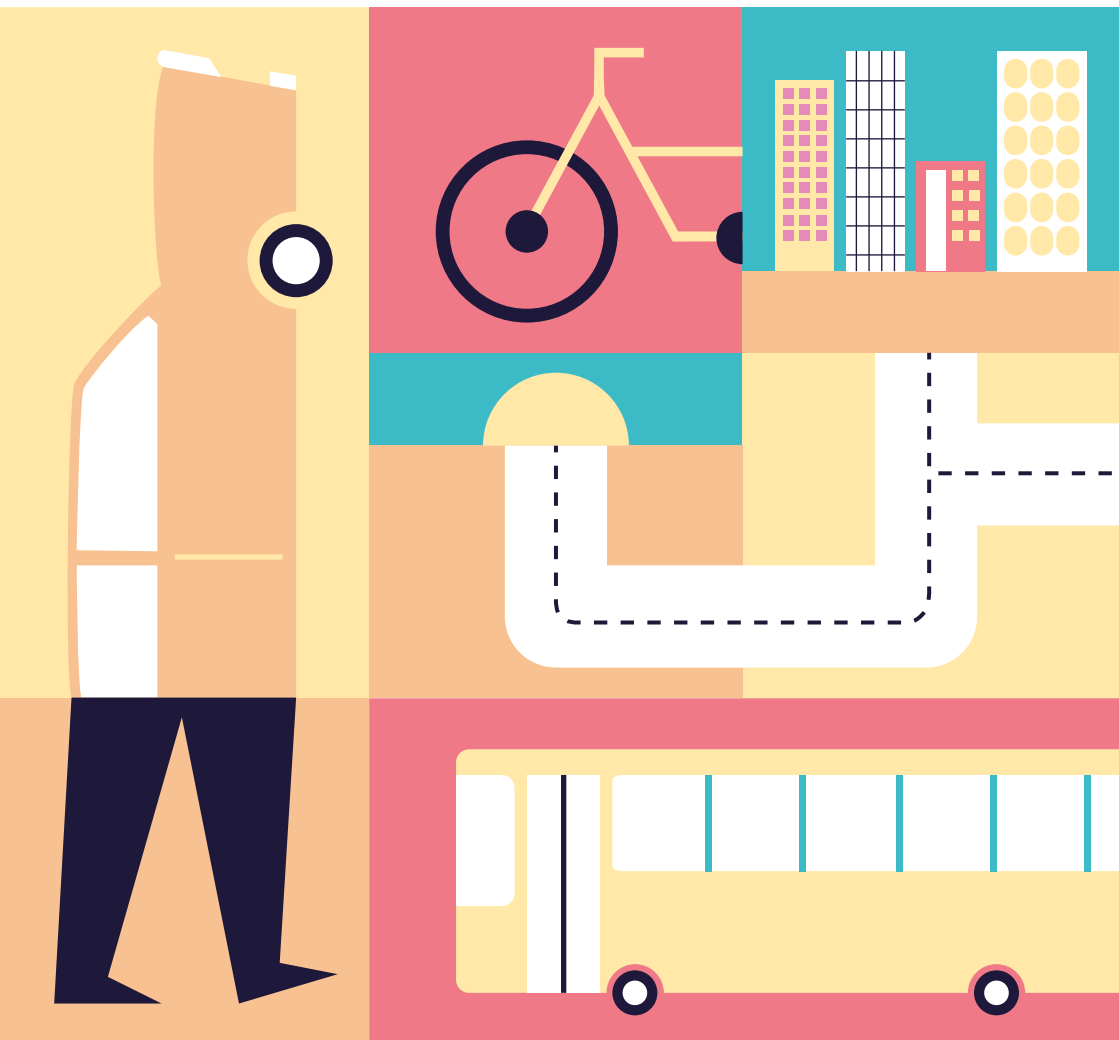




PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



DIRECTION
Yoann Demoli

COLLOQUE
27 février 2020
UVSQ – Laboratoire Printemps
Guyancourt



PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

COLLOQUE

27 février 2020

UVSQ – Laboratoire Printemps

Guyancourt

DIRECTION

Yoann Demoli



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette

www.msh-paris-saclay.fr

ISBN 978-2-490369-06-5

Introduction

Yoann DEMOLI

Contexte

Les actes du colloque *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* s'inscrivent dans les travaux menés dans le cadre du projet CONDUIRE (Construire des mobilités Durables, Inclusives et Responsables), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et coordonné par le laboratoire PRINTEMPS (Professions, Institutions, Temporalités). Le projet CONDUIRE, de même que ces actes, cherchent à interroger le changement des pratiques et des modes de vie, afin de contribuer à la transition écologique, économique et sociale – enjeu majeur pour les pouvoirs publics à tous les échelons de gouvernement. Pour parvenir à amorcer cette transition, de la même façon que le rapport remis pour le Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Économiques (PIPAME) s'y essayait (Jullien & Rivollet dir., 2016), il s'agit ici de faire prendre conscience aux citoyen-ne-s de l'importance et de l'impact de leurs pratiques sur l'environnement, tout en tenant compte du fait que les politiques publiques mises en œuvre pour y parvenir ne paraissent décorrélées de leur quotidien, ni ne sont perçues comme entraînant contraintes ou exclusion sociale.

Ce projet, ainsi que le colloque qui le clôture, cherche à proposer une analyse de la mobilité, ainsi que des solutions capables d'amorcer la transition écologique, économique et sociale dans ce domaine, en prenant en considération les dimensions sociologiques (en termes de stratifications et

de budget) et représentationnelles (en termes de cadrage des problèmes) des différentes mobilités. Attentifs à l'inclusivité sociale de la conversion écologique des mobilités, les travaux prennent spécifiquement pour objet les ménages dépendants à l'automobile les plus vulnérables et résidant dans les zones peu denses (zones périurbaines et rurales). Croisant des enquêtes quantitatives sur la mobilité des ménages et des matériaux qualitatifs auprès des ménages comme auprès de différents acteurs et actrices publics, le projet CONDUIRE entend articuler les données et les disciplines, comme les présents actes du colloque en témoignent.

