



Une enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation.

Joseph Cacciari

► To cite this version:

Joseph Cacciari. Une enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation.. Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement MSFS2018, Nov 2018, Tours, France. hal-01943631

HAL Id: hal-01943631

<https://hal.science/hal-01943631v1>

Submitted on 4 Dec 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Mobility biography Research et Travel Socialization Studies : une enquête
bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation.**

Par : Joseph Cacciari, docteur en sociologie, chercheur contractuel (post-doctorant) au
Laboratoire ville mobilité transport, Université Paris-Est Marne-la-Vallée,
joseph.cacciari@enpc.fr

Dans cette communication, je présenterai en premier lieu les résultats d'une enquête bibliographique portant sur la démotorisation des ménages menée dans le cadre de la recherche à laquelle je contribue en tant que chercheur contractuel au sein du LVMT.

L'objectif de cette enquête bibliographique était de repérer les principaux ressorts de la démotorisation des ménages identifiés par la littérature scientifique (en SHS comme en *transports studies*). L'un des résultats notables de cette enquête est que l'examen des choix de mobilités au fil des trajectoires biographiques a fait l'objet d'un certain renouvellement depuis une vingtaine d'années, dans la littérature anglo-saxonne principalement. Deux approches ont grandement contribué à ce renouvellement : les « Mobility Biography Research » (MBR) et les « Travel Socialization Studies » (TSS). Je soulignerai les contributions et notions centrales de ces approches afin de mettre en évidence ce qu'elles nous apprennent des choix de mobilités des ménages.

C'est à partir de cet examen que je développerai dans un second temps les grandes lignes théoriques et méthodologiques d'une méthode d'analyse en cours de développement au LVMT autour du processus de démotorisation des ménages tirant parti des résultats et écueils des enquêtes précédentes, mais aussi d'une approche contextualisée de la socialisation des individus aux pratiques sociales de mobilité spatiale.

1. Les travaux sur la démotorisation des ménages : résultats et limites

Les travaux portant précisément sur les processus de démotorisation des ménages sont loin d'être nombreux. L'entrée dans la « vie sans véhicule » après une période « avec » est plus souvent abordée indirectement. Les recherches internationales dans le domaine semblent ainsi s'être concentrées principalement sur quatre thématiques, plus ou moins interconnectées entre elles, et ayant toutes un rapport avec ces processus : la possibilité d'un plafonnement de la motorisation dans les pays industrialisés ; une interrogation sur la génération des « Millennials » qui serait détachée d'une pratique régulière de l'automobilité ; des enquêtes sur les profils des ménages vivant sans voiture, parfois associées aux effets des nouveaux services de mobilité partagée sur la motorisation ; enfin, dans une moindre mesure, des recherches examinant le processus de renoncement à l'automobile lui-même, notamment dans

une perspective qualifiée de biographies de mobilités. Je vais uniquement aborder les deux derniers thèmes pour cette présentation.

Le processus de démotorisation

Le thème de la démotorisation proprement dit n'est en réalité pas si récent dans le monde de la recherche. À ma connaissance, c'est André Villeneuve (1971) qui, en France, a utilisé le premier le terme dans le cadre d'une recherche sur l'accoutumance automobile. Il notait alors : « que chaque année pour cinq ménages qui accèdent à la motorisation, il y en a un qui y renonce (démotorisation) ». Dans son enquête le taux relatif de démotorisation est en moyenne de 12,3 %. Ce phénomène touche alors plutôt les personnes âgées, bien que pas uniquement puisqu'un tiers de l'effectif à moins de 55 ans.

Depuis Villeneuve les travaux sur l'équipement automobile et le taux de motorisation en population générale distinguent les ménages multi-équipés¹, des mono-équipés, des dé – motorisés (avec un taux qui peut-être plus ou moins important si on inclut dans ce terme le fait de supprimer tout ou partie des biens motorisés d'un ménage) et des non-motorisés nets (sans permis). Encore, les ménages de plusieurs personnes avec un seul véhicule, mais dont l'un des membres s'est démotorisé.

La littérature se concentre aujourd'hui principalement sur les changements de niveau de motorisation, à la hausse ou à la baisse. Ce sont des changements qui ne sont pas nécessairement planifiés (Sattlegger, Rau, 2017), mais qui seraient plutôt favorisés (voire déclenchés) par des événements de la vie (Oakil et al., 2011 ; Clark, 2012) ou les contextes de résidence (Clark, Chatterjee, Melia, 2016). Les événements en question sont surtout associés à l'arrivée ou au départ d'un enfant, à la mise en couple à des déménagements, au changement ou la perte d'emploi.

Nombre d'auteur.e.s affirment que ces changements ne pourraient être compris que si l'on s'intéresse à l'influence des normes sociales liées à l'environnement et aux changements de perception de la mobilité au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle (Sattlegger et Rau, 2017). Les recherches évoquant ce problème n'explicitent cependant pas précisément la manière dont les normes viennent et restent aux individus.

