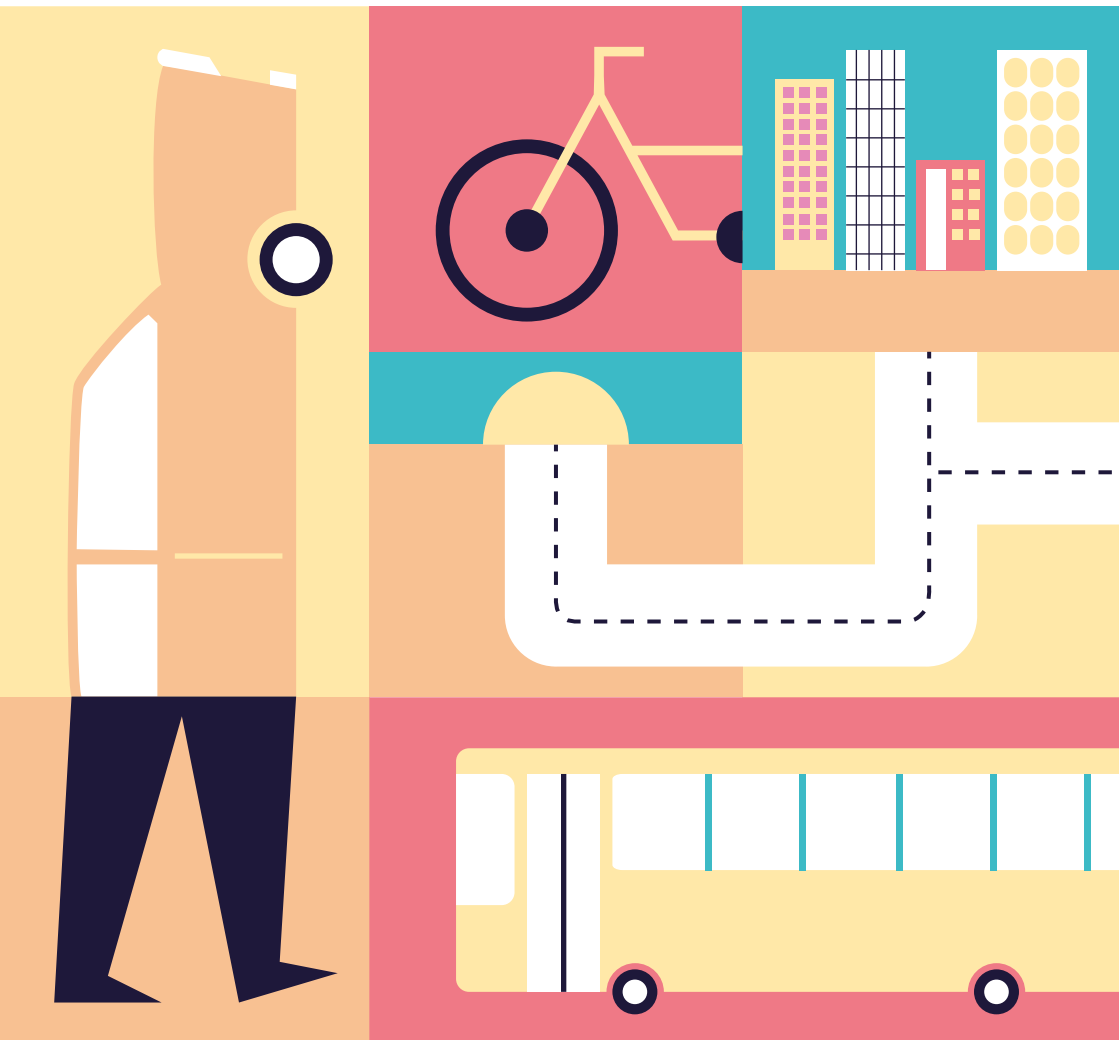




# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



**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](http://www.msh-paris-saclay.fr)

ISBN 978-2-490369-06-5

**Un territoire sans mobilité alternative**  
*Ou quand des urbain·e·s parlent des déplacements  
en dehors de la ville*

Pierre LANNON

**Introduction : les territoires de la mobilité,  
une thématique spontanée**

Les territoires peu denses ne sont pas seulement ces espaces pratiqués par celles et ceux qui y habitent ou qui y travaillent. Ils existent également dans les représentations des habitant·e·s des centres urbains. Comment ces individus perçoivent-ils cet « en dehors de la ville » et les manières de s'y déplacer ? À partir d'un corpus de vingt-sept entretiens approfondis menés en 2019 avec des actifs vivant à Bruxelles et dans son immédiate périphérie, il est possible de dégager les images que ces citoyen·e·s nourrissent au sujet des territoires extra-urbains et des manières possibles de s'y déplacer. L'objectif de cette contribution est de les présenter, et ainsi d'approcher un pan de l'imaginaire des citoyen·e·s au sujet de la mobilité hors des centres urbains.