Trois axes de réflexion

Cet ouvrage, de même que l'appel à communications qui en est à l'origine, envisage trois axes de réflexion.

Le premier axe cherche à mieux appréhender le rôle et la place de l'automobile dans les pratiques de déplacements quotidiens des ménages vivant dans les zones peu denses. Comment les ménages utilisent-ils leurs voitures ? Quelles sont leurs perceptions de leurs déplacements quotidiens ? Quelles sont leurs dépenses ? Seraient-ils prêts à renoncer à certains déplacements au profit de solutions écologiques ? Plusieurs chapitres explorent ainsi les pratiques et représentations de la mobilité de groupes sociaux particuliers, envisagés sous l'angle du genre, de la place dans le cycle de vie ou de la position sociale.

Le deuxième axe entend explorer le rôle et la place que tiennent les autres modes de déplacements que la voiture dans les territoires peu denses. Quels sont leurs évolutions et leur potentiel de croissance ? Comment les individus habitant ces territoires perçoivent-ils des solutions souvent pensées et développées pour les espaces urbains denses ? Est-il possible de concurrencer la voiture dans les déplacements quotidiens de ces ménages ? Quels sont les ménages susceptibles d'être accompagnés pour renoncer partiellement ou totalement à la voiture ? Quels types de déplacements pourraient éventuellement être partagés ou démocratisés ? Plusieurs chapitres évoquent ainsi les pratiques classiques d'alternativité (vélo, covoiturage, etc.) au sein de tels espaces, permettant d'identifier les ressources et les freins qui les encadrent.

Enfin, le troisième axe a pour objectif d'évoquer les potentialités de développement des nouvelles motorisations (véhicule électrique, hybride, hydrogène, etc.) dans ces espaces. En effet, ces derniers concentrent des ménages aux habitudes de déplacement particulièrement compatibles avec les calculs économiques des véhicules électriques. L'essor du marché de l'occasion et l'amélioration des autonomies font significativement baisser les coûts d'achat et d'entretien des véhicules électriques, rendant leur utilisation et leur développement particulièrement pertinent pour les habitant·e·s des zones peu denses.