Dans un autre registre, Y. Démoli (2017) montre dans sa thèse qu'il y aurait lieu de saisir la complexité interne à la catégorie des ménages « démotorisés » (totalement ou partiellement) en distinguant par exemple dans les cours d'enquête : les ménages démotorisés, mais mobiles (cas des ménages des grands centres urbains et de style de vie en rupture avec la motorisation) ; les ménages démotorisés sous contrainte (légale, sanitaire, pécuniaire, etc.).

¹ La multi-motorisation est selon Yoann Démoli (*op. cit.*) une variable importante pour différencier les profils de ménages.

Ce dernier défend également l'idée d'un examen attentif aux variations concomitantes des variables dans le but de comprendre la démotorisation (interaction entre revenus, cadre de vie, ensemble du budget – logement, énergie, alimentation, santé, contrainte). Il ne pourrait y avoir de facteur unique, ce que montrent également plusieurs enquêtes anglo-saxonnes (Clark et al., *op. cit.* ; Sattelgger, Rau, 2016 ; Greene, Rau, 2016).

Parmi tous ces facteurs, un semble avoir été négligé jusqu'à ce jour : l'expérience de la vie sans voiture, un facteur qui serait favorable à la démotorisation ou à sa pérennité (Weinberger et Goetzke, 2010). Quelques enquêtes ont d'ailleurs mis l'accent sur l'intérêt de porter attention à de telles transitions (Deleuil J.M, Em. Babey, Sintès A., 2017). Une période d'essai plus ou moins favorable rendrait possible la réversibilité ou non du processus de démotorisation. Les événements biographiques seuls ne pourraient expliquer l'entrée dans ce processus. Ils sont peut-être ce qui favorise son déclenchement, une étape, mais ils sont à comprendre dans une configuration d'ensemble où il existe des alternatives à la motorisation, mais aussi au cœur desquels des apprentissages réalisés antérieurement et un certain rapport distant aux véhicules motorisés peuvent favoriser le renoncement automobile.

La littérature sur les transitions biographiques de la mobilité spatiale

Tout un domaine de la littérature examinée pour mon enquête bibliographique dans le cadre de l'ANR MODE concerne justement une tentative d'approfondissement de la compréhension de ces « tournants » et de leurs effets sur les pratiques de mobilité.

Comme je l'ai dit en introduction, ce domaine fait l'objet d'un renouvellement de fond et de forme depuis environ une vingtaine d'années dans la lignée des premiers essais de Salomon et Ben-Attika (1983). Cette reformulation a surtout eu lieu dans la littérature anglo-saxonne et allemande. Deux approches ont émergé qui prétendent renouveler le regard sur les choix de mobilités des ménages tout au long de leur existence : les Mobility Biography Research - MBR - (Lazendorf, 2003 ; Müggenberg et al., 2015 ; Chatterjee, Scheiner, 2015 ; Manton, Rau, 2016 ;) et les Travel Socialization Studies – TSS - (Baslington, 2007, 2008).

MBR et TSS partagent l'objectif de vouloir documenter à différentes échelles d'observation les mécanismes d'apprentissage et de changement de conduite en termes des choix de mobilités des individus et ménages. Par exemple, les recherches se réclamant de l'une ou l'autre des orientations examinent les effets du cycle de vie, de génération, du genre, de la localisation (Scheiner, 2007 ; Scheiner, Holz-Rau, 2013 ; Clark, Chatterjee, Melia, 2016) et de la morphologie des foyers (Greene, Ludwig-Maxilians, Rau, 2016) sur les choix de mobilité. Un autre de leur objectif peut être d'accompagner la décision publique en éclairant les mécanismes de telles décisions de mobilités des ménages.

Concernant plus spécifiquement l'approche des biographies de mobilité, elle cherche par différents moyens d'enquête à mettre en exergue l'importance de certaines étapes et de certains événements du parcours de vie sur l'infléchissement du comportement de mobilité des individus et des ménages (Lanzendorf, 2010). Ces recherches se structurent le plus souvent autour de la notion d'événement clé (*key events*).

Un événement de la vie se transforme en un événement clé s'il a un sens significatif pour l'individu et active chez lui une réévaluation de son comportement de mobilité, susceptible d'entraîner un changement (Müggenberg et al., *op. cit.*). Les événements clés peuvent non seulement être des événements ordinaires de la vie, en un sens dérivé de la psychologie individuelle, mais aussi des interventions exogènes (comme les politiques de transports) structurant la mobilité à long terme la population d'un territoire donné. Ainsi des événements, des adaptations ou des interventions très différentes peuvent être envisagés comme événements clés, en fonction du point de vue adopté (*Ibid.*).

Les résultats des enquêtes s'inspirant de cette approche sont la plupart du temps appuyé sur des données chiffrées, issues de panels ou pseudo-panel, et de petites séries d'entretiens (Shoenduwe et al., 2015 ; Müggenberg et al., 2015). Ces résultats ont tenu essentiellement à mettre en avant une liste conséquente d'événements clés influençant plus ou moins fortement les changements dans les conduites de mobilité quotidienne, surtout celle liée aux activités productives et consommatrices.

