



HAL
open science

La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la “norme automobile”

Joseph Cacciari, Leslie Belton Chevallier

► **To cite this version:**

Joseph Cacciari, Leslie Belton Chevallier. La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la “norme automobile”. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2020, 119-120, pp 59-72. 10.3917/flux1.119.0059 . hal-02934688

HAL Id: hal-02934688

<https://hal.science/hal-02934688>

Submitted on 24 Sep 2020

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.

LA DÉMOTORISATION DES MÉNAGES COMME ANALYSEUR DE LA DIVERSITÉ DES EXPÉRIENCES DE SOCIALISATION À LA « NORME AUTOMOBILE »

Joseph Cacciari, Leslie Belton-Chevallier

Université Paris-Est Marne la Vallée | « Flux »

2020/1 N° 119-120 | pages 59 à 72

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-59.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Université Paris-Est Marne la Vallée.

© Université Paris-Est Marne la Vallée. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la « norme automobile »

Joseph Cacciari
Leslie Belton Chevallier

La domination culturelle de la voiture individuelle dans les pratiques de déplacements ou de mobilité s'apprécie par plusieurs indicateurs comme les taux de motorisation des ménages (en 2015, 83 % des ménages ont au moins une voiture, 35 % en ont plusieurs – INSEE, 2017) ou leur propension à l'utiliser pour se déplacer, peu importe le motif (65 % des déplacements quotidiens de moins de 80 km sont effectués en voiture – Quételard, 2010). La voiture reste profondément associée dans les représentations sociales à la liberté de déplacement, à l'autonomie, à l'assurance d'adopter un mode de transport rapide, efficace qui garantit une accessibilité optimale aux commerces, services et emplois. La possession et l'usage d'une voiture permettraient par exemple, à l'individu de s'inscrire dans la norme dominante de l'automobilité (Urry, 2004) et d'exister dans un monde centré sur la voiture (Sattlegger, Rau, 2016). Plusieurs tendances indiquent que cette norme automobile a de beaux jours devant elle : 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, mouvements citoyens contre la hausse du prix des carburants (gilets jaunes) ou contre le passage à une vitesse limitée à 80 km/h sur le réseau routier national.

En admettant que la possession et l'usage automobiles restent des dimensions dominantes en matière de mobilité spatiale quotidienne, leur absence matérialiserait une position dissonante, voire dominée, pour les individus non motorisés par rapport à ceux qui le sont. Les ménages les plus pauvres ont moins de voitures (Lucas, 2012; Mattioli, Colleoni, 2016) et se déplacent moins, sont plus immobiles. Cette moindre

capacité à se déplacer est souvent perçue comme un problème pour accéder à l'emploi car la voiture reste considérée comme le meilleur moyen d'obtenir un salaire, des logements abordables, quitte à laisser de côté les ressources que les ménages tirent de la proximité ou de leur relative immobilité (Fol, 2009; Belton Chevallier et alii, 2018). Le moindre usage de l'automobile est aussi profondément associé à des différences de genre. Si les taux d'obtention du permis de conduire et la possession automobile sont devenus relativement égaux entre les hommes et les femmes (Roux, 2012; Demoli, 2014), des différences perdurent en termes de distance et de motifs des déplacements genrés féminins. Ceux-ci restent plus locaux et plus orientés vers des finalités domestiques notamment en présence d'enfants dans le ménage (Shirgaokar, Lanyi-Bennett, 2019). Outre la pauvreté et le genre, l'absence et le moindre usage de l'automobile sont aussi liés à l'âge. Si les Français conduisent de plus en plus tard, l'arrêt de la conduite est pour les personnes les plus âgées une propriété qui peut matérialiser leur incapacité physique à être autonome (Espinasse, 2005). À l'autre extrémité du cycle de vie, les adolescents et les jeunes considèrent encore le passage du permis comme un rite incontournable (Demoli, 2017; Vincent-Geslin et alii, 2017). La voiture reste associée à un imaginaire positif pour les adolescents, synonyme de vitesse, de praticité, de confort, d'autonomie ou de sécurité (Drevon, Ravalet, Kaufmann, 2019). La voiture apparaît aussi incontournable, dans les représentations au moins, au cœur des territoires peu denses ou dépendants de l'automobile (Dupuy, 1999) où il semble difficile de se passer de la voiture contrairement à des territoires plus urbains mieux desservis par

des transports collectifs ou par des services de mobilité permettant de conserver l'usage d'une voiture sans la propriété. Sur les territoires moins denses, la norme est même celle de la multimotorisation (Hubert, Madre, Pistre, 2016).

Le revenu, le genre, l'âge et les localisations spatiales des ménages sont des variables que l'on retrouve dans les travaux sur la variation de la motorisation des ménages. Ces travaux mettent en évidence l'importance du cycle de vie dans leurs décisions (Prillwitz, Harms, Lanzendorf, 2006; Nolan, 2010; Clark, Chatterjee, Melia, 2016; Oakil, Manting, Nijland, 2018). L'arrivée d'un enfant ou la mise en couple sont des circonstances favorables à la motorisation. À l'inverse, la démotorisation, entendue comme la diminution du nombre de voitures possédées par le ménage (pouvant être totale ou partielle), est généralement associée à des circonstances telles qu'une relocalisation résidentielle plus urbaine, le divorce, la perte d'emploi (ou plus généralement une baisse de revenu), le départ d'un enfant, le veuvage ou le vieillissement. Ces événements renvoient à une diminution subie de l'équipement automobile, en lien avec la paupérisation ou la séparation d'un ménage. L'examen attentif du phénomène de démotorisation à travers ces travaux montre que seule une petite fraction des ménages des pays industrialisés change, à la hausse ou à la baisse, leur niveau d'équipement automobile (Dargay, Hanly, 2007). En France, sur la période 1994-2001, les ménages ayant changé de niveau de motorisation (c'est-à-dire en augmentant et/ou diminuant le nombre de véhicules dans leur foyer) représentaient seulement 14,1 % des ménages français, 2,7 % d'entre eux optant pour une démotorisation sur toute la période (Dargay, Hivert, Legros, 2008). Les mêmes auteurs montrent qu'en moyenne les démotorisations sont aussi fréquentes que les cas d'augmentation de la motorisation, les transitions les plus fréquentes étant celles où le ménage reste motorisé *a minima*. De fait, en se basant sur les données de l'Enquête Nationale Transport et Déplacement (2008), seuls 8 % des ménages auraient renoncé à toute possession automobile en France (Aguiléra, Korsu, Proulhac, à paraître).

Si elle est faible dans les faits et parfois synonyme de position dominée dans l'espace social, la réduction du taux de possession automobile est pourtant aussi d'actualité par une remise en cause, minoritaire mais croissante, de la norme automobile. Certains travaux affirment que les générations des années 2000 passeraient moins le permis, seraient moins dépendantes de la voiture que les précédentes (Kuhnimhof *et alii*, 2012; Hopkins, 2017; Klein, Smart, 2017). Elles seraient plus

à même de considérer la possession d'une voiture comme dévalorisante parce qu'en contradiction avec des exigences d'un développement économique plus durable, que ce soit sur le plan économique, social ou territorial. Cet état des lieux est encore à tempérer. Il interroge néanmoins sur la perte de force possible de la norme automobile sur laquelle mise une partie des pouvoirs publics. Au cours des dernières décennies, dans plusieurs territoires, ont été mises en œuvre des actions visant à y réduire la place de la voiture. Outre la lutte contre la dépendance automobile dans les territoires peu denses (Buehler *et alii*, 2017), l'objectif des mesures est de diminuer les externalités liées au trafic automobile : congestion, pollution de l'air ou sonore, sécurité routière, entre autres. Ainsi, de grandes agglomérations comme Paris, Londres ou Lyon ont tenté de faire baisser la part modale de l'automobile dans les déplacements quotidiens au profit des transports en commun et des modes actifs (marche et vélo), que ce soit de manière ponctuelle (pics de pollution) ou durable (incitation à l'équipement en modes actifs, diminution des places de stationnement, interdiction de circulation des véhicules les plus polluants, etc.). Au regard de l'ampleur des enjeux climatiques, la réduction de la place des voitures particulières a ainsi commencé à être envisagée invitant les pouvoirs publics locaux, notamment urbains, à poser la question des facteurs favorables à une démotorisation des ménages, au moins au sens d'une diminution de leur taux d'équipement. Cet objectif, dont la tangibilité ou la robustesse peuvent être discutées, se traduit par des actions concrètes affectant le quotidien des automobilistes et à même de modifier leurs arbitrages en termes de pratiques de déplacements (Rocci, 2007; Vincent-Geslin, 2012).