Plan de l'ouvrage

La variété des disciplines dont sont issus les différents contributeurs et contributrices de cet ouvrage dément le prétendu délaissement de l'automobile par les sciences humaines et sociales (Miller ed., 2001) : géographie, histoire, sciences économiques et sociologie sont représentées de façon remarquablement équilibrée parmi les auteur·e·s. L'automobile, fait social total (Demoli & Lannoy, 2019), s'offre ainsi au regard d'une variété de disciplines, sous le scalpel de nombreuses méthodes utilisées : exploitation d'archives, réalisation d'entretiens semi-directifs et biographiques, observations ethnographiques, exploitation de données d'enquêtes de la statistique publique et d'autres opérateurs sont présentes tout au long de l'ouvrage, montrant que le dialogue entre disciplines ne porte pas seulement sur un objet partagé, mais aussi sur des méthodes communes. Cette proximité n'implique pas toutefois la répétition : les différents chapitres offrent ainsi un regard pluriel et nuancé sur la dépendance automobile à des échelles variées dans le temps, l'espace et les groupes sociaux. Plus précisément, l'ouvrage s'interroge d'abord sur l'émergence, la consolidation et l'avenir de la dépendance automobile dans les zones les moins denses. Ce phénomène est ensuite abordé du point de vue des représentations des acteurs et actrices, ainsi que de leurs pratiques. Enfin, conformément à la démarche de *recherche-action* du projet CONDUIRE, sont envisagées plusieurs solutions face à la dépendance automobile dans les zones peu denses, qu'il s'agisse de formes alternatives de mobilité ou bien du recours à des tiers-lieux.

Les trois temps de la dépendance automobile : passé, présent et futur

La première partie de l'ouvrage réunit historiens, géographes et économistes pour discuter de la temporalité et de l'ampleur de la dépendance automobile dans les zones les moins denses.

Prenant le contrepoint d'une vision négative de la dépendance automobile, **Étienne Faugier** rend compte de l'automobilité en zone rurale sur le temps long. Il propose une analyse des territoires ruraux du département du Rhône et de la région de Québec qui repose sur des archives gouvernementales, des revues d'automobiles-clubs, de l'iconographie, des statistiques et des articles de presse. Il y montre comment les véhicules à moteur se sont développés, tout comme le système automobile sur lequel ils s'appuient, depuis l'apparition de l'automobile à la fin du XIX^e siècle, en passant par l'apparition des grands projets autoroutiers à l'aube des années 1960, jusqu'à l'époque la plus récente.

C'est justement l'intérêt de la contribution de **Jean-Paul Hubert**, **Benjamin Motte-Baumvol** et **Olivier Bonin** que de dresser un portrait contemporain extrêmement précis – et exhaustif – de la dépendance automobile dans les zones les moins denses, sous la forme de la multi-motorisation – avoir au moins deux voitures. S'appuyant sur les données du Recensement de la population, ils montrent que, dans les espaces ruraux ou périurbains, 100 % des ménages biactifs ont au moins deux voitures. Étudiant plus particulièrement les zones d'emploi des conjoints, les auteurs montrent que distances et directions des déplacements diffèrent souvent entre ces derniers, rendant alors incompatibles le covoiturage familial.

Le texte de **Frédéric Héran**, conscient de ce poids de l'automobile dans les zones périurbaines et rurales, invite à réfléchir sur le temps long de la prospective. Signalant qu'il semble aujourd'hui normal que les centres urbains soient calmes et la périphérie abandonnée au trafic automobile, la situation était pourtant totalement inverse au moment de la banalisation de l'automobile. Faisant l'hypothèse que les périurbains et les ruraux ont des modes de vie de plus en plus proches de ceux des urbains, aspirant également à pouvoir se déplacer de façon plus saine dans un environnement mieux préservé, Frédéric Héran mène

une argumentation solidement étayée, qui établit un changement de paradigme en cours, du tout automobile vers des rues pour tous.

En contrepoint, avec une plume polémiste, c'est la période contemporaine, marquée par le mouvement des Gilets jaunes, qui intéresse plus particulièrement **Mathieu Flonneau**. Évoquant ce mouvement comme le symptôme d'une *crise mobilitaire*, l'auteur invite à penser les mobilités périurbaines et rurales comme enjeu de luttes sociales et politiques, dans un contexte d'injonction à une conversion écologique inégalement souhaitée, inégalement possible.

