisation, voire de multimotorisation, tendent à augmenter à mesure que les territoires de résidence et de travail des individus sont éloignés des aménités (commerces, services, etc.) ou peu denses (Hubert, Madre and Pistre, 2016).

Si le niveau d'équipement automobile peut varier d'un ménage à l'autre, il n'en reste pas moins que la diffusion de l'automobile et l'importance des taux d'équipement jusque dans les territoires qui y sont le moins favorables, à savoir les arrondissements hypercentraux des grandes agglomérations (hors les 4 premiers arrondissements de Paris), tend à faire de la possession automobile une norme hégémonique, au moins d'un point de vue objectivant. À l'appui de cet argument, peut aussi être mobilisé le taux de passage du permis de conduire qui reste relativement stable et proche de 90% pour les individus de 35 ans et plus (Demoli, 2017).

Le système ou modèle automobile (Urry, 2004) apparaît seulement aux prémices d'une remise en cause profonde. Les impératifs du développement durable (mobilités respectueuses de l'environnement, équité socio-spatiale, etc.) accompagnés d'un relatif rejet de la dépendance automobile (Dupuy, 1999; Coutard, Dupuy and Fol, 2002), la baisse du passage du permis chez certaines catégories de personnes de moins de 25 ans ou l'apparent plafonnement de la possession automobile dans les pays les plus précocement industrialisés au cours du XXe siècle le laissent en tout cas supposer. Mais d'autres tendances semblent aussi indiquer que cette norme automobile a encore de beaux jours devant elle : le retour à la hausse du trafic automobile et des ventes de voitures dans certains pays ou au cours de certaines conjonctures économiques plus favorables aux ménages, les mouvements citoyens contre la hausse du prix des carburants (gilets jaunes) ou le passage à une vitesse limitée à 90km/h sur le réseau routier national, etc.

En partant du principe que l'automobile est et reste encore un attribut normatif dominant, il n'est pas interdit de s'interroger dans quelle mesure l'absence de voiture constitue (ou non) un stigmate au sens, notamment, d'E. Goffman (1963), d'autant plus dans un contexte où la mobilité serait devenue un attribut de la modernité (Urry, 2000; Boltanski and Chiapello, 1999). Par stigmate, est entendu tout attribut social dévalorisant, qu'il soit corporel ou non, dans le regard d'autrui et qui place l'individu qui en est affecté en dehors de la norme, le séparant symboliquement ou physiquement des « normaux ». Le stigmate au sens de Goffman s'analyse en termes relationnels et renvoie autant à la catégorie à proprement parler qu'aux réactions sociales qu'elle suscite ainsi qu'aux efforts du stigmatisé pour y échapper.

En première analyse, l'absence d'automobile semble souvent associée dans l'imaginaire à une absence de possibilités de mobilité spatiale, ou à une entrave à celle-ci, surtout pour les populations les plus pauvres ou les plus éloignées des capacités de transport collectif. Les populations les moins mobiles seraient ainsi celles qui possèdent peu ou pas de voiture. L'absence de voiture constituerait alors un stigmate qui

s'ajouteraient à ceux dont sont déjà affublés les individus concernés : pauvres, chômeurs, personnes dépendantes ou à mobilité réduite, etc. Pourtant certaines fractions de population semblent en faire un choix de vie, au moins en apparence, ou, même quand cela ne relève pas d'un choix déclaré, de s'en accommoder.

En utilisant les résultats d'une enquête qualitative par entretiens (70) auprès de personnes démotorisées vivant dans plusieurs aires urbaines françaises (Bordeaux, Dijon, Lyon et Paris), c'est-à-dire ayant renoncé pour tout ou partie à posséder une voiture, nous chercherons à comprendre comment le renoncement à un attribut de la norme dominante peut devenir ou non un stigmat. En interrogeant par des expériences vécues et par ses marges les dimensions sociales de la domination automobile et de sa construction, on cherchera aussi à interroger les leviers des politiques actuelles en matière de réduction de l'empreinte de la voiture dans nos paysages (congestion, pollution, etc.). Les entretiens sont construits autour de la mise en récit biographique du rapport à l'automobile et du processus de démotorisation. Ils nous permettront de montrer qu'au-delà de la dimension relationnelle d'un apparent stigmat, la dimension contextuelle et les expériences vécues des démotorisés.e.s sont aussi à prendre en compte pour interroger à nouveau frais ce que signifie l'hégémonie « objective » de l'automobile. Plus que le stigmat, c'est le contexte même de production d'une norme sociale, l'automobile et sa possession, que nous entendons questionner lors de cette communication.

Bibliographie indicative

Boltanski, L. and Chiapello, È. (1999) *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.

Coulangeon, P. and Petev, I. (2012) 'L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale', *Economie et statistique*, (457-458), pp. 97–121.

Coutard, O., Dupuy, G. and Fol, S. (2002) 'La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile?', *Espaces et sociétés*, n°108(1), pp. 155–176.

Demoli, Y. (2017) 'Les jeunes et la voiture, un désir contrarié?', *Métropolitiques [en ligne]*. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Les-jeunes-et-la-voiture-un-desir.html> (Accessed: 16 October 2017).

Dupuy, G. (1999) *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements* (1 vol). Paris: Anthropos: diff. Économica.

Goffman, E. (1975) *Stigmat: Les usages sociaux des handicaps*. Paris: Les Editions de Minuit.

Hubert, J.-P., Madre, J.-L. and Pistre, P. (2016) 'L'utilisation de l'automobile par les ménages dans les territoires peu denses: analyse croisée par les enquêtes sur la mobilité et le Recensement de la population', *Economie et statistique*, 483(1), pp. 179–203.

Kaufmann, V. et al. (2010) *Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête?* Editions du CERTU.

Ortar, N., Vincent-Geslin, S. and Boudreau, J.-A. (2018) 'The youth on the move: French and Canadian young people's relationship with the car', *Applied Mobilities*. Available at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23800127.2018.1468713> (Accessed: 16 May 2018).

Vincent-Geslin, S. (2012) 'Les "altermobilités" contre la voiture, tout contre', *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (107), pp. 84–93.

Vincent-Geslin, S. et al. (2017) 'Je t'aime... moi non plus.', *Revue électronique des sciences humaines et sociales*. Available at: <http://www.espacestemp.net/articles/je-t-aime-moi-non-plus/> (Accessed: 27 March 2017).

Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London; New York: Routledge.

Urry, J. (2004) 'The "System" of Automobility', *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), pp. 25–39.