C'est dans ce contexte mettant en tension une remise en cause – encore balbutiante – de la place de l'automobile dans les déplacements quotidiens et le fait que la voiture reste encore un objet central des styles de vie qu'il nous a paru utile d'interroger à quel point l'absence de celle-ci, en termes d'usage autant que de possession, pouvait encore être un facteur de stigmatisation pour les individus ou les ménages, alors que de nombreux travaux semblent, à l'inverse, l'étudier principalement dans son rapport positif avec les valeurs écologiques de l'époque.

La notion de stigmaté sera entendue dans cet article au sens de Goffman (1975 [1963]). Elle désigne un 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, voire physiquement, des « normaux », ceux et celles qui se situent dans une forme de normalité. Le stigmatisme au sens de Goffman s'analyse en termes relationnels, c'est pourquoi il convient le plus souvent de parler de stigmatisation. Comme catégorie descriptive, le stigmatisme renvoie en effet autant à l'identité sociale qu'il génère qu'aux réactions sociales que cette identité suscite ainsi qu'aux efforts de la personne stigmatisée pour y échapper. Si la possession d'une voiture et de certaines catégories de voitures constitue un marqueur social fort et une norme au sens quantitatif (Coulangeon, Petev, 2012 ; Demoli, 2015) comment les individus eux-mêmes perçoivent-ils cette absence ? En quoi celle-ci peut-elle se transformer en propriété dévalorisante ? Examiner les circonstances de l'éventuel surgissement d'un stigmatisme lié à l'absence d'usage ou de possession automobile peut s'avérer particulièrement heuristique pour comprendre les ressorts et les limites des politiques de démotorisation urbaine contemporaines, qui tentent parfois, à l'inverse, de procéder par une stigmatisation de la voiture.

L'objet de cet article est d'éclairer les ressorts de la diversité des expériences vécues de la démotorisation, à la marge de la question du choix ou de la contrainte à se démotoriser. Nous chercherons à comprendre comment le renoncement à la voiture peut devenir ou non un stigmatisme, pour qui et dans quelles circonstances. En interrogeant la démotorisation au prisme des expériences vécues, on questionnera finalement les dimensions sociales de la reconduction de la domination automobile. L'article est organisé comme suit. Premièrement, nous présentons d'abord brièvement l'enquête sur laquelle s'appuie l'article. En deuxième lieu, on cherchera à exposer la diversité des profils des personnes démotorisées enquêtées avant de mettre en évidence quelques-uns des mécanismes générateurs de cette variété d'expériences. Troisièmement, nous nous appuyerons sur cette présentation pour décrire comment la démotorisation peut être vécue inégalement, et parfois de manière variable au cours d'une même trajectoire sociale, comme un stigmatisme ou comme une dimension valorisante de l'identité sociale. Enfin, cette description sera approfondie au prisme du rapport aux pratiques « alternatives » à la voiture (transports collectifs, vélo, marche). Si celles-ci sont généralement attendues comme des alternatives à la motorisation dans les aires urbaines, l'analyse de notre corpus met en évidence qu'elles ne peuvent être comprises et appropriées qu'au sein d'histoires et de configurations sociales particulières en lien direct avec la (dé)motorisation des enquêtés.e.s.

MATÉRIAUX ET MÉTHODES

L'argumentation s'appuiera sur les résultats d'une enquête par entretiens de 60 à 180 minutes que nous avons réalisés dans quatre aires urbaines françaises (Bordeaux, Dijon, Lyon et Paris) (1). Nous avons veillé à ce que l'échantillon soit le plus diversifié possible en termes de genre, d'âge, de localisation résidentielle ou de profession. Si certains profils sont plus fréquents (cinquantenaires, femmes, vivant dans l'urbain et issus des classes populaires) que d'autres (peu ou pas de position militante contre ou pour la voiture), la diversité des trajectoires (spatiales et sociales) est satisfaisante.

Les 51 personnes enquêtées ont été caractérisées comme démotorisées en utilisant les données issues de la base de données du panel Parc Auto (TNS Kantar) décrivant l'équipement automobile des Français. Parmi ces ménages, certains avaient renoncé totalement à la voiture, d'autres n'y ont renoncé que partiellement et possèdent encore un véhicule. Ces ménages démotorisés partiels sont moins nombreux que ceux qui n'ont plus de voiture.

En se situant dans la lignée des *Mobility Biographies Researches* (MBR) (Müggenburg, Busch-Geertsema, Lanzendorf, 2015 ; Chatterjee, Scheiner, 2015 ; Manton, Rau, 2016), plus particulièrement les MBR qualitatives basées sur une approche biographique et reconstructive (Sattlegger, Rau, 2016), ou sur les *Travel Socialization Surveys* (Baslington, 2008), les entretiens ont été construits autour de la mise en récit biographique de la socialisation à la mobilité quotidienne et de la construction au cours de celle-ci d'un rapport à l'automobile, puis du processus de démotorisation. Pour reconstruire ces récits, les échanges ont été concentrés sur la description des pratiques, des relations sociales et des contextes qui ont fait et font le rapport à la mobilité spatiale quotidienne des enquêtés.e.s. En ce qui concerne par exemple le permis de conduire, nous avons veillé à des dimensions aussi variées que l'âge à l'inscription à l'examen, l'existence d'injonctions familiales à le passer ou non, la relation avec les moniteurs, le nombre d'essais pour l'obtenir ou le nombre d'années entre le passage du permis et l'acquisition d'une première voiture personnelle. L'attention portée à l'ensemble de ces dimensions constitutives d'une expérience liée à la culture automobile visait à caractériser le rapport à la norme automobile tel qu'il s'était formé au cours de la socialisation des personnes rencontrées et d'en saisir les variations dans le temps.

Si notre démarche s'inscrit dans la lignée de travaux récents sur les biographies de mobilité, elle en diffère néanmoins quelque peu. De manière générale, ces approches qui combinent des données qualitatives et quantitatives examinent les pratiques de mobilité des individus sur le temps long de l'ensemble du cycle de vie des ménages et non à l'aune du seul passage d'un mode de déplacement à un autre (Döring, Kroesen, Holz-Rau, 2017). Les recherches menées sont généralement structurées autour de la notion d'événements clés (Lanzendorf, 2010), considérés comme significatifs pour les individus et qui les incitent à réévaluer leur comportement de mobilité. Les événements clés peuvent être des événements ordinaires de la vie, comme des interventions et des décisions extérieures qui structurent la mobilité à long terme de toute une partie de la population sur un territoire donné (Zhang, Van Acker, 2017). Ainsi, des événements, des adaptations ou des interventions très différents peuvent être considérés comme clés selon le point de vue adopté. Dans la plupart des cas, ces enquêtes s'appuient sur des données quantitatives, de panel et de pseudo-panel, ainsi que sur de petites séries d'entretiens (Müggenburg, Busch-Geertsema, Lanzendorf, 2015 ; Schoenduwe *et alii*, 2015). Les limites de ces travaux, qualitatifs comme quantitatifs, résident d'abord dans la notion d'événement clé qui tend à faire du changement de pratique la conséquence d'un événement singulier, voire isolé, souvent prédéfini par les auteurs et insistant plus particulièrement sur des événements traditionnels des cycles de vie comme un déménagement ou un divorce. Nous considérons au contraire que les changements de motorisation ne peuvent s'expliquer à l'aune d'un seul événement ou d'un moment clairement identifié et identifiable dans l'histoire des individus. À la suite des propositions sur ce point de Sattlegger et Rau (2016) dans leur enquête sur des ménages sans voiture, nous avons tenu à comprendre le processus de démotorisation des personnes rencontrées à partir de l'encastrement social, matériel et biographique des pratiques quotidiennes de mobilité, c'est-à-dire sans interroger *a priori* les gens sur leur renoncement à l'automobile vue comme le résultat d'un seul événement clé. Nous avons donc plutôt considéré le renoncement à la voiture, dont la démotorisation est une modalité, comme un processus long, pouvant se jouer tout au long de la vie des individus, tant dans sa phase primaire, dans l'enfance qu'au-delà. Au-delà de la description de situations spécifiques, nous avons cherché à comprendre comment certains ménages deviennent sans voiture alors que d'autres dans des conditions similaires ne le deviennent pas ou pas immédiatement.

