



HAL
open science

Les territoires et la voiture. Éditorial

Leslie Belton Chevallier, Mariane Thébert, Anne Aguilera-Belanger

► **To cite this version:**

Leslie Belton Chevallier, Mariane Thébert, Anne Aguilera-Belanger. Les territoires et la voiture. Éditorial. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2021, Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile ?, 2021, 4p. 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-0A . hal-03198911

HAL Id: hal-03198911

<https://hal.science/hal-03198911>

Submitted on 7 May 2021

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile ?

Territories and the car: toward a renewed automobile culture?

Dossier coordonné par Leslie Belton-Chevallier, Mariane Thébert et Anne Aguilera

© Univ Gustave Eiffel, 2021

Sommaire du dossier

Éditorial / Editorial

Leslie Belton-Chevallier, Mariane Thébert et Anne Aguilera

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-0A

Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats statistiques de l'enquête MoDe

Motives for demotorisation in French Urban Areas: Feedback about the quantitative survey MoDe

Justin Emery, Benjamin Motte-Baumvol, Laurent Hivert

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-01

La vie après-voiture, ou comment les ménages démotorisés s'adaptent à un quotidien sans voiture personnelle

Post-car life, or how demotorized households adapt to a life without a private car

Emre Korsu, Anne Aguilera, Laurent Proulhac

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-02

L'expérimentation des véhicules autonomes : quelle place dans le processus d'innovation ? Le cas du projet Rouen Normandy Autonomous Lab

Autonomous vehicles experiment: which role in innovation process? The case of Rouen Normandy Autonomous Lab project

Lucile Buisson, Jean-Pierre Nicolas, Nathalie Gouget

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-03

Le développement de l'électromobilité au prisme d'une analyse multi-scalaire. Comment étudier l'influence des politiques municipales sur le déploiement des bornes de charge ? Les cas d'Amsterdam, Madrid, Paris et Stuttgart.

Multi-level approach of electromobility public policies in Amsterdam, Madrid, Paris and Stuttgart. What is the influence of local level authority on public charge station?

Alexandre Faure

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-06

Tensions et routines autour des formes de l'aménagement viaire d'un centre-ville ordinaire

Tension and routine during a road design process in an ordinary town

Martin Claux, Patrick Dieudonné

DOI : 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-04

Les territoires et la voiture

Territories and the car

Leslie Belton Chevalier, Mariane Thébert et Anne Aguilera

© Univ Gustave Eiffel, 2021

Les territoires entretiennent des relations contrastées avec l'automobile. Certains en sont dits dépendants, faute d'alternatives performantes pour se déplacer ou du fait de la présence de ses industries [1, 2]. D'autres, plus urbains ou denses, tenteraient de s'en débarrasser ou, du moins, d'en limiter la place et les usages [3, 4] au prix de nombreux débats et controverses [5]. Dans les deux cas, la culture automobile reste dominante en termes de pratiques et d'occupation de l'espace [6, 7].

Les prémices d'une remise en cause, non seulement discursive mais concrète, tendent néanmoins à se faire jour [8, 9]. De nombreuses initiatives pour mettre fin à l'autosolisme sont mises en place et développées par les acteurs publics, les entreprises ou les individus eux-mêmes : autoportage, covoiturage, transport à la demande, etc. [10]. La liste des « nouveaux » services à la mobilité est potentiellement longue et non exhaustive [11]. D'un territoire à l'autre, ces services n'ont pas la même portée ni les mêmes impacts quand bien même ils poursuivent des objectifs communs. Outre la réduction des usages solitaires d'un mode (la voiture), elles entendent également maintenir, voire développer, la capacité des individus à se déplacer de manière autonome, leur automobilité au sens premier du terme [12–15].

Face aux exigences d'un développement durable et à l'avènement possible d'un monde de l'après-voiture (traduction de post-car world selon Dennis et Urry [16]), le présent dossier de la revue Recherche Transports

Sécurité a pour objectif de comprendre les manières dont les territoires (au sens large), leurs acteurs (dans une acception large elle-aussi) s'emparent ou traitent de la question automobile. Quelle place lui est faite ? Quelles sont les images et les stratégies qui y sont associées ? Comment les acteurs concilient-ils différentes exigences de développement (durable, économique, urbain, etc.) qui le sont difficilement *a priori* ? En quoi les acteurs, dans toute leur diversité, participent-ils d'un renouvellement de la culture automobile ?

Le dossier est organisé autour de deux séries de contributions qui apportent des éclairages complémentaires à la question. La première série de ces contributions entend interroger directement la force de la culture automobile en s'intéressant aux pratiques des ménages qui renoncent à la voiture, qui se démotorisent. En admettant que l'étape ultime des politiques de réduction de l'emprise de la voiture soit l'abandon de ce mode de transport (en usage comme en propriété), quels sont les ménages ou individus les plus susceptibles de franchir ce pas ? Comment se déplacent-ils ensuite ? Répondre à ces questions a pour enjeu d'orienter l'action publique dans la compréhension des freins et leviers qui amènent à l'abandon d'un mode structurant comme l'automobile.