L'enquête bibliographique a permis de mettre en évidence quatre écueils dans cette littérature spécifique.

Premièrement, il y a une forte routinisation des catégories de l'analyse. La signification en contexte des variables socio-économiques (profession, âge, génération, genre, ménage...) n'est par exemple jamais interrogée. Leur transposabilité à des contextes socio-historiques différents, même microscopique, et leurs effets réels en contexte ne sont pas en fait jamais éclaircis. Je peux signaler au passage que c'est un problème que l'on retrouve aussi dans le domaine de la « mobilité sociale » et qui a fait couler beaucoup d'encre. Ainsi quand on mesure « Artisan », on peut très bien être en train de mesurer des choses très différentes comme des cadres devenu artisans et des artisans d'héritage... ce qui n'est pas la même chose en matière de forme de vie ou de capital possédé bien évidemment. Mesurer des artisans démotorisé devient ainsi un peu artificiel.

Deuxièmement, il y a un problème d'homologie entre plusieurs phénomènes : différents types de choix modaux sont traités sur le même plan (TC en gros *versus* voiture) ; se motoriser ou se démotoriser semble alors être des processus homologues, alors que ce n'est évidemment pas la même chose, pas les mêmes difficultés, ou pratiques, etc. Les auteur.e.s se

répondent souvent entre elles/eux, cherchant à raffiner leurs outils de mesure plus que la compréhension de ce qui est mesuré.

Troisièmement, et ce n'est pas la moindre des critiques, cette littérature passe largement sous silence les réflexions, dont certaines conduites depuis longtemps en langue française (Bertaux, Bourdieu), ou issues de disciplines comme la démographie ou la sociologie, sur l'examen des trajectoires sociales, des biographies et des mobilités, l'approche reconstructrice ou la signification des « bifurcations biographiques » (Bessin et al., 2010). Il y a peut-être des effets de champs de recherche qui empêche ce dialogue. Mais on peut quand même s'interroger au regard de l'immense bibliographie disponible tant en anglais qu'en français comment de telles réflexions ont pu échapper aux auteur.e.s, ce qui pourrait constituer une recherche à part entière certainement.

Enfin, d'une manière plus générale, cette littérature a longtemps fait l'impasse sur une théorie de l'apprentissage qui me semble nécessaire pour comprendre comment les faits, bifurcations biographiques ou les événements clés agissent sur les individus. Les effets d'apprentissage n'ont fait que récemment leur apparition dans cette littérature, au moins au-delà d'un niveau simplement elliptique.

C'est à travers la notion de socialisation à la mobilité, telle qu'elle a été développée en psychologie sociale des transports, que cet intérêt s'est manifesté (Jensen, 1999 ; Döring et al., 2014). On doit à Hazel Baslington de l'avoir introduite avant qu'elle ne soit reprise telle qu'elle, dans le sens qu'il lui a donné pour ce domaine, dans la quasi – totalité des études sur le sujet. Baslington définit la socialisation au transport comme le fait que nos attitudes et pensées face aux transports et aux déplacements est que les pensées et attitudes de mobilité sont intégrées dans l'enfance et reconduites dans la suite du parcours biographique, les réactions face à des changements semblant toujours tirer plus ou moins parti de la prime socialisation (Baslington, 2007, 2008).

Vers une conception élargie de la socialisation aux pratiques sociales de mobilité spatiale

Il s'agit cependant d'une conception assez étroite de la socialisation au cours de la vie, au moins si l'on s'en tient au débat que la notion a pu susciter dans les sciences sociales, notamment continentales. En sociologie, la notion de socialisation est généralement définie comme la dynamique réitérée des apprentissages réalisés par les individus tout au long de leur existence, apprentissage qui permettent la coexistence sociale ainsi que l'immersion spontanée au sein de groupes d'appartenance concret : le groupe de parenté, le collectif de travail, par exemple et non abstrait comme (Darmon, 2006, p.6).

Nombre de recherches en sciences sociales portant sur la socialisation, menées sur des domaines de pratiques variés (pratiques alimentaires, énergétiques, scolaires, culturelles) ont permis au fil du temps d'identifier quatre dimensions fondatrices de ce processus, qui vont beaucoup plus loin que l'approche de la socialisation adoptée par les recherches centrée autour des TSS ou des MBR et remettent en cause la notion même d'événement clé.

Premièrement, l'apprentissage de références pour agir est indexé à des contextes (cadre économique ou juridico normatif par exemple) et à des propriétés sociales (genre, niveau d'éducation, appartenance sociale) qui peuvent varier, parfois fortement, au cours de l'existence des personnes (on change de métier, de région, de conjoint.e...). Ces propriétés et contextes se médiatisent, pour l'illustrer nous n'avons qu'à penser à la relativité d'un titre scolaire sur différentes scènes sociales. (Lahire, 2013).