Notre corpus d'entretiens biographiques (N=51) permet ainsi d'examiner des cas de figure de probables enchaînements d'événements sur le temps long des biographies et en contexte. Ces enchaînements ont présidé dans les récits de trajectoire étudiés au renoncement progressif, temporaire ou non, à la voiture. Ce renoncement est ainsi resitué dans les trajectoires personnelles et dans leurs différentes composantes, tant sociales que spatiales.

UNE DÉMOTORISATION PLURIELLE

Trois catégories de personnes démotorisées peuvent être identifiées dans le corpus. La première concerne des personnes qui se considèrent comme démotorisées, sans avoir renoncé à la possession automobile. Hélène (2), 53 ans, séparée, employée de restauration à temps plein et qui vit en grande couronne parisienne, est démotorisée par la baisse du nombre de véhicules dans son ménage à la suite de sa séparation. Mais elle en conserve encore un qu'elle n'utilise guère au quotidien, pour son travail ou autre. Le maintien d'un équipement automobile a une fonction précise, qui limite son rattachement à la catégorie de « personne motorisée ».

Enquêteur (E) : Vous n'envisagez pas de vous en débarrasser [de la voiture] ?

Hélène (H) : Ben, pour le moment, non, parce que bon, je l'ai assurée au tiers, ce n'est pas la peine de l'assurer tout risque, parce que c'est une Twingo... [...] J'ai une place de parking. Donc, c'est une vieille Twingo, enfin, c'est l'ancienne Twingo, elle est impeccable, mais elle me sert ponctuellement, comme je vous ai dit. Après, je ne l'envisage pas parce que c'est vrai que je vis seule, mais c'est vrai que j'ai besoin d'avoir ce véhicule pour pouvoir faire mes courses, principalement, voilà, et puis des fois, partir en week-end ou tout ça. Après, dans un futur, je ne sais pas, peut-être en retraite ou peu importe, pourquoi pas, parce qu'on n'a pas les mêmes besoins...

E : Oui, j'imagine que c'est forgé aussi par les besoins.

H : Exactement, mais c'est vrai que c'est toujours bien d'avoir quand même ponctuellement peut-être une voiture qu'on utilise occasionnellement, comme moi, pour pallier, parce que mes parents, maintenant, sont vieillissants, il conduit toujours, mon père. Ma mère a arrêté de conduire, mais mon père conduit. Ils ont 86 et 83 ans, s'il leur arrive

un truc, c'est bien d'avoir au moins une voiture pour aller chez eux, pour les emmener à l'hôpital.

La deuxième catégorie regroupe des personnes qui, ayant renoncé à la possession, continuent, périodiquement, à se servir de l'automobile. C'est par exemple le cas de Françoise, 62 ans, retraitée et séparée, qui vit à Lyon. Ancienne monitrice d'auto-école, elle ne possède plus de véhicule depuis quelques années. L'absence d'utilité d'une voiture personnelle est la principale justification de sa démotorisation. Pourtant elle a continué à utiliser une voiture après la vente de son dernier véhicule personnel.

E : Et une fois que vous vous êtes débarrassée de votre voiture, votre quotidien, il a changé un peu, ou pas ? [...] Et... vous auriez pu en racheter une autre, cela dit.

Françoise (F) : Oui. Oui, j'aurais pu, oui. De toute façon, je n'en avais pas bien l'utilité, parce que quand on se déplace en voiture, à part... pour aller... chez mon fils, garder mon petit-fils, mais... à un moment, ils n'étaient pas en France, donc, c'était vite fait... Et puis après pour aller à la Part-Dieu, pour aller là où je voulais aller, ou les spectacles, mais pour se garer, c'est de la folie... donc, ça ne servait à rien.

Enfin, une dernière catégorie rassemble des personnes qui ont ressenti une contrainte à la démotorisation. Laurent, 53 ans, séparé, père d'une fille de onze ans dont il a la garde une semaine sur deux, vit depuis son enfance dans le 14^e arrondissement de Paris. Il a surtout exercé des professions mobiles : coursier, chauffeur de personnalité. Les véhicules motorisés, et surtout les motos, ont eu très tôt une grande importance pour lui. À prime abord aurait pu s'imposer l'équation « Paris = démotorisation ». Mais c'est une tout autre histoire qu'il nous conte : celle d'un retrait de permis de conduire.

Laurent (L) : Alors, ça, c'était... on va dire que c'était 2 ans après le décès de ma mère, ça devait faire 2011 [...] C'était 2 ans avant mes 30 ans de permis et mon permis, je l'ai eu en 83. Et en sortant de la cité, je croise les flics, ils font demi-tour, ils m'arrêtent au feu rouge « Oui, Monsieur, vous sentez l'herbe ». Je dis « Ben non, ». « Si, si, allez hop, garde à vue » [...] Garde à vue, prise de sang. Donc, « Monsieur, vous avez fumé, on vous retire le permis... ». Enfin, je suis passé au jugement, le juge, vraiment pas cool, moi, je n'ai pas pris d'avocat d'office [...] Il m'a supprimé le permis et supprimé la [voiture]... enfin, il fallait que je passe une visite, que j'aie à faire des tests moteurs, là, vous

savez les tests de psychomot... [...] Et après, je pouvais repasser la conduite, le Code ou la conduite. [...] L'un des deux et je récupérais mon permis, seulement, je n'avais plus de ronds à cette époque-là, donc, je n'ai pas pu repasser ce qui me manquait. [...] Donc, du coup, je n'ai pas pu récupérer mon permis, et du coup, voilà, plus de permis. Au bout de 5 ans, annulé. Donc, du coup, j'ai dû revendre mon scooter, j'ai dû revendre la voiture de mes parents qu'ils avaient achetée neuve. Voilà, je me suis retrouvé en transports en commun.

Ces trois cas mettent en évidence trois expériences vécues distinctes de démotorisation. Hélène conserve un véhicule pour sa fonction assurantielle sans l'utiliser au quotidien. Françoise se sépare de son véhicule d'une manière qui s'est avérée définitive, faute de raisons objectives d'en posséder une et car son travail lui en mettait une à sa disposition. Laurent est contraint de se démotoriser suite au retrait de son permis. S'il souhaite le repasser, il est dans l'impossibilité de le faire par sa situation économique. Ces trois registres ou catégories ne sont pas exclusifs d'autres. Ils mettent au premier plan de l'analyse une variabilité interne à une même catégorie de population. Les situations sociale et économique de ces trois personnes se rejoignent en effet sur plusieurs points : absence de relocalisation géographique juste avant la démotorisation, autres changements de composition très antérieurs, des revenus modestes entre 900 € et 1 400 €, et un lieu de résidence urbain avec une grande variété de modes transports disponibles. L'examen de ces trois cas montre que la démotorisation n'est pas seulement plurielle parce qu'elle emprunterait différents registres de discours et de décision, variant selon les catégories sociales ou géographiques. La démotorisation est aussi plurielle au sein de groupes de personnes pourtant homogènes ou semblables du point de vue de leurs caractéristiques socio-spatiales. Dès lors, la démotorisation pourrait s'expliquer par un effet de trajectoire sociale, difficilement saisissable en l'absence d'une enquête contextualisée. Les propriétés sociales du genre ou de l'appartenance aux catégories populaires ont bien une incidence sur le rapport à l'automobile comme le montre largement la littérature. Mais leur effet est médiatisé par et dans l'expérience vécue de l'automobile, expérience que l'on devrait situer sur un continuum allant des expériences non autonomes de l'enfance jusqu'à la démotorisation.