Les entretiens ont été réalisés par des étudiant·e·s de master de l'Université Libre de Bruxelles en mars et avril 2019, dans le cadre d'un enseignement intitulé « Sociologie des mobilités »<sup>1</sup>. Ils avaient pour thématique générale l'usage et l'image de l'automobile dans la vie quotidienne des personnes rencontrées. Contrairement à d'autres enquêtes portant sur les représentations, nous n'avons pas demandé de préciser quelles étaient les qualités ou inconvénients respectives des différents modes de transport.

---

<sup>1</sup> Je remercie vivement les étudiant·e·s qui ont réalisé les entretiens.

Le dispositif de notre enquête ne visait pas non plus à comparer des « cultures » du transport dans différentes villes, régions ou nations. Nous avons posé des questions au sujet de la voiture, y compris à celles et ceux qui n'en possédaient ou n'en utilisaient pas. Le guide d'entretien portait sur quatre thèmes généraux, déclinés en séries de questions plus précises : le parcours biographique de la personne rencontrée, en lien avec ses pratiques de déplacement ; l'expérience quotidienne de la circulation en ville ; la dépendance automobile et la motilité, entendue comme « la capacité d'un individu ou d'un ménage à être mobile dans l'espace géographique ou social » (De Witte *et al.*, 2013 : 331) ; et, enfin, les opinions et préférences personnelles en matière de consommation automobile, en vue d'analyser leur dimension sociale (Demoli & Lannoy, 2019).

Les éléments rapportés ici, relatifs à la possibilité d'une vie sans voiture « hors des centres urbains », n'ont pas été suscités en tant que tels lors des entretiens. C'est en explicitant leur rapport à l'automobile que les personnes rencontrées ont spontanément thématiqué la dimension territoriale de leurs pratiques de déplacement. Ce lexique spatial – ou plus exactement territorial, c'est-à-dire qui évoque et distingue des lieux caractérisés, qu'ils existent concrètement ou comme catégories – s'est imposé dans les échanges, il s'est présenté comme une évidence pour parler de ces choses que sont l'automobile et la mobilité, pour les individus qui ont été interrogés.

Nom	Âge	Scol.	Ménage	Profession	Résidence	Travail	P. C.	# V
<b>Propriétaires de SUV</b>								
Éric	62	Bac+4	Couple 2 enfants	Courtier en assurances	Rhode-St-Gen.	dom.	1978	3
Elisabeth	60	Bac+5	Solo	Retraitée	Bruxelles	/	1977	1
Charlotte	52	Bac+5	Divorcée 2 enfants	Consultante	Lasne	<i>varia</i>	1989	
Julie	41	Bac+3	Couple 3 enfants	Employée du privé	Bruxelles	<i>Intra</i>	<i>Non précisé</i>	2
Estelle	37	Bac+2	Couple	Gérante horeca	Bruxelles	<i>Intra</i>	2000	1
Marc	31	Bac+3	Couple 1 enfant	Magasinier	Lillois	<i>In</i>	2006	2
Francine	29	Bac+5	Solo	Employée	Bruxelles	<i>Intra</i>	2012	1
Giacomo	25	Bac+4	Mère 2 enfants	Sans emploi	Lasne	/	2012	3
Gilles	43	Bac+2	Couple 4 enfants	Technicien	Bordeaux	Bordeaux	1993	2