Deuxièmement, la socialisation est considérée comme ayant un rapport direct avec le monde matériel environnant et déterminant pour partie l'action sociale des individus (Authier, 2012). Or, cet environnement matériel est lui aussi soumis à des changements, quelquefois importants, auxquels doivent, d'une manière ou d'une autre, se conformer, s'adapter ou s'affronter les individus.

Troisièmement, des interrogations portant sur *qui* transmet *quoi* et *comment* au cours de la socialisation et qui permet de préciser l'action des normes sociales par exemple : quels sont les agents socialisateurs efficaces (humains ou non humains), les modes de transmission ainsi que les références pour agir effectives qui jalonnent concrètement l'histoire des socialisations individuelles ?

Enfin, il est admis qu'il existe une instabilité des contextes, des propriétés sociales, de la culture matérielle ou de l'identité des agents socialisateurs ont des origines socio-historiques variées. L'individu a plus ou moins de prises sur ces changements et l'emprise progressive qu'ils peuvent avoir sur la reconduction de ses conduites à travers le temps.

Enfin, la conception élargie de la socialisation, et c'est fondamental, considère qu'il n'y a aucune relation linéaire entre des changements de tel ou tel type (événement biographique ou changement du monde matériel) et une inflexion particulière de la conduite. C'est par l'enquête qu'on peut examiner ce qui médiatise une telle relation. Dans ce registre, plusieurs recherches ont montré que la reconduction ou la reformulation d'une pratique étant le plus souvent référées aux possibilités de coordination et d'efficacité sociale de l'action (Bessin et *al.*, 2010 ; Cacciari, 2017 ; Smith, 2018). Une pratique peut ainsi se maintenir dans le temps malgré des « tournants biographiques » si elle permet à l'individu de converser, même difficilement, ce qu'il considère comme l'agir légitime.

Adoptée une telle conception élargie de la socialisation, bien plus fine que celle des TSS et MBR, n'est pas sans conséquence pour la recherche sur les pratiques de mobilité spatiale. Il y aurait ainsi lieu de documenter par l'enquête les renouvellements effectifs des références pour agir en les indexant à des contextes réels et en les considérant que la socialisation n'est pas donnée une fois pour toutes et pour chaque domaine de l'existence indépendamment des autres (ici la mobilité, ici la consommation).

Il n'est pas exclu non plus qu'il puisse exister de tensions entre références pour agir héritées, par exemple, de la socialisation primaire et des références pour agir acquises au fil de la trajectoire biographique, tension dont on devrait rendre compte pour en examiner les effets. L'usage du terme de « tension » plutôt que celui de substitution souligne en effet que les secondes ne chassent jamais totalement les premières, sauf cas exceptionnel. Je reviens aux pratiques sociales de mobilités spatiales.

Je reviens aux pratiques sociales de mobilité spatiale. Comme, je l'ai souligné, à quelques exceptions près issues souvent de la sociologie, par tradition attentive au problème (par exemple : Kauffman, 2012 ; Oppenchain, 2016 ; Devaux, 2014 ; Sayagh, 2018) l'usage qui a été fait jusqu'à ce jour de la notion de socialisation dans l'examen des conduites de mobilités n'a pas toujours ou pas encore pris en compte l'ensemble des paramètres évoqués ci-dessus. Si l'on voulait être mesquin, en dehors des recherches récentes de Menton et Rau autour de la théorie des pratiques, cette littérature traite finalement de tout sauf de socialisation ou de biographie.

Ce sont en effet ces deux derniers qui sous l'angle de l'enquête bibliographique semblent avoir tenté de préciser le plus avant un certain nombre de points de la littérature sur les MBR ou le TSS (dans leur article de 2016, notamment). Ils s'inspirent pour cela d'une conception plus développée de la notion de socialisation proche de la définition élargie que je viens d'en donner.

Ils défendent à ce propos principalement deux idées. La première consiste à distinguer dans les biographies de mobilité les événements impliquant directement la mobilité (par exemple : obtenir un permis de conduire, posséder ou utiliser propriété de voiture/disponibilité, acheter des tickets de transports, accident de la circulation, etc.), des événements non directement liés à elle, bien que pouvant l'impliquer : mariage, retraite, déménagement. Leur approche permet alors à réduire la généralité de la notion d'événements clés et de complexifier l'approche de la socialisation aux mobilités.

En second lieu, ils soutiennent qu'il n'y aurait pas de ramener l'ensemble des références pour agir en matière de mobilité à la prime enfance en appréciant mieux les changements concrets de pratiques intervenant dans l'histoire des individus. L'une des clés de

la réussite de cette entreprise étant justement de retourner vers l'examen des pratiques et combinaison de pratiques (Green et al., *op. cit.*) en tenant compte du renouvellement ou non des contextes d'action (Clark et al., 2016 ; Gerber et al., 2017).