Notre corpus permet d'identifier ce résultat ayant trait à l'importance des effets d'expériences sur la force agissante des

propriétés sociales pour différentes configurations sociales des plus précaires aux plus favorisées, mais aussi différentes catégories de contexte spatial. Comment expliquer cette variabilité au sein d'une même catégorie de population ? Qu'est-ce qu'elle nous apprend pour l'étude de la démotorisation des ménages ? Cette variabilité semble indiquer que c'est moins le choix de démotorisation à un instant précis de la trajectoire biographique qui importe ou permet de comprendre les choix en la matière que l'histoire du rapport à la motorisation et à la vie motorisée. Celle-ci se révèle prépondérante. Partir de ce postulat devrait permettre de renouveler l'idée de ce qu'est la démotorisation, mais aussi aider à réexaminer la conception de la norme automobile. C'est à l'examen de cette articulation que sont consacrées les parties suivantes.

L'HISTOIRE LONGUE DES DÉMOTORISATIONS AU PRISME DE L'EXPÉRIENCE AUTOMOBILE : QUELQUES MÉCANISMES MÉDIATEURS

Dans les enquêtes appuyées principalement sur des données chiffrées, la diminution du poids de la voiture dans les ménages renvoie d'abord à des facteurs démographiques (Beige, Axhausen, 2017 ; Clark, Chatterjee, Melia, 2016 ; Scheiner, 2014 ; Scheiner, Holz-Rau, 2013 ; Clark, 2012) : veuvage, divorce, départ d'un enfant, etc. Dans les cas d'enquêtes contextualisées, des étapes du cycle de vie, anticipées ou non, sont aussi très largement citées dans les entretiens. C'est également le cas dans notre corpus. Or, comme on vient de le montrer, que le ménage enquêté ait gardé ou non une voiture à sa disposition, la démotorisation démographique (réduire son taux de possession automobile par réduction de la taille du ménage) n'est pas systématiquement synonyme de renoncement à la voiture et à son usage.

La démotorisation est un processus à mettre en regard avec celui qui le précède : la motorisation. Pour saisir comment des individus renoncent à cet objet du quotidien qu'est la voiture personnelle, il apparaît ainsi nécessaire de resituer la manière dont ils l'ont adopté, la place qu'il a pu occuper dans leurs pratiques ou celles de leur entourage (ascendants, pairs, descendants). Pour le dire autrement, plus que les événements qui datent un tournant dans la pratique automobile des ménages, resituer ce tournant dans l'ensemble des trajectoires socio-spatiales permet de saisir des ressorts à la démotorisation.

Il est difficile de mettre en évidence dans un article l'ensemble des mécanismes qui jalonnent la trajectoire automobile

des individus, et qui induisent la plus ou moins grande facilité avec laquelle ils renoncent ensuite à l'automobile. Nous allons nous concentrer ici sur quelques-uns des mécanismes qui nous ont semblé les plus significatifs ou les plus à même d'être réinvestis pour des recherches futures.

Récit d'un rapport contrarié à la « route » : la peur de conduire ou l'histoire personnelle de la conduite au-delà des événements

Dans les discours des personnes enquêtées, la peur de la conduite a souvent été mise en exergue dans le choix progressif d'un renoncement à la voiture. Cette peur est la conséquence de plusieurs événements antérieurs. Stéphanie, totalement démotorisée, 64 ans, retraitée, ancienne infirmière, vivant à Paris, nous raconte comment ce sentiment a animé l'ensemble de sa carrière de conduite.

Stéphanie (S) : Ah, alors, j'ai toujours eu un peu peur, surtout au début, je ne sais pas, la première fois que j'ai dû traverser une place à Paris, j'étais prête à laisser la voiture avec les clés... au milieu, j'étais place de la République. Et je trouvais ça, le forcing pour arriver à passer, je trouvais ça... [...] donc, je ne voulais pas forcer, moi, ce n'était pas ma... mon truc. [...] Jusqu'à ce qu'on me dise « Mais Stéphanie, tu as une voiture pourrie, donc, vas-y, tu avances et c'est eux qui ont peur que tu rayes leur bagnole ».

La peur a aussi jalonné la carrière automobile d'Amélie (54 ans, contrôleur des finances et résidente en grande couronne francilienne). À la suite de son divorce, elle a quitté le village dans lequel elle vivait avec son ex-conjoint pour une ville mieux équipée en commerces et avec un arrêt de RER. Ce choix est lié à son refus catégorique de conduire :

E : Oui. D'accord. Et c'est en passant le permis que vous vous êtes rendu compte que vous n'aimiez pas conduire, en fait, ou... ? Comment ça s'est passé ?

Amélie (A) : Je ne sais pas trop, la peur, je n'en sais rien... Je n'ai jamais eu d'accident, Dieu merci, je n'ai jamais subi d'accident, que ce soit passager ou conducteur, mais bon, comme je vous dis, moi, ça me stresse... Je suis stressée, en voiture. J'ai toujours l'impression qu'une voiture, elle va être... elle me double... ça me stresse. À l'autoroute, quand on double ou quoi... ou quand on est sur la route, moi, oui, il y a toujours des gens qui font des queues de poisson, des... un camion... on roule à côté d'un camion, ça me

stresse. Une espèce de grand machin à côté de moi, je me dis « Mon Dieu... » Voilà, enfin, bon, c'est peut-être idiot, mais voilà, je... moi, ça me stresse, la voiture. Même en tant que passager. Peut-être un petit peu moins quand je tenais le volant. Voilà, mais... je n'ai jamais conduit toute seule, en plus. Toute seule dans une voiture, je n'ai jamais conduit.

Ces verbatim illustrent la façon dont la peur de la conduite n'est pas forcément à relier à un événement ou une bifurcation dans la trajectoire automobile des individus. L'accident vécu par soi ou par un tiers vient nourrir un rapport au véhicule où la peur de conduire, d'avoir un accident, est déjà présente. Elle est construite tout au long de cette trajectoire, les expériences négatives d'un accident venant renforcer des premières expériences ou récits effrayants de la conduite et de la voiture. Ces expériences sont peut-être ici redoublées par une socialisation genrée à l'automobile. Cette dernière est susceptible de participer à la construction d'un rapport à la peur automobile, ou d'augmenter la probabilité d'occurrence de celle-ci dans les trajectoires. Cependant, il convient de noter qu'une telle modalité de rapport à l'automobile émerge également dans des cas de trajectoires masculines et qu'elle ne devrait pas mécaniquement être réduite ou imputée à la seule appartenance de genre, en étant parfois confondue avec le sexe de la personne interviewée. On pourrait s'interroger ici dans un double sens sur la variable du genre : comment celui-ci participe à la construction du rapport à la norme automobile et comment le rapport à l'automobile peut entretenir l'appartenance « genrée » ?

Sans aller plus loin dans l'exploration de ce problème, le mécanisme de la peur signale le poids des expériences passées dans le rapport présent à l'automobile. Un tel mécanisme incite donc à porter une attention particulière aux histoires vécues de la norme ou de l'expérience automobile. Elle induirait fortement les choix du présent, parfois jusqu'au renoncement automobile quand les circonstances se présentent comme favorables à un tel choix. Cela n'exclut pas de tenir compte de la situation socio-spatiale de la personne rencontrée. Mais les deux approches doivent pouvoir se compléter afin d'expliquer pourquoi, à situation sociale équivalente, certaines personnes se démotorisent et d'autres non.

La force de la norme automobile : stigmatisme et renversement du stigmatisme

Pour aller dans ce sens, il est nécessaire de regarder du côté de l'intériorisation de la norme automobile et de sa force

contraignante. Renoncer à utiliser une voiture pour se déplacer relève d'un processus plus ou moins long, inscrivant cette décision dans le temps. Celle-ci est notamment fonction de la socialisation à l'automobile des individus : allant de la présence de la norme automobile dans l'entourage dans la prime enfance, de l'expérience du permis de conduire en passant par les sensations éprouvées sur la route, comme on vient de le voir.