La dépendance automobile hors des villes : des représentations aux pratiques

Cette partie entend discuter de la dépendance automobile en zones peu denses, en faisant varier les échelles – spatiales mais aussi sociales – et en confrontant représentations et pratiques.

La contribution de **Pierre Lannoy** entend montrer que la dépendance automobile est intrinsèquement associée aux zones peu denses – au moins dans les représentations. À partir d'un corpus de vingt-huit entretiens approfondis, menés en 2019 avec des jeunes adultes vivant à Bruxelles et dans son immédiate périphérie, il établit que la ville est le lieu qui rend possible un choix modal en matière de déplacement, alors que le « hors-ville » est ce territoire qui annihile cette possibilité et oblige à recourir à l'automobilisme. L'altéromobilité ne peut être qu'urbaine : la réponse à la question *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* est alors clairement négative. Invitant à poursuivre la réflexion sur les liens entre automobilisme et territoires, entamée dans les premiers chapitres, Pierre Lannoy montre combien la construction de l'espace est étroitement liée à l'emprise du système automobile évoqué par John Urry (2004)

C'est aussi l'intérêt du chapitre rédigé par **Jacques Yomb** et **Étienne Parfait Mahy** d'expliquer que la dépendance automobile ne s'entend pas uniquement comme une fonction croissante du taux de motorisation élevé et de la consommation de carburant à l'échelle des villes, comme l'entendaient Newman et Kenworthy (1989). Ainsi, en s'intéressant au cas de la ville d'Édea au Cameroun, les auteurs montrent qu'une ville peu dense et (relativement) peu motorisée, n'implique pas pour autant

la généralisation des pratiques d'altermobilité, en raison notamment de l'emprise des deux-roues motorisés dans la mobilité.

Déplaçant sa focale sur des groupes professionnels particuliers qu'il nomme les *professionnels mobiles* (actifs qui, pour exercer leur métier doivent se déplacer pour se rendre chez un client), **Reinhard Gressel** montre que la dépendance automobile dans les zones peu denses peut se comprendre aussi par le contenu même de l'activité professionnelle des personnes y habitant. En s'appuyant sur les résultats d'une enquête auprès de 160 individus et d'une dizaine d'observations, il montre que les professionnels mobiles représentent une part non négligeable des actifs et concentrent ainsi une part importante des trajets réalisés en véhicules motorisés. Pour de tels groupes, se passer de la voiture apparaît impossible, puisque leur mobilité ne sert pas seulement leur propre déplacement, mais également et surtout le transport du matériel nécessaire à leurs interventions et à de nombreux autres usages.

Des tiers-lieux aux altermobilités

La troisième partie de l'ouvrage s'attache à comprendre les conditions de possibilité (et d'impossibilité) des formes de mobilité alternatives à la voiture.

Deux chapitres envisagent le covoiturage comme un levier essentiel dans la diminution de la dépendance automobile. Avec plus de sept véhicules sur dix qui n'ont pas de passager en France en 2018¹, son potentiel est important, même si ses pratiques restent marginales : environ 3 % des trajets entre le domicile et le travail sont réalisés en covoiturage (INDIGGO, 2015). **Sylvanie Godillon** tente ainsi de comprendre les freins à la pratique du covoiturage quotidien parmi les actifs habitant en dehors des centres urbains, par une analyse mixte combinant des questionnaires (environ 200) et des entretiens semi-directifs (environ vingt) auprès d'actifs de la Région lyonnaise qui se rendent au travail en voiture. Elle montre qu'au-delà des

¹ Cf. la communication de Fabrice Hasiak & Patrick Palmier (CEREMA), « Le covoiturage pour la mobilité quotidienne. Une estimation du potentiel par l'analyse de l'organisation spatio-temporelle des Activités quotidiennes des individus », lors des 2^e *Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, qui se sont déroulées à Montréal (Canada), du 11 au 13 juin 2019.

