

## La démotorisation des ménages ou interroger la mobilité quotidienne à l'aune de *turning points*

Joseph Cacciari, Laboratoire Villes Mobilités Transports, UMR ENPC IFSTTAR UPEM.  
[joseph.cacciari@enpc.fr](mailto:joseph.cacciari@enpc.fr)

Leslie Belton Chevallier, Laboratoire Dynamiques Économiques et Sociales des Transports, AME, IFSTTAR. [leslie.belton-chevallier@ifsttar.fr](mailto:leslie.belton-chevallier@ifsttar.fr)

### Mots clés : automobile, démotorisation, socialisation, processus, turning points

En France, environ 83% des ménages disposent d'au moins une voiture (INSEE, 2015). Ce taux d'équipement est plus important que ceux du lave-vaisselle (59%) ou de la connexion internet (79%). Il 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). Du fait de sa diffusion, l'automobile et l'automobilité constituent une norme qui façonne de manière centrale nos comportements et habitudes de mobilité quotidiennes. À cette norme est associée un cycle de vie ou une trajectoire idéalisée et univoque de la possession automobile et, en creux, de la mobilité quotidienne. Ainsi la jeunesse se conclurait par le passage du permis qui constitue un rite de passage à l'âge adulte et un diplôme plus diffusé que le baccalauréat en France (Cunegatti, 2009). La mise en couple et l'arrivée d'enfants sont souvent synonymes de motorisation, voire de multi-motorisation. Enfin, le grand âge et la dépendance physique ont pour point d'orgue un renoncement à la voiture et à la conduite automobile. De nombreux éléments tendent à modérer cette vision univoque de la trajectoire automobile des individus. Par exemple, l'âge de passage du permis tend à être plus tardif que par le passé en France (Demoli, 2017). Dans le même ordre d'idée, la précarité économique des classes les plus pauvres les amènent à alterner des périodes avec ou sans voiture au grès des difficultés financières qui sont les leurs et des événements qui les provoquent (Belton Chevallier *et al.*, 2018).

L'enjeu de notre proposition sera double. Dans un premier temps et directement en lien avec le matériau empirique dont nous disposons, il s'agira de questionner les processus de construction et d'adhésion à la norme automobile. En nous appuyant sur 60 entretiens réalisés en 2018 et 2019 auprès de personnes vivant dans 4 aires urbaines françaises à propos de leur histoire par rapport à l'automobile, nous sommes en mesure d'analyser finement les trajectoires ou parcours d'individus vis-à-vis de la voiture, mais aussi plus globalement vis-à-vis de leurs pratiques de mobilité. Nous montrerons que la socialisation à l'automobile tout au long de la vie (c'est-à-dire autant la socialisation primaire que la socialisation secondaire) sont déterminantes pour saisir comment les individus s'approprient ou non un mode et comment cette appropriation peut varier au gré des événements et dans l'interaction avec d'autres processus non directement liés à la mobilité quotidienne.

Dans un deuxième temps, au-delà des transitions et des bifurcations ou ruptures en termes de pratiques ou de rapport à un mode, nous avons pour objectif de saisir les apports de la sociologie processuelle en termes d'analyse des mobilités quotidiennes. Ainsi, notre ambition est de resituer un processus social, ici l'évolution du rapport à l'automobile, dans sa complexité et dans ses moments clés ou *turning points*, pour reprendre le vocable propre à une analyse sociologique processuelle comme celle d'H. Hughes (1971), Elder (1985) ou surtout A. Abbott (2009). Le choix d'analyser *a priori* les trajectoires à travers le concept de *turning points* permet justement de s'abstraire de dichotomies comme celle entre transition et événement ou événement anticipé et bifurcation (par définition non anticipée au sens de C. Bidart). De fait, il est souvent difficile de distinguer dans le discours des individus, ce qui relève de l'un ou de l'autre, de la durée des processus de changement, de leurs intrications avec d'autres processus sociaux en cours et affectant

potentiellement les individus et le processus observé (dans le cas présent la démotorisation ou plus généralement le rapport à l'automobile). Il s'agira donc d'interroger les modalités méthodologiques qui permettent de produire ces analyses. Que les données soient qualitatives ou quantitatives, elles posent de nombreuses questions inhérentes à leurs capacités à resituer un processus particulier dans sa complexité et ses intrications avec d'autres processus ayant leurs propres temporalités et spécificités. Ainsi, si la possession automobile est fortement liée la composition du ménage et à sa localisation résidentielle, il apparaît important de saisir les propres processus/évolutions de ces deux facteurs. De même, que donnent à dire ou à voir les individus de ces processus ? Comment prendre en compte les différents biais inhérents à toute mise en récit de soi (omissions ou oublis plus ou moins volontaires) ? Pour reprendre A. Abbott (2001), « comment le changement commence-t-il ? »

### **Bibliographie indicative**

Abbott, A. (2009) « 11. À propos du concept de *Turning Point* », dans Michel Grossetti éd., *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*, Paris, La Découverte, p.187-211.

Belton Chevallier, L. et al. (2018), 'Coping with the costs of car dependency: A system of expedients used by low-income households on the outskirts of Dijon and Paris', *Transport Policy*. (Household transport costs, economic stress and energy vulnerability), 65, pp. 79–88.

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 », *Économie 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.

Cunegatti, H. (2009) *Une impossible éducation nationale à la conduite automobile: sociologie du permis de conduire*. Thèse de doctorat, Université de Nantes.

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. Economica.

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', *Économie 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).