2. De nouvelles pistes d'analyse des pratiques sociales de mobilité spatiales

C'est pour parer les écueils de cette littérature et participer, avec d'autres, à distance, à construire une approche élargie de la socialisation aux pratiques de mobilité, que nous développons avec Leslie Belton-Chevallier (IFSTTAR, DEST) un outil d'analyse capable de d'explorer cette dimension à partir de matériaux construits à partir des entretiens centrés sur des récits de vie réalisés pour l'ANR MODE.

Il ne s'agit pas d'une tentative pour fonder une voie moyenne avec les recherches examinées précédemment, mais de réaliser un pas de côté à partir de la perspective élargie de la socialisation. Nous cherchons surtout à repérer de manière croisée et diachronique qui ont été les agents socialisateurs aux pratiques de mobilité spatiale, l'effet des variations de contextes, les processus de coordination, d'observer quand ça change et comment ça a changé pour les enquêtés, et ce sans majorer l'apparente évidence d'événements clés posés a priori.

Parmi tous les outils disponibles, nous en avons principalement retenu un outil d'analyse issu d'autres domaines de recherche : la « grille sociologique » (que j'avais éprouvé pour les mêmes raisons sur ma précédente recherche sur la consommation d'énergie).

L'analyse du corpus au prisme d'une grille sociologique

L'expression ainsi que la méthode de la *grille sociologique* sont librement empruntées à l'œuvre de l'anthropologue Jack Goody (notamment : Goody, 2010). L'emploi d'une grille sociologique pour l'analyse d'un corpus apparaît préférable à Goody lors des tentatives de rupture avec les cadres d'analyses établis ou le sens commun scientifique. Pour opérer cette rupture, Goody propose de sortir d'une analyse des matériaux terme à terme entre les cas (rapprochant chaque caractéristique de la population enquêtée) par rapport à un *objet donné entièrement et par avance* dans ses critères (« échec scolaire », « réussite professionnelle » ou... « démotorisation »). L'approche terme à terme reviendrait le plus souvent, selon Goody, à observer les manques ou les absences vis-à-vis de caractéristiques prédéfinies de l'objet entre des fractions de la population enquêtée en posant la question « qui sont-ils/elles ? ».

Le propos serait alors réduit à un inventaire des contraintes et des facilités par rapport à un état posé par avance et socialement constitué dans ses frontières par l'objet de recherche. L'approche terme à terme serait aussi productrice de cas déviants difficilement explicables ou

intégrables au modèle d'analyse. Enfin, elle ne permettrait pas une démarche réflexive aboutie par rapport à l'objet de la recherche lui-même, laissant de côté l'aspect réflexif de la connaissance propre aux sciences humaines et sociales.

La « grille sociologique » aurait *a contrario* l'ambition de réviser les frontières de l'objet et de son attribution *tout entière* à certaines fractions de la population. Elle se départirait d'une analyse centrée sur les caractéristiques intrinsèques de l'objet en le redécoupant préalablement en pratiques observables (ce qui fait lien avec les propositions de Menton et Rau) et en dimensions vérifiables.

C'est à l'aune de ce redécoupage et de cette (re) distribution qu'il est possible de le re – examiner, notamment dans son rapport avec des populations particulières². Avec cette méthode, il n'y aurait ainsi plus lieu d'évoquer *a priori* et comme objet fixé dans leurs limites la démotorisation ou la motorisation.

L'hypothèse principale de la grille sociologique est celle de la distribution aléatoire au sein d'une population de ces dimensions et pratiques. Il s'agit alors d'analyser leur inertie ou leur répartition au sein de la population enquêtée, sans distinction de catégorie sociale ou de ressources. La question soulevée par l'analyse est alors : qu'est-ce qu'être X (déconstruction de l'objet) dans tel contexte (ce qui permet d'examiner les variations pour une même population en fonction des contextes) et (aussi) comment le devient-on (conditions de possibilités) ?

Rien de révolutionnaire ni de magique en somme. Il s'agit d'un changement de focale pour remettre sur le métier des résultats, matériaux ou présupposés d'enquêtes. C'est en tout cas une démarche productrice de connaissances réflexives, critiques et processuelles, ni meilleures ni déformées par rapport à celles produites par d'autres approches, simplement différentes, car induites par un objectif alternatif.

Grille sociologique et démotorisation

Si l'on suit ce raisonnement par rapport à l'objet de la démotorisation, la grille sociologique devrait permettre, en toute hypothèse, de s'affranchir d'affirmations certes vérifiables, mais dont l'apport reste peut-être aujourd'hui limité, comme : « les cadres se *démotorisent* plus que les ouvriers » ; « il a choisi de se *démotoriser* par conviction », etc., afin de montrer ce que de telles affirmations recouvrent comme réalité sociale en contexte.