freins classiques au covoiturage (Vincent-Geslin, 2008), la désynchronisation des temps de travail et la perception de manquer de temps pour soi n'incitent pas au covoiturage. Si les résultats témoignent d'une sensibilité écologique forte, celle-ci reste à traduire en action pour les enjeux de mobilité, comme le montrent les travaux poursuivis au sein du projet CONDUIRE (Demoli, Sorin & Villareal, 2020). Au lieu d'envisager les freins du recours au covoiturage, le chapitre rédigé par **Éléonore Pigalle** et **Anne Aguilera** cherche à en mesurer l'intensité, ainsi qu'à en identifier les déterminants. À partir d'une enquête par questionnaire portant sur les pratiques collaboratives des Français, les auteurs montrent que, bien que marginale, la pratique du covoiturage existe (sous trois formes) dans les territoires peu denses, mais qu'elle est moins fréquente que dans les territoires urbanisés (excepté en Île-de-France). La pratique du covoiturage dans les communes peu denses semble, par ailleurs, correspondre davantage à une logique d'entraide au quotidien appuyée sur des réseaux privés et professionnels de proximité, alors que dans les territoires plus denses, elle est plutôt basée sur des logiques de réduction des coûts de la mobilité, impliquant un partage de frais et une organisation par une institution, notamment sur le trajet domicile-travail.

La motorisation électrique est ensuite envisagée comme une solution pour les zones les moins denses dans le chapitre rédigé par **Franck Pernollet**. Sur la base d'une analyse de données des déplacements et du parc de véhicules en France, l'auteur montre toute la pertinence de la diffusion des véhicules électriques d'occasion en milieu rural. De la même façon que le covoiturage en zone peu dense se déploie sous certaines conditions de possibilités, Franck Pernollet conclut, pour certains ménages, à la pertinence relative du véhicule électrique d'occasion en milieu rural et ouvre sur des politiques publiques favorables à sa diffusion.

Le dernier chapitre invite à décentrer le regard du *mouvement* pour s'intéresser au *lieu*, et plus précisément aux « tiers-lieux ». **Aurore Flipo** rappelle ainsi que l'ADEME identifie dans le cadre de son scénario *Alléger l'empreinte environnementale des Français en 2030*, les tiers-lieux comme des « solutions d'immobilités » à même de favoriser une mobilité à « empreinte environnementale allégée » (ADEME, 2014 : 24). En s'appuyant sur les premiers résultats d'une enquête ethnographique menée en

territoire peu dense dans un tiers-lieu situé en milieu rural, ainsi que sur des données collectées auprès d'une vingtaine d'espaces situés dans des communes rurales de Drôme, d'Ardèche et d'Isère, auprès de *coworkers* à travers l'examen de l'historique de ces lieux, des trajectoires des individus qui les fréquentent et de leurs habitudes de mobilité quotidienne, l'auteur s'intéresse à la question d'un rôle des tiers-lieux dans la construction des mobilités, ainsi que sur ses éventuels effets bénéfiques sur les altermobilités. Très stimulante, l'argumentation montre, entre autres, que la diminution de la mobilité quotidienne peut s'accompagner d'un essor d'autres types de mobilités (de longue distance ou résidentielle), invitant à dépasser le cadre seul de la mobilité quotidienne pour saisir les effets environnementaux de l'automobile, et, *a fortiori*, de l'ensemble des modes de transports.

Au terme de ce parcours, les réponses à la question *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* sont nuancées et empreintes de nombreuses réserves. La signification même de la dépendance automobile peut être discutée – car, d'un point de vue historique, la motorisation des zones périphériques et rurales a été vécue comme un progrès social majeur. L'ampleur de la diffusion de l'automobile reste toutefois contestée dans de tels espaces – comme le montrent les analyses géographiques fines et exhaustives du territoire national –, même si les velléités d'offrir des alternatives à la voiture individuelle se font jour, notamment dans les espaces urbains, ce qui pourrait bien donner la mesure d'une transformation radicale du système de transports.

Il s'agit toutefois de penser les altermobilités en fonction des ressources et des contraintes des populations, hétérogènes, vivant dans de tels territoires. Les contributions relatives au covoiturage (qu'il s'agisse de son recours ou de son non-recours) ou à la motorisation électrique montrent bien que les altermobilités sont souhaitées, possibles et situées socialement ainsi que spatialement. Le recours à des tiers-lieux montre enfin la possibilité d'effets pervers – la mobilité quotidienne pouvant diminuer au profit de la mobilité de longue distance – qui viennent complexifier

une analyse de substitution entre modes doux et autosolisme². Cette inscription socio-spatiale *des* mobilités et du domaine de leurs possibles est essentiellement à considérer dans un contexte paradoxal : celui de la dépendance généralisée à l'automobile (intégrée au quotidien au même titre que l'électricité ou les télécommunications), et celui de l'indiscutable nécessité de son élimination, dont il est dit qu'elle ne fait plus discussion.