Plus les individus ont été socialisés tôt et fortement à l'automobile, plus ils auraient ainsi du mal à renoncer à cette dernière (Vincent-Geslin, 2012). Par socialisation à l'automobile, nous entendons le processus ayant lieu depuis l'enfance et se poursuivant à l'âge adulte qui amène les individus à intégrer le fait que l'automobile est le mode de déplacement dominant, le plus performant pour se déplacer d'un point A à un point B par comparaison aux autres modes.

Il ne s'agit pas de considérer ici que la domination de la norme du déplacement automobile et toute la culture matérielle et symbolique qu'elle génère pour les individus s'imposent de manière mécanique par la seule régularité de son occurrence dans les trajectoires des individus. Nous suggérons qu'il en faut bien plus, car elle doit s'imposer et se maintenir dans diverses expériences réitérées, y compris des expériences discursives comme les injonctions « la voiture c'est obligatoire », une reconduction ou une reformulation du rapport à l'automobile qui peuvent se trouver facilitées par la réalité sociale – entendue comme matérialité du monde – au sein de laquelle est inscrit l'individu.

Ce faisant, la socialisation à la norme automobile est considérée comme le processus entraînant, dans une société donnée, à considérer que l'automobile est la norme en termes de déplacement et à voir se perpétuer cette perception à travers le temps. Cette norme réitérée dans les têtes et dans les choses discriminerait presque mécaniquement ceux qui ne s'y conforment pas comme les démotorisés, plus particulièrement ceux qui n'ont plus de voiture. Par ricochets et au-delà du recours effectif à la voiture ou de sa possession, la norme automobile est aussi matérialisée par le permis de conduire très largement diffusé dans la population (Roux, 2012).

En partant de l'idée que l'ensemble des individus que nous avons rencontrés ont été socialisés de manière variable à l'automobile et qu'ils ont intégré de manière tout aussi variable que l'automobile est la norme dominante en matière de déplacement, on peut se demander dans quelle mesure l'absence

d'automobile ou de déplacement automobile constitue ou non un stigmaté, un attribut dévalorisant ? Ce mécanisme du stigmaté s'est en fait révélé important pour comprendre les carrières de démotorisation des personnes enquêtées.

L'absence de voiture n'est bien entendu pas en soi et pour tous et toutes un stigmaté. Ainsi, plusieurs personnes rencontrées ont grandi dans des territoires peu denses, à la campagne, dans des territoires considérés comme dépendants de l'automobile. Selon le contexte (génération, contexte socio-économique ou spatial) dans lequel ils ont grandi, ils n'ont pas été nécessairement socialisés de la même manière à l'automobile.

Prenons le cas de Paulette, 60 ans, conseillère en économie sociale et familiale, divorcée, sans enfant à charge, dont les parents étaient gardes-barrières dans un petit village de Champagne. C'est seulement à l'âge adulte qu'elle a été socialisée de manière directe à la mobilité automobile, en pratique. Non seulement, elle était issue d'un milieu très pauvre où la voiture n'avait aucune place mais elle a aussi grandi à une période, l'après-guerre, où cette dernière était très peu diffusée, surtout dans les classes populaires. Pour elle, le stigmaté automobile ne semble pas exister.

À l'inverse, Jean-Pierre, 53 ans, artiste vivant à Paris, et Nicolas, 41 ans, professeur au collège en banlieue parisienne, ont grandi respectivement en grande banlieue parisienne et bordelaise dans des contextes pavillonnaires et de classes moyennes des années 1970 et 1980 où la voiture était déjà bien plus diffusée et normale :

Nicolas (N) : J'étais à Bordeaux, plutôt en campagne, donc du coup, la voiture, c'est un peu obligatoire sinon c'est la défaite pour se déplacer. Donc du coup, à 16 ans [conduite accompagnée], j'ai eu mon permis à 18 ans, j'ai eu une voiture à 18 ans. [...] Et puis, bon, j'avais des potes qui... qui aimaient ça aussi. Et plein de potes qui étaient dans la mécanique, donc...

Jean-Pierre (JP) : Il y avait une voiture par foyer, c'était le plus commun. Plus tard, mes parents ont acheté cette deuxième petite voiture pour se déplacer localement, mais c'était un peu pionnier dans le quartier d'avoir deux voitures. [...] [à propos du passage du permis de conduire] C'était peut-être plus qu'une envie, une espèce de passage rituel obligé, on le faisait tous, et puis en plus, on le faisait tous, dans mes proches, à la même époque, on disait « on passe le bac, et puis après, on se concentre sur le permis ». [...]

E : Je n'ai pas l'impression que pour vous, en tout cas, il y a eu un intérêt marqué pour l'automobile, le monde de l'automobile, j'imagine que vous ne collectionniez pas les voitures...

JP : Pas du tout, et j'étais même un petit garçon, pour tout vous dire, plutôt féminin, de nature. Et je m'intéressais plus aux poupées qu'aux petites autos. Je le dis, parce que ça joue... c'est intéressant aussi, sur mon rapport à l'auto, non, ça ne me fascinait pas. C'était un outil, c'est-à-dire qu'il fallait la voiture pour aller là, ben, j'étais bien content qu'on ait une voiture et de monter dedans. [...]

Même s'ils ont passé leur permis et renoncé à posséder une voiture ou décidé de consacrer son usage à une seule fonction (le travail), la stigmatisation semble plus forte ou plus exprimée dans les entretiens avec le dernier cas, notamment en référence à des attentes en matière de pratiques de genre et d'âge, propriétés sociales dont on voit ici qu'elles s'incarnent dans la normativité des pratiques et des interactions sociales.

Baptiste, 36 ans, qui a grandi dans un contexte légèrement différent, plus ouvrier et plus urbain, l'exprime également en insistant sur le rôle valorisant de la voiture et, *a contrario*, sur le stigmaté de ne pas en avoir une et d'utiliser d'autres modes pour se déplacer :

Baptiste (B) : Du moment où tu as la voiture [dans sa vallée], et même pour aller chez l'ami qui est à côté, un chemin que tu as fait à pied mille fois, et bien tu prends la voiture, surtout quand ta voiture elle n'était pas trop dégueulasse, que tu as un peu de sous pour mettre de l'essence (et avoir de l'argent pour l'essence est un enjeu vital). [...] À la limite ce qui pouvait faire l'objet de discussion c'était les déplacements à plusieurs. Là, l'enjeu, c'était de convaincre celui qui avait la voiture la plus « respectable » de bien vouloir conduire. [...] Cependant, il faut vraiment insister sur un truc. Le bus, c'était la défaite, tu n'avais pas envie de le prendre le plus souvent, pas envie qu'on te voit à l'arrêt tout ça. Ça voulait presque dire « tu n'as pas d'ami ou de famille [sous-entendu avec des voitures] pour te descendre en ville ». Ça a bien changé après, enfin je pense. Mais pour moi et certains amis, le bus était quand même parfois un vrai terrain de jeu. On n'y faisait pas de bêtise, non. Mais on prenait un ticket et on faisait des tours de bus, de notre quartier à la ville. Et on restait dedans et on remontait au quartier. On passait vraiment pour ce qu'on appelle « des cloches ».

Si dans un sens, la plus belle voiture confère à son propriétaire et à ceux qui l'occupent une respectabilité supposément accrue (Marchal, 2014), l'absence de voiture, matérialisée par le fait d'avoir mis beaucoup de temps à passer son permis ou de devoir prendre les transports en commun, constitue alors un stigmate fort au sein du groupe de pairs et dans l'entourage familial. Ce n'est d'ailleurs qu'au prix d'une séparation sociale et géographique avec son milieu d'origine que Baptiste va se détacher de la norme automobile, à Marseille puis à Paris, où le stigmate automobile est presque inversé par rapport à celui de son enfance, en tout cas dans le milieu où il vit à présent, celui de la classe moyenne parisienne à caractère intellectuel. L'intériorisation de la norme automobile, la perception de sa force contraignante et leur reconduction à travers le temps de la trajectoire biographique sont non seulement liées aux conditions matérielles d'existence, aux propriétés sociales, mais aussi, et surtout à la normativité sociale des pratiques et des relations sociales qui peuvent exercer une contrainte de nécessité variable selon les personnes, même entre celles appartenant à une même population considérée de manière abstraite (« les professions intellectuelles supérieures des centres urbains » par exemple).