Nom	Âge	Scol.	Ménage	Profession	Résidence	Travail	P. C.	# V
<b>Membres de ménages monomotorisés</b>								
Kathy	62	Bac+5	Couple 3 enfants	Architecte	Bruxelles	Out	1974	1
Françoise	50	Bac+5	Couple 3 enfants	Chargée de mission	Bruxelles	In	1989	1
Patrick	45	Bac+4	Solo	Consultant finance	Bruxelles	dom.	1994	1
Chris	43	Bac+5	Couple 1 enfant	Consultant RH	Bruxelles	In	1993	1
Nel	37	Bac+5	Couple 2 enfants	Chargé de communication	Bruxelles	In	2000	1
Marion	34	Bac+5	Couple	Architecte	Bruxelles	In	2003	1
Audrey	33	Bac+5	Couple 2 enfants	Logopède et enseignante	Bruxelles	In	2004	1
Anouchka	29	Bac+5	Couple	Déléguée commerciale	Bruxelles	Out	2010	1
<b>« Sans automobile » volontaires</b>								
Jedidia	58	Non précisé	Divorcée 1 enfant	Aide-soignante	Charleroi	In	/	0
David	35	Bac+5	Solo	Développeur informa.	Bruxelles	dom.	2001	0
Agathe	32	Bac+3	Colocation	Éducatrice	Bruxelles	Intra	2006	1
Nicolas	28	Bac+5	Solo	Enseignant	Bruxelles	Intra	/	0
Baptiste	27	Bac+5	Couple	Chargé d'études	Bruxelles	Intra	L	0
Aurélié	26	Bac+5	Couple 1 enfant	Juriste	Bruxelles	Intra	/	0
Texas	26	Bac+5	Solo	Sans emploi	Bruxelles	Intra	/	0
Joe	23	Bac+3	Colocation	Étudiant	Bruxelles	Intra	/	0
George	21	Bac	Couple	Gérant commerce	Bruxelles	Intra	2017	0
Clemens	25	Bac+6	Non précisé	RSA	Marseille	Marseille	/	0

**Tableau 1** – Liste des entretiens réalisés (mars-avril 2019), regroupés par catégorie (propriétaires de SUV, ménages monomotorisés, individus sans automobile) et classés par âge décroissant.

La colonne « Travail » précise le type de trajet effectué par la personne pour se rendre à son lieu de travail : déplacement interne à la région bruxelloise (Intra), déplacement entrant dans la région bruxelloise (In) ou sortant vers la périphérie (Out), destinations variables (varia), activité professionnelle exercée au domicile (dom.), déplacements internes aux agglomérations françaises évoquées (Bordeaux et Marseille). La colonne « P. C. » précise l'année d'obtention du permis de conduire (« L » signifiant procédure d'obtention en cours). La colonne « # V » précise le nombre d'automobiles à disposition du ménage ou du collectif de résidence (colocation).

L'enquête visait à comparer le rapport à l'automobile au sein de trois groupes distincts : des individus qui possèdent personnellement un SUV (*Sport and Utility Vehicle*, aussi appelé 4x4) ; des individus vivant dans des ménages qui disposent d'un seul véhicule ; et des individus qui ne possèdent pas de voiture, ni personnellement, ni au sein de leur ménage. Chaque groupe représente un tiers du nombre total de répondant-e-s (Tableau 1). La zone de recrutement des répondant-e-s était *a priori* limitée à la Région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, certains individus sollicités résidaient en d'autres lieux : deux dans des métropoles françaises (Bordeaux et Marseille), un dans une autre ville belge (Charleroi) et quatre dans trois communes périurbaines appartenant à la « zone RER » de Bruxelles (Rhode-Saint-Genèse, Lasne et Lillois-Witterzée). Leurs entretiens n'ont pas été exclus du corpus dans la mesure où leurs contenus se sont avérés, à l'analyse, largement similaires à ceux des autres entretiens.

Il ne s'agit nullement d'ignorer le fait que le corpus d'entretiens qui est ici exploité ne revêt aucune représentativité statistique<sup>2</sup>. Plusieurs biais évidents ont affecté sa constitution – notamment la proximité sociale des enquêteur-trices-s et de leurs répondant-e-s, avec un niveau de scolarité particulièrement élevé pour l'ensemble des personnes rencontrées – et interdisent par conséquent toute extrapolation des analyses à l'ensemble de la population bruxelloise. La démarche n'est cependant pas dénuée d'intérêt, dans la mesure où l'objectif n'est pas de présenter l'opinion du Bruxellois moyen au sujet de la mobilité « hors des centres urbains », mais bien de rendre compte d'une surprise de l'enquête : pour parler de leur mobilité en ville, les urbain-e-s rencontré-e-s mobilisent spontanément des imaginaires spatiaux incluant cette chose qu'est le « hors-ville ».