Références bibliographiques

- ADEME, 2014. *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030. Vers une évolution profonde des modes de production et de consommation*. Rapport de synthèse [En ligne]. Mis en ligne en 11/2014 (consulté le 11/02/2021). URL : <https://www.ademe.fr/alleger-lempreinte-environnementale-consommation-francais-2030-synthese>
- DEMOLI Yoann & LANNOY Pierre, 2019. *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte (Repères 718).
- DEMOLI Yoann, SORIN Matéo & VILLAREAL Axel, 2020. « Conversion écologique *vs* dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale », *Flux* [En ligne], 119-120 (1-2), p. 41-58. Mis en ligne le 27/07/2020 (consulté le 11/02/2021). URL : <https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-41.htm> ; DOI : 10.3917/flux1.119.0041
- INDIGGO, 2015. *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance*, Rapport pour l'ADEME [En ligne]. Consulté le 11/02/2021. URL : <https://www.ademe.fr/etude-nationale-covoiturage-courte-distance>
- JULLIEN Bernard & RIVOLLET Benoit (dir.), 2016. *Prospective. Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités*, Synthèse [En ligne], PIPAME. Mis en ligne le 15/01/2016 (consulté le 11/02/2021). URL : https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/prospective/automobile/2016-01-Usages-novateurs-voiture-Synthese.pdf
- MILLER Daniel (ed.), 2001. *Car Cultures*, Oxford, Berg.

² Arrivé en 2002 dans le *Dictionnaire de mots nouveaux des sciences et techniques*, ce néologisme, composé d'« auto » et de « solo » qui signifient respectivement voiture et seul, définit le fait de se déplacer à une personne dans une voiture.

- NEWMAN Peter & KENWORTHY Jeffrey R., 1989. *Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook*, Aldershot, Gower.
- URRY John, 2004. « The “System” of Automobility », *Theory, Culture & Society* [En ligne], 21 (4-5), p. 25-39. Consulté le 11/02/2021. DOI : 10.1177/0263276404046059
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, 2008. Les Altermobilités. *Analyse sociologique d’usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence ?*, thèse de doctorat sous la dir. de D. Desjeux, Université Paris 5 – Paris-Descartes.

PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

S'inscrivant dans le cadre du projet Construire des mobilités durables, inclusives et responsables (CONDUIRE), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les actes du colloque « Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? », soutenu par la MSH Paris-Saclay, cherchent à interroger les pratiques de déplacements des ménages en zones peu denses. Cet ouvrage a ainsi pour ambition de comprendre les ressorts de la transition vers des mobilités plus durables, au sein des espaces où l'automobile reste prégnante.

Le fil rouge de l'ouvrage est le paradoxe selon lequel les solutions de substitution à la voiture sont proposées et mises en place quasi exclusivement dans les espaces denses, pourtant les moins dépendants à l'automobile. Les espaces périphériques, pour autant caractérisés par un usage intensif et croissant de la voiture, connaissent peu d'alternatives écologiques et inclusives à l'automobile. Or, le développement de la transition économique, écologique et sociale ne peut faire l'économie d'une étude approfondie des usages de la voiture dans de tels espaces. D'une part, ces espaces contribuent d'une façon importante à la pollution atmosphérique ; d'autre part, ils concentrent les populations pour lesquelles la voiture est à la fois indispensable, contraignante et coûteuse, comme le mouvement social des Gilets jaunes l'a laissé entrevoir.

L'ouvrage cherche à interroger la dépendance automobile à plusieurs échelles temporelles et spatiales, tout en proposant une analyse des alternatives à la voiture au sein des zones les moins denses. Les quatre premiers chapitres proposent un panorama historique et spatial de la dépendance automobile, amenant des réflexions sur le futur de la voiture dans ces espaces. Dans un deuxième temps, l'ouvrage interroge les représentations et les usages contemporains de l'automobile hors des villes. La troisième partie s'attache enfin à évoquer les solutions alternatives à l'automobile au sein de ces espaces : tiers-lieux, covoiturages et motorisation électrique.