En résumé, l'application de la grille sociologique pour l'enquête sur la démotorisation des ménages poursuit deux principaux objectifs. Premièrement, contre une conception trop étroite

² On peut noter au passage que la grille sociologique peut tout à fait conduire à accepter à la suite de la recherche les résultats formulés à partir d'autres méthodes d'enquête et d'analyse d'un matériau.

de *l'expérience motorisée*, elle doit permettre de s'affranchir : 1) d'une définition homogénéisante, anachronique et subjectiviste des propriétés sociales des cas examinées : 2) des conceptions mécanistes et linéaires du passage de la non – motorisation (enfance) à la motorisation (adulte) puis au retour à la démotorisation, par exemple.

Deuxièmement, elle vise à retracer l'expérience vécue de la motorisation et de la démotorisation dans des processus et des configurations historiques. Il s'agit alors, dans une perspective proche de la sociologie processuelle d'Andrew Abbot, de questionner la stabilité des décisions (comme celle d'être motorisé ou de ne plus pratiquer le vélo...), des pratiques en les appréhendant cette stabilité comme n'allant pas de soi.

Mettre la grille sociologique au travail

Dans les faits, la grille sociologique fonctionne de manière dynamique et elle peut être modifiée au fur et à mesure de l'avancée de l'analyse. Elle est idéalement construite de la manière suivante :

- l'objet de la recherche est découpé en caractéristiques nécessaires et des caractéristiques contingentes sont définies. Le repérage de ces caractéristiques peut se faire, de manière combinée, par une enquête exploratoire, un état de la littérature scientifique ou au cours de l'enquête elle-même ;
- des paramètres socio – économiques et les pratiques liés à l'objet sont déterminés de la même manière.
- Toutes ces caractéristiques sont découpées sous forme de libellés thématiques (liés à l'outil d'enquête) ou de variables contextuelles que l'on distribue sous forme d'un tableau ;
- une fois le corpus d'entretiens constitué, retranscrit et synthétisé par une mise à plat des données, on distribue les réponses et les caractéristiques des enquêtés. e. s dans ce tableau synoptique ;
- on repère les correspondances entre les enquêtés. e. s ;
- on réduit les cas à partir de ces correspondances sous forme synthétique en créant de nouvelles catégories d'analyse ou en procédant à des comparaisons entre des profils sociologiques analogues.

DOCUMENT DE TRAVAIL_Cacciari (joseph.cacciari@enpc.fr)
Colloque MSFS_Tours_Novembre_2018

Les blocs de la grille autour de la démotorisation

La grille se présente comme une série de blocs transversaux (dans le sens où se sont des propriétés qui sont censées être en interaction). Chaque bloc est déterminé par le raisonnement ayant conduit à l'outil d'enquête lui-même organisé selon la même logique de blocs transversaux. Ci-dessous l'exemple d'une grille complète ayant pour thème la démotorisation.

Bloc " propriétés sociales"																	
Enquête n°	Démotorisation partielle ou totale ?	Nom anonymisé	Prénom anonymisé	Âge	Dernier diplôme obtenu	acti.ve.f ?	Profession	Temps de travail	situation matrimoniale	conjoint.e	Profession et dernier diplôme du conjoint	Temps de travail de.u.l.a.e conjoint.e	Enfant de moins 18 ans	Enfant de moins de 18 ans au domicile	Type de zone urbaine actuelle	Type de zone urbaine équivalente à celle de l'enfance	Niveau de revenu par UC
Bloc "socialisation aux pratiques sociales de mobilité"																	
Principal mode de déplacement des parents durant l'enfance	Profession des parents et niveau de diplôme	Nombre de voiture / moto du ménage parental (y compris celles des frères et sœurs)	Apprentissage de modes de transports alternatifs aux véhicules motorisés (vélo, TC...)	Expériences d'autonomie quotidienne dans les pratiques sociales de mobilités avant la motorisation	Présence de variation des pratiques (intra-familiales, intragroupales)	Expériences de pratiques de mobilité encadrée (école, etc.)	Expérience.s extraordinaires (vacances, échange scolaire, etc.)	Expérience d'autonomie résidentielle antérieure au permis ?	Rupture dans les pratiques de mobilités (déménagement vers un autre type d'agglomération, etc.) / + d'un an	Rapport à l'autonomie avant la motorisation							
Bloc motorisation																	
Âge au permis	Nombre d'essai pour obtenir le permis	Âge à la première voiture / moto (avec permis)	Mode d'acquisition de la première voiture / moto (avec permis)	Nombre de changement de véhicule repéré	Le véhicule principal est-il seulement utilisé pour se rendre au travail ?	Durée du trajet domicile - travail	Présence de tiers / guide de motorisation (dont premiers moments sur la route)	Multi - motorisation durant la trajectoire	Présence d'utilisations d'autres modes de déplacement principaux et secondaires coordonnées au véhicule principales	Présence d'utilisations d'autres modes de déplacement principaux et secondaires non - coordonnées au véhicule principales	Rapport déclaré aux véhicules motorisés après motorisation						
Bloc "démotorisation"																	
Événements biographiques intervenus dans les cinq années précédents la démotorisation	Centralité spatiale (proximité ou distance des activités reconnues comme principales)	Changement dans le rythme ou la nature des activités salariées (ou d'entrepreneur) / 5 ans	changements intervenus dans le rythme ou la nature des activités non-salariées / 5 ans	Accroissement de l'offre de transport ou d'aménité sur place ("changement sur place") / 5 ans	Relocalisation avec accroissement de l'offre de transport	Possibilités ou capacités à gérer son emploi du temps de travail (déplacement de créneaux horaires, modification de planning au grés des circonstances) décrire le type de ressource	Existence de proches ou de parents démotorisés (apprentissage des transports)	Présence de tiers / guide de démotorisation	Possibilités ou capacités à gérer son emploi du temps hors travail (garde des enfants, contrôle des horaires) décrire les ressources	La démotorisation comme thème d'éducation des enfants ?	Perception de l'automobile post-motorisation						