Cependant, il faut noter que c'est parfois plus l'indispensabilité du permis qui participe directement à l'affirmation de la norme automobile, de manière plus prégnante en tout cas que la possession de l'automobile en soi. Ainsi ne pas avoir le permis, ne pas être en mesure de conduire seul une voiture est l'objet de confrontations, d'importants discours de justification pour ceux qui ne l'ont pas dans notre échantillon, quelle que soit la catégorie de démotorisation considérée. Reprenons le cas d'Amélie. Ses parents n'avaient pas le permis et elle a eu une relation très distante à l'automobile. Pourtant, elle insiste sur le caractère indispensable du permis de conduire.

Amélie (A) : Moi, ma fille, 18 ans, le lendemain de ses 18 ans, elle avait le permis. Dès le départ, dès qu'elle a eu l'âge, on a dit « allez hop ! », et puis son père comme moi, pour nous, c'était important. Qu'elle puisse avoir le permis de conduire parce que... parce que je pense que maintenant, peut-être, c'est plus... c'était l'autonomie, c'était... enfin, pour différentes raisons, moi, je sais, je ne conduis pas, voilà, après, c'est un choix, si vraiment je n'avais pas le choix, enfin, je veux dire, si j'y étais obligée pour X raisons, je m'y remettrais, j'ai le permis, j'ai déjà conduit, mais bon... je n'ai pas envie. Je n'en éprouve pas le besoin, et

puis... non, ça... voilà, et puis je suis stressée, de toute façon, en voiture. Donc, voilà, je ne me vois pas... je n'ai pas envie de tenir un volant, ça me stresse, mais ma fille, je voulais absolument que... je ne voulais pas qu'elle soit comme moi.

Pour des personnes comme Amélie, l'absence de permis de conduire fonctionne comme un stigmate et non l'absence de voiture. On pourrait y voir une certaine logique dans la mesure où l'absence de permis impose nécessairement l'absence de voiture. Toutefois l'absence de voiture conduit des personnes à être interrogées sur leur décalage vis-à-vis d'une norme de déplacement, d'autant plus pour celles qui vivent dans des territoires peu denses, comme c'est le cas pour Amélie.

C'est également le cas pour Lucette. Veuve depuis 10 ans, Lucette, 81 ans, vit dans une zone pavillonnaire dans l'Ouest francilien sans permis et sans voiture. Elle utilise les quelques commerces de proximité à sa disposition et bénéficie surtout de l'aide d'une de ses voisines qui l'emmène faire des courses ou les fait pour elle. Si Lucette dit bien se débrouiller sans voiture à soi, elle dépend de la voiture de quelqu'un d'autre, dépendance qui l'agace et dont elle cherche à se débarrasser en envisageant de déménager dans une commune plus urbaine et mieux dotée en commerces et services. Si l'absence de voiture matérialise la dépendance liée à l'âge et d'autres processus vécus de stigmatisation, on perçoit bien à travers le discours de Lucette, comme dans celui d'autres enquêtés.e.s, la dimension fortement située dans la normativité sociale des pratiques et des interactions du stigmate de l'absence d'automobile.

Valentine, cadre supérieure vivant dans l'hypercentre de Paris et issue de la classe bourgeoise, a toujours vécu avec des voitures. Elle dit d'ailleurs considérer « normal » de se déplacer en voiture : elle a passé son permis très tôt, a eu plusieurs véhicules, aime viscéralement conduire, mais s'est vue pourtant « contrainte » de revendre sa voiture. La raison tient principalement aux difficultés de circulation et de stationnement :

Valentine (V) : Madame Hidalgo m'empêche de garer ma voiture, donc... Je ne gare pas ma voiture. Alors, si je ne peux pas garer la voiture, je ne vois pas ce que je peux en faire. J'ai arrêté [revendu] la voiture parce que je ne peux plus la garer. Pas parce que je ne peux pas conduire.

Dès lors, elle se déplace principalement en transports collectifs ou en taxi, quitte à louer des voitures quand elle part

en vacances. Si la remotorisation est souhaitée, l'absence de voiture ne constitue pas un stigmate pour Valentine dans la mesure où il y a peu de propriétaires de voitures dans son cercle de sociabilité parisien. On peut voir dans l'exemple de Valentine deux pistes d'explication qui ne font pas de l'absence de voiture un stigmate. La première piste tient à la dimension bourgeoise ou presque élitiste à relier aux hauts revenus de ces ménages qui leur permettent une meilleure accessibilité à un éventail diversifié de modes de déplacement pour accéder en des lieux tout aussi variés, surtout, sans une dépendance trop étroite à la localisation résidentielle, aux commerces, à l'emploi ou aux loisirs. La seconde, non exclusive de la précédente, renvoie à l'acceptation sociale du fait que dans certains territoires comme les centres urbains denses et *a fortiori* Paris, la voiture n'est pas une norme incontournable, la position sociale pouvant s'affirmer et se confirmer par d'autres moyens (comme les voyages ou les pratiques culturelles).

UNE SOCIALISATION AUTOMOBILE QUI AFFECTE AUSSI LA PERCEPTION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES « ALTERNATIVES » À LA VOITURE

Diversement appréciée, car intégrée dans des contextes non seulement socio-spatiaux mais aussi historiques différents, la norme automobile, intériorisée au fil de la trajectoire sociale, exerce son emprise de manière durable sous la forme d'un rapport : détaché, valorisant ou contraint. Comme on vient de le voir, un écart à cette norme est susceptible de stigmatiser certains individus, non seulement dans leur réseau de pairs, mais plus encore dans nombre de situations sociales comme le travail ou les loisirs.

S'il existe ou a existé dans quasiment tous les cas examinés jusqu'ici des alternatives à l'automobile, il apparaît à l'observation que l'appropriation possible de celles-ci est non seulement économiquement, mais socialement produite, particulièrement au prisme du mécanisme de stigmatisation que l'on vient de discuter.

Le cas de Baptiste (*cf. ante*) était révélateur de ce fait. Mais les situations d'autres personnes interviewées permettent de comprendre jusqu'à quel point, moins que la perception économique de la mobilité, c'est la perception sociale, apprise puis reconduite à travers une série d'expériences, d'un mode de transport, qui est fondamentale dans la décision de s'y reporter.

La trajectoire de Nicolas (*cf. ante*) est exemplaire d'un basculement d'expérience en la matière. D'abord socialisé en région bordelaise, il arrive à Paris avec une perception assez peu valorisante des transports en commun, dont il est pourtant alors obligé de faire l'apprentissage.

E : Comment ça s'est passé l'apprentissage du métro, pour vous ?

Nicolas (N) : C'était très, très dur. Ah oui, je me souviens que... ça m'avait choqué de voir les gens courir dans le métro, serrés dans les trucs, là, je ne pouvais pas. C'était... au départ, j'ai du mal à me détacher de ça. C'est pour ça que je prenais tout le temps la voiture.

E : Oui, oui, oui. Mais c'est-à-dire, ça... ça vous agressait.

N : Oui, je ne supportais pas, oui. Ça me rendait fou. [...] Déjà je... je me plantais beaucoup. Ah, oui, c'était énorme. Je me perdais, je parlais dans le mauvais sens, des trucs, je ne comprenais rien. C'était catastrophique. [...] Alors, oui, donc, sur... Là où j'ai encore un peu de mal, c'est quand il y a vraiment beaucoup de monde, dans le métro... Et... voilà, je ne suis pas forcément toujours très à l'aise... Non, c'est le monde. Oui, je pense que c'est, enfin... de voir les gens compressés, je préfère attendre, en fait... que ça passe, que rentrer comme un ouf dans le truc et que ça... [...] Donc... mais voilà, quoi, c'est... et du coup, je me stresse moins que je pouvais me stresser quand même aussi en voiture, ou des fois, j'ai des horaires, qu'il ne fallait pas que je rate, ou ce genre de choses, donc, du coup, j'étais un peu speed, voilà, j'ai un peu moins cette sensation d'être dans le... dans le speed, même si les gens le sont. Mais pour le coup, j'ai appris un peu à surmonter un peu ça.