L'article de Justin Emery, Benjamin Motte-Baumvol et Laurent Hivert a pour objet le renoncement, partiel ou total, à la voiture des ménages. En se basant sur les résultats d'une enquête quantitative adossée au Panel Parc Auto (Kantar TNS), les auteurs montrent que les déterminants de la démotorisation sont multiples, notamment selon que la démotorisation est partielle ou totale. Dans le premier cas, la démotorisation est le résultat d'une décohabitation chez les ménages actifs (le plus souvent le départ d'un enfant majeur) et d'un décès du conjoint chez les ménages retraités. Pour la démotorisation totale, seul le décès ou la maladie du conjoint semble avoir un effet significatif. Enfin, si la démotorisation se rencontre dans différents contextes territoriaux, la démotorisation est plus souvent totale dans les zones urbaines alors qu'elle reste, assez logiquement, partielle dans les zones moins denses.

Leslie Belton Chevalier (✉)
AME-DEST, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, F-77447
Champs-sur-Marne, France
Courriel : leslie.belton-chevallier@ifsttar.fr

Mariane Thébert (✉)
LVMT, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, ENPC, F-77454
Marne-la-Vallée, France
Courriel : mariane.thebert@enpc.fr

Anne Aguilera (✉)
LVMT, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, ENPC, F-77454
Marne-la-Vallée, France
Courriel : anne.aguilera@ifsttar.fr

L'article d'Emre Korsu, Anne Aguiléra et Laurent Proulhac prend la suite du précédent dans le sens où il s'intéresse aux pratiques de déplacement des ménages une fois l'abandon de la voiture opéré. Par une lecture croisée des résultats de l'ENTD 2008-09 et du panel Parc Auto 2015, les auteur.e.s montrent que les personnes n'ayant plus de voiture constituent une fraction minoritaire de la population française et que cette fraction n'a cessé de diminuer au moins jusqu'à la première décennie du siècle actuel. L'analyse proposée ici présente l'intérêt majeur d'aborder la démotorisation des ménages comme un processus ne se réduisant pas à l'abandon du véhicule. En mesurant l'ancienneté de la démotorisation, les auteur.e.s observent que les pratiques des démotorisés les plus récents sont relativement similaires à celles des démotorisés les plus anciens, ce qui tend à valider l'hypothèse que les gens qui se démotorisent avaient déjà abandonné l'usage de la voiture au quotidien. En regardant plus en détails l'évolution des pratiques dans les années suivant l'abandon de la voiture, il apparaît que les démotorisés « non contraints » financièrement ou physiquement à cet abandon adaptent l'organisation de leur quotidien pour retrouver des niveaux d'activité et de mobilité supérieurs aux démotorisés « contraints ».

Ces contributions permettent de faire l'hypothèse que la contre-offensive parfois radicale dont l'automobile est l'objet dans quelques espaces métropolitains et centraux est un pari territorial et électoral plutôt bien renseigné : en se fondant sur un phénomène de démotorisation totale qui s'apparente moins à un renoncement subi qu'à un ajustement de la possession aux pratiques, puis des pratiques à un environnement et un mode de vie démotorisés, il procède de l'actualisation politique d'un changement culturel très localisé.

La deuxième série de contributions renvoie plus directement à la mise en œuvre de nouveaux référentiels en termes d'automobilité et à la place des acteurs dans ces référentiels. De fait, les nombreuses externalités de l'automobile conduisent les responsables territoriaux à réfléchir à de nouvelles solutions de déplacement qui changeraient drastiquement ses caractéristiques contemporaines. Aujourd'hui, l'image de l'automobile reste associée à un véhicule utilisant des énergies fossiles, mu par un moteur thermique et dont la propriété, voire l'usage, restent intrinsèquement individuels. Pour autant, de nombreuses initiatives tendent à montrer ou faire espérer qu'un système automobile restructuré pour donner plus de place aux autres modes est, à terme, possible, même si on en reste plus au niveau de l'indice que du mouvement de masse.

Ainsi l'article de Lucile Buisson, Jean-Pierre Nicolas et Nathalie Gouget a pour objet une des expérimentations sur le véhicule autonome, le projet Rouen Normandie Autonomous Lab (2017-2020). Idéal-typique de l'effervescence autour du véhicule autonome, ce projet de niche a rassemblé de nombreux acteurs du territoire, des opérateurs de transports aux pouvoirs publics en

passant par les entreprises ou les universités participantes. Au-delà du déroulement de l'expérimentation et de ses modalités opératoires, les auteur.e.s montrent bien que les attentes liées au projet s'inscrivent dans une dynamique plus globale de mise en réseau d'acteurs au service d'autres projets en lien avec les mobilités intelligentes ou de demain. Plus que de répondre à une demande sociétale, les attentes renvoient aux préoccupations fonctionnelles que rencontrent les acteurs dans l'exercice de leurs activités et compétences, qu'il s'agisse des acteurs privés qui se positionnent vis-à-vis d'une technologie à même de changer drastiquement leurs modèles économiques ou des acteurs publics qui ont pour objectif l'attractivité économique de leurs territoires, notamment par l'innovation.