### **Les dimensions d'un imaginaire partagé**

Dans les propos des personnes interrogées, les caractéristiques de la ville et de ce qui est en-dehors d'elle se définissent toujours réciproquement. Ce sont deux réalités qui prennent sens en opposition l'une par rapport à l'autre et qui forment des images inversées. C'est particulièrement le

---

<sup>2</sup> On trouvera des analyses détaillées des déplacements en région bruxelloise dans les travaux de Ermans (2019) et Ermans *et al.* (2019).



cas en ce qui concerne leur accessibilité modale : l'activité de se déplacer se décline différemment selon qu'est évoqué l'un ou l'autre de ces territoires. Cette distinction spatiale de base charrie avec elle une série d'autres oppositions symboliques qui lui sont liées et qui auront l'occasion d'être détaillées. Dans un premier temps, on relèvera la manière dont « la campagne » est thématisée dans les propos des répondant-e-s ; dans un deuxième temps, il sera fait de même en ce qui concerne les traits de « la ville » qui, comme on le verra, s'avère être le lieu pratique et symbolique d'une plus grande diversité de possibles en matière de déplacements. Un autre élément structurant les propos des personnes rencontrées est l'idée selon laquelle le passage d'un type de territoire à un autre appelle inévitablement un changement des modalités de leur déplacement. Enfin, on évoquera les circonstances qui, de manière typique, sont signalées dans les entretiens comme faisant basculer les individus d'un mode de déplacement à un autre. Comme le montrera la dernière partie du texte, l'ensemble de ces éléments révèle la présence d'un univers symbolique structuré par l'articulation d'une dimension modale (portant sur les modes de transport) et d'une dimension territoriale (portant sur les caractéristiques des lieux), grâce auquel les personnes rencontrées restituent et justifient leurs pratiques de déplacement.

*« La campagne » comme territoire nécessairement automobile*

Toutes les personnes interrogées, sans exception, partagent l'idée que la fréquentation des territoires peu denses exige le recours à l'automobile : « Je ne veux pas être à la place de quelqu'un qui vit dans la campagne, dans un village reculé et dans un endroit où les transports en commun sont plus compliqués à avoir », affirme David, 35 ans, qui possède un permis de conduire mais vit volontairement sans voiture. Il exprime ainsi un trait commun parmi les répondant-e-s : le « hors-ville » est ce territoire qui oblige à recourir à l'automobilisme. Pourquoi ? Parce que ce territoire annihilerait la possibilité de recourir à un autre mode de déplacement, soit parce que l'offre alternative n'est pas disponible, soit parce que se déplacer autrement qu'en voiture exige des durées ou des efforts jugés

irraisonnables<sup>3</sup>. Agathe, 32 ans, sans voiture mais possédant le permis de conduire, habitant Bruxelles, évoque à sa manière l'impossibilité de vivre en dehors d'une grande ville sans posséder une automobile :

Enfin, une ville est faite pour pouvoir se déplacer et sans une voiture aussi, donc j'ai pas du tout envie de passer par là. Maintenant si je vis en campagne ou dans un village, oui si j'ai besoin en tout cas de manière régulière de me déplacer, que je ne peux pas faire autrement, comme par exemple en vélo ou en covoiturage avec des voisins ou quelque chose comme ça, si c'est la seule manière, oui c'est possible que je, qu'un jour je possède une voiture parce que j'en ai besoin, mais c'est vraiment si j'habite en campagne ou en village. (Entretien avec Agathe, 2019)

La « campagne » et le « village » apparaissent ici comme des espaces qui contraignent « vraiment » à recourir à l'automobile, contrairement à ce qui fait « une ville », à savoir la possibilité, précisément, de « pouvoir se déplacer sans une voiture ».

De leur côté, les personnes de l'échantillon qui habitent dans la proche périphérie bruxelloise évoquent elles aussi la dépendance automobile engendrée par la nature extra-urbaine de leur espace de résidence. « Sans voiture, je ne bouge pas de chez moi », déclare Giacomo, 25 ans. Éric, 62 ans, dont le ménage est équipé de trois véhicules, domicilié dans la banlieue cossue de Bruxelles, affirme qu'il est difficile de se déplacer sans automobile, « comme j'habite un petit peu en dehors de la ville ». Il déclare néanmoins avoir des amis qui vivent sans voiture, et à la question de savoir où résident ces personnes, il répond : « plus en centre urbain ».

En définitive, on constate que la « campagne », le « village », le « en dehors » de la ville, sont des entités territoriales perçues comme nécessairement dépendantes de l'automobile : leur nature implique – ou impliquerait, le conditionnel s'imposant pour les personnes pour lesquelles cette situation est seulement une virtualité – le recours à la voiture. En d'autres mots, hors des centres urbains, l'automobile se présente aux yeux des répondant·e·s comme une contrainte capacitante, c'est-à-dire comme un mode de transport obligé pour qui veut avoir la capacité de se

---

<sup>3</sup> Dans la suite du texte, chaque extrait d'entretien est suivi du prénom de la personne interrogée, dont le profil peut être retrouvé dans le tableau 1.

déplacer selon les programmes d'activités qui semblent constitutifs d'une vie sociale satisfaisante. La campagne est ce territoire qui offre moins que la ville. Mais qu'est-ce donc que ce supplément qui définirait la ville ?