Bloc "divers"		
Événements marquants (accidents de la route traumatique, manque d'aise avec l'automobile , etc.)	Pratiques principales de l'enquêté.e (hors travail : culture, sportive, politique...)	situation particulière (handicap, interdiction de conduire)

Réduire et analyser les cas de la « grille Goody » de la démotorisation

Si le matériau l'autorise, l'analyse devrait pouvoir conduire à regrouper des cas qui ne répondent pas, ou peu, aux découpages catégoriels ordinaires sur le problème de la démotorisation (marié. e/célibataire ; propriétaire/locataire ; milieu urbain dense/peu dense...).

Ces nouveaux découpages, obtenus par une modification du procédé d'analyse, peuvent ensuite être réduits pour tenter de trouver une clé de description non catégorielle ou non singulière de la démotorisation, tout en insufflant un aspect dynamique : la possibilité du passage entre les catégories ; ce que la construction de typologies ne permet généralement pas.

De manière exploratoire, on peut imaginer que la démotorisation procéderait d'une articulation entre des ressources disponibles et une certaine « culture »³ de la mobilité. Il y a en effet certainement des ressources à la démotorisation, quel que soit le profil du ménage, mais les premières réflexions sur le matériau semblent montrer qu'elles ne se résument pas à des ressources financières ou intellectuelles. La démotorisation est aussi probablement liée aux apprentissages réalisés au fil de la trajectoire biographique, à une expérience. La conjonction des deux dimensions permettrait d'aboutir à une compréhension fine des résultats sans fixer ou assigner une fois pour toutes tel ménage ou tel individu à telle catégorie. Une personne peut, en effet, développer ses ressources et sa culture de la mobilité au cours de sa trajectoire ; la culture intériorisée de la mobilité dans le passé peut aussi ne plus correspondre au contexte du présent, suivant le principe de médiation des contextes sur les dispositions ou la socialisation.

Cette démarche pourra donner lieu à l'élaboration d'un résumé des résultats au travers d'un *tableau dynamique* à quatre cases, comme celui-ci dessous :

³ Il s'agit d'un vocabulaire provisoire.

Tableau 1. Exemple d'application du schéma à quatre cases de Becker : une vision synoptique dynamique des conditions et significations de la démotorisation

	Ressources de mobilité étendues	Ressources de mobilité restreintes
Proximité d'une « culture » de la mobilité	(Démotorisation associée à la sédentarité volontaire ?) ⁴	(Démotorisation - Débrouille ?)
Éloignement d'une « culture » de la mobilité	(Démotorisation opportuniste ?)	(Démotorisation par assignation résidentielle ?)

Un tel résumé des résultats tirés de la grille sociologique permettrait de réaliser une analyse à la fois synchronique et diachronique. D'une part, l'état de démotorisation (les cases centrales) de l'enquêtée. e au moment de l'enquête et d'autre part, la description de la dynamique dans laquelle la personne semble prise passant au cours de sa trajectoire d'un état à l'autre : comment il ou elle est parvenu à l'état présent (développement des ressources et expériences de la mobilité, dont la transposabilité est médiatisée par le contexte) ; les états par lesquels il ou elle est passée.

Le tableau souligne également que les états de démotorisation sont en relation entre eux puisque chaque case est interdépendante dans sa dimension sociale. Partant, il ouvre une voie possible à un examen en termes d'inégalités structurelles face à la démotorisation. Ce tableau dynamique permettrait aussi très certainement de limiter la production de cas déviants, comme l'a montré la sociologie interactionniste qui a fait sienne cette méthode depuis longtemps.

Bibliographie indicative de la communication

Authier J.-Y. (2012), *Espace et socialisation : regards sociologiques sur les dimensions spatiales de la vie sociale*, Saarbrücken ; Éditions universitaires européennes.

Bessin M., Bidart C., Grossetti M. (dir.) (2010), *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*, Paris, La Découverte.

Baslington H. (2007), *Healthy Travel and Child Socialisation : Policy Implications for Social and Cultural Change*, PHD, University of Leeds.