La contribution d'Alexandre Faure est centrée sur le développement de l'électromobilité dans les métropoles européennes d'Amsterdam, Madrid, Paris et Stuttgart. Elle montre l'articulation différenciée selon les territoires considérés des dispositifs européens, nationaux et locaux. L'article permet ainsi de saisir en quoi les conditions de déploiement des infrastructures de charge nécessaires aux véhicules électriques ne sont pas homogènes au sein des différents pays de l'UE, malgré la volonté supranationale en la matière. Il illustre également le poids des stratégies urbaines locales dans la territorialisation des orientations insufflées par les échelons supralocaux quant à l'avenir de l'automobile.

Enfin, l'article de Martin Claux et Patrick Dieudonné a pour objectif d'analyser les évolutions de la culture automobile en prenant pour cas d'étude la production du réseau viaire d'une commune des Côtes-d'Armor, Plestin-les-Grèves. Dans le cas présent, nous sommes a priori loin d'un projet innovant impliquant une pluralité d'acteurs. Néanmoins leur article illustre bien les difficultés rencontrées à des échelles très locales dans la production ordinaire des territoires. Malgré une volonté explicite de reconquête de l'espace public pour des mobilités plus « douces », la culture de l'aménagement viaire freine ces démarches via la reproduction d'impératifs techniques qui sont peu interrogés, contrastant avec la généralisation d'un discours politique défavorable au tout-voiture, y compris dans des territoires qui en sont a priori les plus dépendants mais dont les élus s'inquiètent de la déqualification et perte d'attractivité subies par les espaces qui lui sont voués.

Dans cet urbanisme du quotidien comme dans le cas opposé d'expérimentations à haut potentiel d'innovation et de mobilisation, les objectifs des acteurs sont donc stratégiques. Mais l'ampleur de leurs vues se heurtent à l'inertie de certaines nécessités fonctionnelles, qu'elles soient objectivables à l'instant t (les limites de la technologie et de ses coûts) ou qu'elles relèvent d'une autre inertie, celle des représentations (les besoins et exigences en matière de stationnement des résidents étant par exemple surestimés et considérés comme inamovibles). Approfondir la connaissance des pratiques

de mobilité mais surtout de leurs évolutions et ajustements en réaction à la modification des contextes est un enjeu majeur pour l'action publique et l'expression de sa capacité à ouvrir d'autres voies.

En guise de conclusion, si nous en sommes encore au stade des frémissements, la place de la voiture dans les pratiques et dans les territoires tend à connaître quelques changements culturels qui laissent espérer concrètement des alternatives au tout-automobile. Nous conseillons d'ailleurs au lecteur de poursuivre la lecture de notre numéro par celle du numéro thématique « Déclin et survie des mobilités automobiles » de la revue Flux (2020). Nous pouvons bien sûr nous demander dans quelle mesure la crise sanitaire que nous connaissons à l'heure où nous rédigeons ces lignes n'est pas susceptible de mettre un coup d'arrêt à ces évolutions et de favoriser un retour accru de ce mode (si tant est qu'il ait réellement diminué). Il est, là encore, trop tôt pour le dire.

Références

1. Motte B. La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne. Thèse de doctorat en géographie de l'Université Panthéon-Sorbonne-Paris I, 2007
2. Dupuy G. Les territoires de l'automobile. Anthropos; 1995
3. Sheller M, Urry J. « The City and the Car ». Int J Urban Reg Res. 2000;24(4):737-57
4. Newman P, Kenworthy JR. Cities and automobile dependence: a sourcebook. Aldershot, Hants., England; Brookfield, Vt., USA: Gower Technical; 1989
5. Debrie J, Maulat J, Berroir S. « Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris ». Flux. 2020; n° 119-120(1):102-20
6. Demoli Y, Lannoy P. Sociologie de l'automobile. La Découverte ; 2019. 128 p
7. Jeekel H. The Car-dependent Society: A European Perspective. Routledge; 2016. 292 p
8. Godillon S, Lesteven G. « Déclin et survie des mobilités automobiles ? Entre résistances et évolutions ». Flux. 2020; n° 119-120(1) :1-4
9. Héran F. « La remise en cause du tout automobile ». Flux. 2020; n° 119-120(1):90-101
10. Vincent S. Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? 2008. Disponible sur: <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00331659>
11. Sheller M, Urry J. « The new mobilities paradigm ». Environ Plan A. 2006;38(2):207-26
12. Hoffmann S, Weyer J, Longen J. « Discontinuation of the automobility regime? An integrated approach to multi-level governance ». Transp Res Part A: Policy Pract. 2017; 103:391-408
13. Conley J. Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility. Routledge; 2016. 273 p
14. Doughty K, Murray L. « Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment ». Mobilities. 2016;11(2):303-22
15. Geels F, Kemp R, Dudley G, Lyons G. Automobility in transition?: A socio-technical analysis of sustainable transport . Routledge; 2011
16. Dennis K, Urry J. After the Car. Polity; 2009. 224 p