*La ville ou les possibles à l'épreuve*

Dans les propos des personnes rencontrées, la ville est présentée comme le lieu des possibles en matière de modalités de déplacement. L'urbain, c'est ce territoire où tout est possible – mais où tout n'est pas nécessairement mis en œuvre, ni partagé par tous. Dans le domaine de la mobilité, la ville rend certaines pratiques possibles, au double sens du terme, puisqu'elle permet de réaliser certaines pratiques (par exemple vivre sans voiture), tout autant qu'elle offre un réservoir de possibilités non accomplies, mais virtuellement saisissables : « En ville, les voitures partagées c'est vraiment bien. Je ne me suis jamais renseigné parce que je n'en ai pas l'utilité, mais si j'habitais en ville je pourrais tout-à-fait imaginer m'en servir », déclare Giacomo. Ce double aspect des potentialités urbaines fait alors de la ville le lieu de rencontre – et de confrontation – entre des « possibles » diversement réalisés par ses habitant-e-s et usagers (toujours en matière de modes de déplacement). Si donc la ville a cet avantage supplémentaire par rapport à la campagne d'être un lieu plus complet en matière de transports, elle possède simultanément l'inconvénient de faire de l'usage différencié de cette offre une épreuve quotidienne pour les citoyen-ne-s (Le Breton, 2008 ; 2019 :59-86), quel que soit leur rapport à l'automobile.

Si l'on s'intéresse en premier lieu aux répondant-e-s qui ne possèdent pas de voiture, on constate qu'ils et elles déclarent de manière unanime que ce mode de vie est rendu possible par la ville.

Oui c'est un choix complètement assumé [de vivre sans voiture] dans la mesure où j'ai toujours vécu dans les grandes villes ou aux abords des grandes villes. J'utilise bien souvent des transports en commun. J'ai déjà passé mon permis à l'âge de 18 ans, mais je n'ai jamais ressenti le besoin d'avoir une voiture. Disons que j'arrive à faire sans. J'irai même plus loin en disant qu'à notre époque, dans une grande ville, la voiture est plus un inconvénient qu'un avantage, donc j'arrive à faire sans la plupart du temps. (Entretien avec David, 2019)

Tout mon entourage ne possède pas de voiture, pour à peu près les mêmes raisons, on arrive à se débrouiller sans lorsqu'on n'a pas le sou. Et aussi parce que ce sont des personnes citadines, pour les personnes de la campagne, c'est autre chose. En ville, celles et ceux qui ont des voitures s'en débarrassent, et celles et ceux qui n'en ont pas ne cherchent pas à en avoir. On se déplace *via* les transports publics ou à vélo. (Entretien avec Clemens, 2019)

La possibilité proprement urbaine de vivre sans voiture est également évoquée par certaines personnes possédant une automobile. Pour elles, l'offre urbaine de transports permet de ne pas effectuer tous les déplacements en voiture, voire d'en minimiser le nombre, car elle met à leur disposition d'autres moyens de se déplacer.

– Utilises-tu d'autres modes de transport [que la voiture] ?

– Oui très régulièrement, surtout mes pieds. Tram, métro, bus, vélo, parfois moto, mais c'est plus rare. Avion, bateau également. Oui j'ai le permis bateau aussi. Mais quotidiennement, c'est plus mes pieds et le tram. Ah oui, et Uber ça compte ? (Entretien avec Francine, 2019)

Dans ce cas, l'usage de la voiture – qu'elle soit possédée en propre ou utilisée à travers un dispositif de partage – devient *un possible parmi d'autres* en matière de déplacement. Il ne revêt pas le caractère de nécessité que lui confère la fréquentation d'espaces « en dehors de la ville », mais s'insère dans un ensemble de possibilités offertes par la ville, tant pour celles et ceux qui y résident que pour ses usagers provenant de la périphérie ou de territoires plus lointains. C'est ce qu'indiquent les propos de cette Bruxelloise qui décrit la ville comme lieu des possibles, y compris pour les pendulaires rejoignant quotidiennement la capitale :