⁴ Les catégories d'états ne sont insérées qu'à titre d'exemple.

Baslington H. (2008), “*Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior* », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol°2n n°2, p. 91-114.

Cacciari J. (2017), *Les ménages face aux impératifs de « transition énergétique ». Des raisonnements pris entre marché, normalisation institutionnelle et références pour agir forgées au fil de la trajectoire biographique*, Thèse de sociologie, Aix-Marseille Université.

Chatterjee, K. and Scheiner, J. (2015), « Understanding changing travel behaviour over the life course: Contributions from biographical research », 14th International Conference on Travel Behaviour Research, Windsor, UK, 19-23 July 2015.

Clark B., Chatterjee K., Melia S. (2016), “Changes in level of household car ownership: the role of life events and spatial context”, *Transportation*, 43, p. 565–599.

Clark, B.E. (2012). « Understanding how Household Car Ownership Changes Over Time ». University of the West of England, Bristol.

Darmon M. (2006), *La socialisation*, Paris, Armand Colin.

Deleuil, J.M., Barbey, E., Sintès, A. (2017), « Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture : mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier », *Flux*, 108,(2), p.80-87.

Démoli Y. (2017), « Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile », *Recherche Transport Sécurité*, No 1-2, p. 83-101.

Devaux, J. (2014), « Les trois âges de socialisation des adolescents ruraux : Une analyse à partir des mobilités quotidiennes », *Agora débats/jeunesses*, n° 68, p.25-39.

Döring L., Albrecht J., Scheiner J., Holz-Rau C. (2014), “Mobility biographies in three generations – socialization effects on commute mode choice”, *Transportation Research Procedia* 1 (2014), p.165 – 176.

Gerber P., Ma T.-Y., Klein O., Schiebel J., Carpentier-Postel S. (2017), « Cross-border residential mobility, quality of life and modal shift: A Luxembourg case study », *Transportation Research*, 104, p. 238–254.

Goody J. (2010 [2006]), *Le vol de l’histoire*, Paris, Gallimard, coll. « NRF Essais ».

Jensen M. (1999), “Passion and heart in transport — a sociological analysis on transport Behaviour”, *Transport Policy*, vol. 6, n° 1, p. 19-33.

Lahire B. (2013), *Dans les plis singuliers du social. Individus, institutions, socialisations*, Paris, La Découverte.

Lanzendorf M. (2010), “Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth”, *International Journal of Sustainable Transportation*, 4:5, p. 272-292.

Lanzendorf M. (2003), “Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour”, *Moving through nets: The physical and social dimensions of travel*, 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, p. 10-15.

Manton R., Rau H. (2016), « Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research », *Journal of Transport Geography*, n°52, p.51–60.

Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M., (2015), “Mobility biographies: a review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research”, *J. Transp. Geogr.*, 46, p. 151–163.

Oppenheim N. (2016), *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais.

Oakil, A. T. M., Ettema, D., Arentze, T. and Timmermans, H. (2011), « A longitudinal analysis of the dependence of the commute mode switching decision on mobility decisions and life cycle events », *Proceedings of the 16th International Conference of Hong Kong Society for Transportation Studies*. Hong Kong, China.

Salomon, I. (1983), “Life styles – a broader perspective on travel behaviour”, in S. Carpenter and P. Jones (Eds.) *Recent Advances in Travel Demand Analysis*, p.290-310

Salomon, I., Ben-Akiva, M. (1983), “The use of the life-style concept in travel demand models. *Environment and Planning A*, 15, 623-638.

Sattlegger L., Rau H. (2016), « Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research », *Journal of Transport Geography*, 53, p. 22–31.

Sayagh D. (2018), *Pourquoi ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*, Thèse de sociologie, Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

Scheiner J. (2007), “Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand (Mobilitätsbiographien: Bausteine zu einer biographischen Theorie der Verkehrsnachfrage) », *Erdkunde*, vol. 61, n° 2, p.161 – 173.

Scheiner J, Holz-Rau C. (2013), “Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies”, *Transportation*, n°40, p. 431–458.

Schoenduwe, R., Mueller, M. G., Peters, A., Lanzendorf, M. (2015), « Analysing mobility biographies with the life course calendar: a retrospective survey methodology for longitudinal data collection », *Journal of Transport Geography*, 42, p. 98- 109.

Smith D. (2018 [2005]), *L'ethnographie institutionnelle. Une sociologie pour les gens*, Paris, Economica.

Villeneuve A. (1971), « L'accoutumance à l'automobile », *Économie et statistique*, 23, p. 3-20.

Weinberger R., Goetzke F. (2010), « Unpacking Preference: How Previous Experience Affects Auto Ownership in the United States », *Urban Studies*, Vol 47, Issue 10, p. 2111 - 2128

Greene M., Rau H. (2016), « Moving across the life course: A biographic approach to researching dynamics of everyday mobility practices », *Journal of Consumer Culture*, Online First, p.1–23.