En relevant le défi de l'apprentissage des transports, Nicolas fait basculer sa perception de l'usage de la voiture personnelle à telle enseigne qu'il se déclare démotorisé alors que son ménage possède encore deux voitures. Il dit ne plus les utiliser, l'usage étant réservé à sa femme. Alors que dans sa jeunesse il conduisait beaucoup et voyait dans l'automobile un attribut à part entière de son identité sociale, il éprouve aujourd'hui un dégoût vis-à-vis de celle-ci.

N : Paris, ça a changé la façon de voir les choses. Ma façon de voir les choses. [...] Au niveau des... Oui, sur des... au niveau des... en fait, je m'aperçois que j'étais vachement stressé en voiture... [...] clairement, c'est l'enfer. [...] Et... de voir... de voir comment on se fait chier, en fait, sur la

route, il faut payer, il faut payer, on ne fait que payer, ça commence à me gonfler, et puis voilà, les emmerdes. Ben, il faut faire le contrôle technique, il faut réparer le truc, les machins...

E : Mais ça a provoqué... peut-être ?

N : Oui, c'est un dégoût.

On pourrait voir ici le seul effet de son insertion à Paris. On manquerait alors l'essentiel de la dynamique vécue par Nicolas : celle d'une expérience au long cours du « sentiment de liberté » associé à l'automobile. En région bordelaise, au début de sa trajectoire biographique, la voiture représentait comme il le dit « une libération », vécue de manière presque fantasmée dans la jeunesse. Aujourd'hui, ce sentiment de liberté a disparu avec l'épreuve pratique de la route pour des raisons contraintes d'études ou de travail. La voiture est à présent un enfer, qui n'est pas spécifiquement lié à Paris dans la mesure où Nicolas se réfère également à la région bordelaise.

Avec Baptiste et Nicolas, l'expérience vécue de la mobilité, en transports collectifs ou en automobile, semble au cœur de l'intériorisation des perceptions du mode de transport à privilégier, au même titre que le monde social dans lequel vivent les enquêtés et sa normativité spécifique. Dans leurs cas, ces perceptions sont intériorisées sur le temps long de l'existence, et non seulement durant l'enfance ou l'âge adulte. Ces perceptions peuvent ensuite participer au choix du mode de transport à utiliser pour se déplacer selon la durée ou la distance de tel ou tel trajet. Ces perceptions contribuent en fait à définir l'appropriation de la modalité de déplacement, afin de la mettre, dans la mesure du possible et des ressources disponibles, en conformité avec le mode ou style de vie dont les personnes se revendiquent socialement.

L'INTÉRIORISATION, LA RECONDUCTION ET LA REFORMULATION DU RAPPORT À L'AUTOMOBILE AU FIL DES TRAJECTOIRES BIOGRAPHIQUES

En nous appuyant sur une diversité d'expériences vécues de la démotorisation, nous avons exploré des mécanismes qui, au fil des trajectoires biographiques, affectent la plus ou moins grande propension des individus à se séparer d'une voiture personnelle ou de son usage. Sensation à la conduite, rapport à la norme automobile et perception des alternatives à ce mode apparaissent en conclusion comme un triptyque très influent dans ce processus.

Autour de ces mécanismes, le principal résultat de l'enquête est que le choix de démotorisation d'une personne se comprend par sa trajectoire de motorisation et l'intériorisation, puis la reconduction ou la reformulation d'un certain rapport à l'automobile au travers d'expériences vécues dont la probabilité d'occurrence n'est pas sans relation avec ses propriétés sociales comme le genre ou la classe sociale d'origine. Il n'y a donc pas de lien causal entre événement et décision, mais une reconfiguration mettant en relation un ensemble de dimensions du style de vie qui construit un espace de choix.

L'apport heuristique de ce résultat est d'éclairer ce qui fait que certaines expériences liées à la mobilité vont se révéler, parfois avec un grand décalage temporel, décisives pour induire le passage à la démotorisation, expériences pouvant être vécues et construites tout au long de la trajectoire des individus sans se limiter à une expérience de démotorisation ponctuelle qui serait une raison suffisante à la démotorisation totale.

Dans le même temps, ce résultat ouvre plus de chantiers de recherche qu'il n'en achève. Il permet en tout cas de soutenir pour de futures enquêtes qu'une conception dense de la socialisation automobile, et plus largement de la socialisation à la mobilité, est heuristique pour rediscuter de « norme automobile » ou « d'hégémonie automobile ». Jusqu'à ce jour, la plupart des recherches sur les choix de mobilité au fil des trajectoires biographiques retiennent une acception plutôt mécanique de la socialisation à la mobilité et centrée sur une seule instance normative (Scheiner, 2017). L'approfondissement du domaine de la socialisation à la mobilité semble alors prometteur, notamment dans la perspective de documenter les inégalités socio-spatiales, de genre, de race et les processus associés à l'expérience vécue de la mobilité, automobile ou non, du point de vue des individus.

Une telle approche pourrait aussi être utile pour remettre sur le métier les variables conventionnelles des enquêtes sur la mobilité (comme les grandes enquêtes Transports et Déplacements) en tirant profit des recherches contextualisées afin de retenir des indicateurs plus proches de l'expérience ordinaire. Le dialogue entre ethnographie et statistiques est un chantier à saisir dans ce domaine.

Enfin, en termes de réponse publique, notre enquête, qui montre notamment l'incidence de l'histoire vécue dans les choix de mobilités, devrait inciter à la prudence et à l'humilité. Il y a en effet encore beaucoup à faire pour rapprocher

les politiques de mobilité des perceptions vécues des différents modes de transports. On peut toujours contraindre la population à prendre le bus, le RER, le métro, à emprunter la voiture aux heures de pointe. On ne peut en revanche la contraindre à voir dans tel ou tel mode une forme « économe », « vertueuse », « ou respectueuse ». Les instances officielles de socialisation (école, administration, service des transports) ont un rôle à jouer auprès des enfants et tout au long de la vie des adultes pour déconstruire les représentations sociales en matière de mobilité, et peut-être, dans une perspective de transition énergétique ou de développement durable, combattre au premier chef l'idée tenace que la « voiture c'est la liberté ».

Joseph Cacciari est ATER en sociologie à l'Université Paris Nanterre. Après une thèse soutenue en 2017 sur les pratiques énergétiques des ménages populaires, il a travaillé sur la démotorisation des ménages. Ses travaux de recherche portent sur la socialisation aux pratiques ordinaires dans le cadre d'impératifs issus de la transition énergétique et environnementale.
joseph.cacciari@parisnanterre.fr

Leslie Belton Chevallier est sociologue et chargée de recherche du développement durable à l'Université Gustave Eiffel (ex-IFSTTAR) au sein du Département AME (Dest). Spécialisée dans l'étude des mobilités spatiales et de la vie quotidienne, elle s'intéresse principalement aux processus de transformation de ces pratiques à différentes échelles spatiales, temporelles et sociales.
leslie.belton-chevallier@univ-eiffel.fr

NOTES

(1) Les entretiens ont été réalisés courant 2018, avant l'émergence du mouvement des Gilets Jaunes.

(2) Afin de garantir la protection des personnes, les noms et prénoms des personnes citées ont été anonymisés.