Je trouve que c'est bien, des systèmes qui sont, je crois, de ne pas avoir de voitures de société<sup>4</sup>, mais d'avoir un abonnement de train, par exemple pour faire tous leurs déplacements. Je trouve que c'est bien aussi. En tenant compte des embouteillages pour certaines personnes, c'est beaucoup plus facile de prendre le train,

---

<sup>4</sup> En Belgique, l'expression « voitures de société » désigne les voitures de fonction ou « voitures-salaire ». May (2017) dresse un portrait de leur répartition géographique et sociologique particulièrement instructif.

ils n'habitent pas loin d'une gare et ils arrivent à l'autre gare plutôt que d'être coincés dans la file, ceux qui sont en dehors de Bruxelles. Donc je trouve que c'est bien de laisser la possibilité. (Entretien avec Elisabeth, 2019)

Enfin, les propos des propriétaires de SUV révèlent deux autres figures prises par les « possibles urbains » en matière de mobilité. La première est celle de la ville comme entité possédant une plus-value en matière d'offre de transports, même si ce potentiel proprement urbain n'est pas utilisé par les personnes concernées. Par exemple, des habitant-e-s de la périphérie bruxelloise, interrogé-e-s sur les systèmes de voitures partagées, déclarent ceci :

Ah je trouve ça génial ! Je trouve ça génial ! Parce que tout le monde n'a pas besoin d'une voiture tout le temps. Et je trouve que c'est particulièrement utile en ville justement. Je trouve que c'est une très bonne idée. En revanche, dans mon coin je ne pense même pas que ça existe. Peut-être que ça existe, hein. Parce qu'on m'a parlé récemment aussi d'un truc de la marque BMW qui fait des systèmes de voitures partagées. J'ai entendu ça tout-à-fait récemment par un collègue qui, lui, a déjà utilisé ce service. Donc oui, pour quelqu'un qui n'a pas besoin de sa voiture tout le temps, je trouve ça génial. (Entretien avec Charlotte, 2019)

De manière générale, tous les individus, motorisés ou non, décrivent la ville comme le lieu qui rend possible (mais pas nécessairement effectif) un choix modal en matière de déplacement, par rapport au monopole modal (perçu comme radical) de la « campagne ». Pour désigner cette opposition symbolique, nous dirons que la « ville » est perçue comme lieu des possibles éprouvants et la « campagne » comme territoire de la contrainte capacitante ou habilitante. Les possibles urbains sont des épreuves, car les individus qui y circulent sont confrontés aux manifestations concrètes des choix posés par les autres, choix qui sont loin d'être convergents. De même, pour nos répondant-e-s, l'altéromobilité ne peut être qu'urbaine – soit comme possibilité en attente de réalisation par soi-même soit comme pratique personnellement mise en œuvre. Inversement, la « campagne » est présentée comme ce territoire qui contraint fortement le choix modal (vers l'automobilisme), mais cette absence de choix – il n'y a qu'une solution modale possible, qui oblige à l'utilisation de la

voiture, rend les individus capables de circuler et de fréquenter ces territoires extra-urbains. Sans l'automobile, pas d'extra-ville ; mais avec elle, la campagne devient accessible, concrètement ou imaginativement.

*Bifurcations biographiques : passer à / se passer de la voiture*

Outre les passages occasionnels d'un territoire à l'autre, les personnes rencontrées évoquent également l'idée selon laquelle il existe des circonstances qui, de manière typique, feraient basculer les individus d'un mode de déplacement à un autre, d'une manière plus durable, au regard de leur existence personnelle. Il s'agit toujours, dans les cas rencontrés, de bifurcations biographiques. Par cette expression, on doit entendre les moments de passage, pour un individu, vers une séquence de vie engagée dans une collectivité ou une configuration sociale différente de celle qui structurait la séquence précédente. Les bifurcations biographiques évoquées par les répondant·e·s peuvent revêtir différents statuts : elles peuvent avoir été effectivement vécues, ou au contraire relever de l'ordre de l'événement prévisible ou probable, ou simplement d'une virtualité dont la concrétisation n'est pas certaine. Le point commun à toutes ces évocations est néanmoins de décrire certaines circonstances de la vie comme engendrant nécessairement une transformation des pratiques ou des possibles en matière de déplacements quotidiens. En d'autres mots, les répondant·e·s déploient des récits causaux, par lesquels elles et ils narrent l'engendrement – vécu ou conçu – des modalités de leurs circulations. Dans notre enquête, les bifurcations biographiques mentionnées sont liées, sans surprise, à ces « collectifs » que sont la famille (quitter le domicile parental, avoir des enfants), les transformations de l'occupation professionnelle ou la mobilité résidentielle.

Julie, 41 ans, réside et travaille à Bruxelles. Elle raconte comment la naissance de son second enfant a modifié ses pratiques de transport :

Ne plus prendre le bus. Non, en fait, avant, je ne ressentais nullement la nécessité de posséder une voiture. Sauf que, voilà, un enfant, et puis j'ai eu le deuxième. Et je me suis rendu compte que prendre les transports en commun avec une poussette, c'était juste infaisable. Faisable, on est d'accord, mais, pour moi, infaisable. Donc, c'est ce qui m'a décidé à passer le permis et à acheter une bagnole. (Entretien avec Julie, 2019)

Baptise, 27 ans et travaillant à Bruxelles, en procédure d'obtention du permis de conduire au moment de l'entretien, formule clairement cette idée de bifurcation biographique engendrant un changement de comportement modal. Elle est ici évoquée comme une éventualité, liée à l'obligation de quitter la grande ville pour aller vivre dans un autre « lieu » :

- Est-ce que tu t'imagines continuer à vivre sans voiture ?
- Intrinsèquement oui, pour le moment la voiture ne m'est pas d'un besoin absolu.
- Si oui, jusqu'à quand ? *Ad vitam eternam* ?
- Potentiellement, oui, si jamais le besoin ne s'en fait jamais sentir. Si je continue à vivre dans des grandes villes, je crois que je pourrais m'en passer à jamais ; mais je crains quand même qu'à un moment donné il faille y passer.
- Pourquoi ça ?
- Parce que, euh, il n'est pas impossible que dans une vie future, je sois dans un lieu ou une région où les transports en commun seraient moins présents. Auquel cas, bien évidemment, la voiture ne serait plus une option, mais un besoin absolu pour pouvoir se déplacer. (Entretien avec Baptiste, 2019)

Plusieurs personnes évoquent quant à elles le parcours inverse : elles ont vécu leur enfance « à la campagne », où elles se déplaçaient uniquement en voiture, puis ont migré en ville, ce qui leur a permis d'adopter d'autres modes de déplacement :

- Est-ce que tu te déplaçais souvent en voiture avant d'avoir le permis, dans ton enfance et ta jeunesse ?
- Oui assez, on vient d'un village du Hainaut qui est peu desservi avec les transports en commun et en plus de ça, on devait faire des chemins relativement conséquents. Aussi, comme on était une famille nombreuse, c'était plus compliqué. [...] Et puis en dehors de ça, un autre facteur, c'est que mes parents vivent dans une ferme avec énormément d'animaux etc. Et donc il y avait toujours le facteur campagne, avoir une voiture et pouvoir s'occuper de ces animaux. (Entretien avec Francine, 2019)

Inversement, Françoise, une femme de 50 ans, résidant et travaillant à Bruxelles, évoque la « bifurcation » que devrait constituer, en toute

vraisemblance, sa prochaine installation « à la campagne », déménagement qui engendrera, possiblement, un autre rapport à la voiture :

On a testé d'aller au boulot sans voiture [depuis la maison de campagne], ça met 2 h 30 en transports alors qu'on est à 45 minutes de Bruxelles en voiture. Et même pour aller jusqu'au train, c'est 10 minutes de voiture. Puis pour le vélo, les routes de Wallonie ne sont pas très sécurisées. Donc pour l'instant, c'est vraiment pas envisageable. [Mais] comme on va changer de vie et habiter à la campagne, moi je me dis que oui, je pourrais imaginer ne plus avoir de voiture mais du coup de ne plus trop bouger – après la retraite, du moins. (Entretien avec Françoise, 2019)

On trouve donc là autant de récits qui lient changements biographiques et changements logistiques. Ceux-ci mettent en lumière une conception du choix modal bien différente de celle proposée dans la littérature des économistes ou des ingénieur.e.s : loin d'être une décision prise rationnellement et de manière itérative pour chaque déplacement, le choix du mode de transport est décrit comme étant lié aux qualités des territoires habités et fréquentés qui, par nature, sont relativement stables. On comprend alors que le passage d'un territoire à un autre, ou la transformation des conditions dans lesquelles un individu habite un territoire (devenir parent, passer à la retraite, etc.), soient décrits comme la cause d'un changement modal contraint par les événements qui affectent la personne concernée.