BIBLIOGRAPHIE

- AGUILÉRA A., KORSU E., PROULHAC L., à paraître, La vie après voiture ou comment les ménages démotorisés s'adaptent à un quotidien sans voiture, *Recherche Transports Sécurité*.
- BASLINGTON H., 2008, Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior, *International Journal of Sustainable Transportation*, 2 (2), p. 91-114.
- BEIGE S., AXHAUSEN K. W., 2017, The dynamics of commuting over the life course: Swiss experiences, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 104, p. 179-194.
- BELTON CHEVALLIER L., MOTTE-BAUMVOL B., FOL S., JOUFFE Y., 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*, 65, p. 79-88.
- BUEHLER R., PUCHER J., GERIKE R., GÖTSCHI T. 2017, Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland, *Transport Reviews*, 37(1), p. 4-28.
- CHATTERJEE K., 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.
- CLARK B., CHATTERJEE K., MELIA S., 2016, Changes in level of household car ownership: the role of life events and spatial context, *Transportation*, 43(4), p. 565-599.
- CLARK B., 2012, *Understanding how household car ownership changes over time*, Ph.D., University of the West of England.
- COULANGEON P., PETEV I., 2012, L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale, *Économie et statistique*, 457-458, p. 97-121.
- DARGAY J., HANLY M., 2007, Volatility of car ownership, commuting mode and time in the UK, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 10, p. 934-948.
- DARGAY J., HIVERT L., LEGROS D., 2008, The dynamics of car availability in EU countries: A Comparison Based on the European Household Panel Survey, *IATSS Research*, 32, 2, p. 44-55.
- DEMOLI Y., 2014, Les femmes prennent le volant. Les logiques sociales de la diffusion du permis et de l'usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XX^e siècle, *Travail, genre et sociétés*, 2014/2, 32, p. 119-140.
- DEMOLI Y., 2015, *Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, Thèse de doctorat en sociologie dirigée par P. Coulangeon, Paris : Institut d'études politiques.
- DEMOLI Y., 2017, Les jeunes et la voiture, un désir contrarié ?, *Métropolitiques*. [En ligne] (consulté le 16 octobre 2017) Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Les-jeunes-et-la-voiture-un-desir.html>
- DE VOS J., ETTEMA D., WITLOX F., 2018, Changing travel behaviour and attitudes following a residential relocation, *Journal of Transport Geography*, 73, p. 131-147.
- DÖRING L., KROESEN M., HOLZ-RAU C., 2017, The role of parents' mobility behavior for dynamics in car availability and commute mode use, *Transportation*, 46, 3, p. 957-944.
- DREYON G., RAVALET E., KAUFMANN V., 2019, Is the car losing its shine? An analysis of European adolescents' imaginaries about automobile, *Applied Mobilities*, p. 1-20.
- DUPLY G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Anthropos.
- ESPINASSE C., 2005, Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées, *Rapport final*, PREDIT.

- FOL S., 2009, *La mobilité des pauvres : pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris : Belin.
- GOFFMAN E., 1975 [1963], *Stigmate : Les usages sociaux des handicaps*, Paris : Les Éditions de Minuit.
- HOPKINS D., 2017, Destabilising automobility? The emergent mobilities of generation Y, *Ambio*, 46, 3, p. 371-383.
- HUBERT J.-P., MADRE J.-L., 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, p. 179-203.
- INSEE, 2017, Les tableaux de l'économie française : Équipement des ménages, *INSEE références*. [En ligne] (consulté le 15 février 2020) Disponible à l'adresse : <http://www.insee.fr/fr/statistiques/2569366?sommaire=2587886>
- KLEIN N. J., SMART M. J., 2017, Millennials and car ownership: Less money, fewer cars, *Transport Policy*, 53, p. 20-29.
- KUHNIMHOF T., ARMOOGUM J., BUEHLER R., DARGAY J., DENSTADL J. M., YAMAMOTO T., 2012, Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults – Evidence from Six Industrialized Countries, *Transport Reviews*, 32, 6, p. 761-779.
- 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.
- LUCAS K., 2012, Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy*, 20, p. 105-113.
- MANTON R., RAU H., 2016, Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research, *Journal of Transport Geography*, 52, p. 51-60.
- MARCHAL H., 2014, *Un sociologue au volant: Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris : Tétraèdre.
- MATTIOLI G., COLLEONI M., 2016, Transport disadvantage, car dependence and urban form, in: Pucci P., Colleoni M. (eds), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Heidelberg: Springer International Publishing, p. 171-190.
- MÜGGENBURG H., BUSCH-GEERTSEMA A., LANZENDORF M., 2015, Mobility biographies: a re-view of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research, *Journal of Transport Geography*, 46, p. 151-163.
- NOLAN A., 2010, A dynamic analysis of household car ownership, *Transportation research part A: policy and practice*, 44(6), p. 446-455.
- OAKIL A. T., MANTING D., NIJLAND H., 2018, The role of individual characteristics in car ownership shortly after relationship dissolution, *Transportation*, 45 (6), p. 1871-1882.
- PRILLWITZ J., HARMS S., LANZENDORF M., 2006, Impact of life-course events on car ownership. *Transportation Research Record*, 1985(1), p. 71-77.
- QUÉTELARD B., 2010, Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement sur deux. Le recours à la voiture se stabilise, *Revue du CGDD*, p. 25-48.
- ROCCI A., 2007, *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de D. Desjeux, Paris Descartes.
- ROUX S., 2012, La diffusion du permis de conduire en France, *Recherche Transports Sécurité*, 28, 3-4, p. 154-166.
- SATTLERGER 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.
- SCHNEIDER J., 2014, The gendered complexity of daily life: Effects of life-course events on changes in activity entropy and tour complexity over time, *Travel Behaviour and Society*, 1, 3, p. 91-105.
- SCHNEIDER J., 2017, Mobility Biographies and Mobility Socialisation—New Approaches to an Old Research Field, in: Zhang J. (Ed.), *Life-Oriented Behavioral Research for Urban Policy*, Tokyo: Springer, p. 385-401.
- SCHNEIDER J., HOLZ-RAU C., 2013, Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies, *Transportation*, 40, 2, p. 431-458.
- SHIRGAOKAR M., LANYI-BENNETT K., 2019, I'll have to drive there: How daily time constraints impact women's car use differently than men's, *Transportation*, p. 1-28.
- 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.
- URRY J., 2004, The 'System' of Automobility, *Theory, Culture & Society*, 21, 4-5, p. 25-39.
- VINCENT-GESLIN S., 2012, Les "altermobilités" contre la voiture, tout contre, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 107, p. 84-93.
- VINCENT-GESLIN S., POCHE P., ORTAR N., BONNEL P., BOUZOUINA L., 2017, Je t'aime... moi non plus. Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l'automobile?, *Espacestems.net*. [En ligne] (consulté le 27/03/2017) Disponible à l'adresse : <http://www.espacestems.net/articles/je-taime-moi-non-plus/>
- ZHANG J., VAN ACKER V., 2017, Life-oriented travel behavior research: An overview, *Transportation Research Part A*, 104, p. 167-178.

Résumé – Joseph Cacciari, Leslie Belton Chevallier – La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la « norme automobile »

Renoncer à posséder une voiture est un choix potentiellement fort au regard de son importance dans les pratiques de déplacement des Français. L'absence d'une automobile ou sa moindre présence ne matérialise pas forcément un écart dévalorisant à la norme, un stigmate, dès lors qu'on examine l'ensemble de la trajectoire de la socialisation des individus à l'automobile. En nous basant sur les résultats d'une enquête qualitative par entretiens biographiques auprès de personnes démotorisées, nous examinerons les ressorts pluriels de la démotorisation en nous interrogeant sur l'effectivité d'un potentiel stigmate. *In fine*, il s'agira de comprendre la diversité des socialisations automobiles et leurs impacts en termes de renoncement à ce mode.

Mots-clés : automobile, socialisation, stigmate, norme, renoncement

Abstract – Joseph Cacciari, Leslie Belton Chevallier – Household demotorization as an analyser of the diversity of experiences of socialization to the “automobile norm”

Giving up car ownership is a potentially strong choice given its importance in travel practices in France. The absence of a car or its slightest presence does not necessarily materialize a gap devaluing to the norm, a stigma, when we examine the whole trajectory, from the socialization of individuals to the car. Based on the results of a qualitative survey by biographical interviews with people without cars, we examine both the multiple drivers of demotorization and the effectiveness of a potential stigma. Ultimately, it is a question of understanding the diversity of automobile socializations and their impacts in terms of renouncing this mode of travel.

Keywords: car, socialization, stigma, norm, renouncement