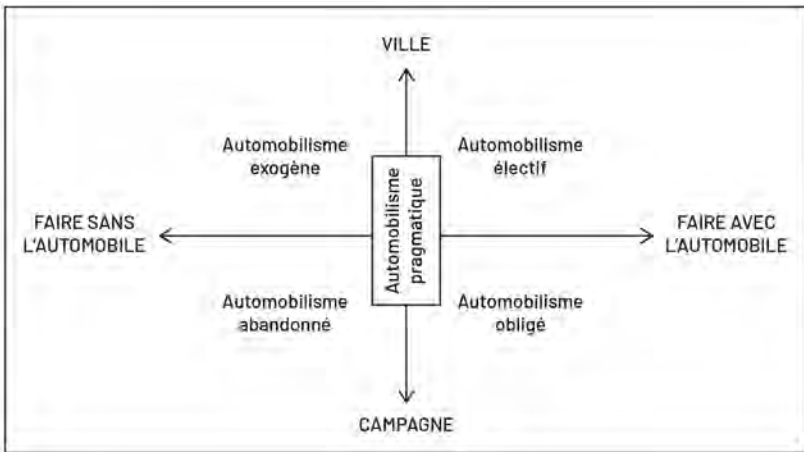
En bref, les récits du changement biographico-modal témoignent des liens forts qui se nouent au niveau sémantique et symbolique entre les étapes de vie, les territoires fréquentés et les modes de transport utilisés. Si ces liens ne sont pas unidirectionnels, ils sont néanmoins toujours évoqués, formant un soubassement argumentatif pour justifier les pratiques modales et leurs transformations.

*Les qualités territoriales et ce qui leur est associé :  
une grammaire symbolique de justification des pratiques*

Ainsi ville et hors-ville apparaissent clairement dans les propos des personnes rencontrées comme les deux pôles d'un argumentaire spatialisé du recours (ou du renoncement) à l'automobilisme. Plus précisément,



celui-ci associe intimement deux axes sémantiques qu'on peut distinguer analytiquement : l'un modal (relatif aux modes de transport évoqués) et l'autre spatial (relatif aux types d'espaces évoqués). Leur articulation se trouve simultanément dans ce qui est commun à tous les discours récoltés et ce qui les différencie : si tous les répondant-e-s opèrent cette articulation, tou-te-s ne le font pas de la même manière. Par conséquent, ces deux axes thématiques (spatial et modal) permettent de dessiner l'espace symbolique commun aux différents positionnements évoqués en matière de pratiques de mobilité. En effet, si l'on croise l'axe spatial, opposant la ville et la campagne, avec l'axe modal, opposant un « faire sans l'automobile » et un « faire avec », on fait apparaître l'espace sémantique dans lequel situer les différentes figures prises par l'automobilisme, telles qu'elles sont énoncées dans les entretiens (Figure 1).



**Figure 1** – Les figures de la condition automobile dégagées dans les entretiens du corpus.

Dans le quadrant supérieur gauche, on a la figure de l'automobilisme exogène, situation dans laquelle l'existence quotidienne est vécue sans recourir à l'automobile, et cela grâce aux qualités et équipements de l'espace urbain. Aux yeux des répondant-e-s partageant cette perspective, l'automobilisme est une réalité exogène : il est à la fois une option non pertinente, un élément de l'environnement urbain alimenté par

d'autres qu'eux-mêmes (historiquement et socialement) et une éventualité future qui ne se réalisera que si elle est imposée par des circonstances extérieures, sur lesquelles l'individu n'exerce aucune maîtrise. Enfin, pour ces personnes, l'automobilisme est exogène dans un dernier sens : il s'impose dans un territoire extérieur à leur espace de vie, à savoir « la campagne ».

Dans le quadrant supérieur droit, on a la figure de l'automobilisme électif, qui s'oppose à celle de l'automobilisme exogène. Elle désigne l'usage exclusif ou intensif de l'automobile en ville, fondé sur une justification de convenance personnelle.

Ma voiture est un membre de mon corps, elle me sert à tout et je dis bien tout. Tu as bien remarqué que les premiers magasins sont à au moins un kilomètre de chez moi, mes enfants vont à l'école et au foot à trois kilomètres d'ici, moi-même je travaille à vingt kilomètres de mon domicile. C'est dire que le véhicule, pour moi, c'est ma liberté et surtout mon assurance de pouvoir répondre présent en temps et en heure à toutes mes responsabilités. (Entretien avec Gilles, 2019)

Dans le quadrant inférieur droit, on a la figure de l'automobilisme obligé. Elle désigne la situation évoquée par tous les répondant-e-s, à savoir le recours à l'automobile exigé par la nature propre des espaces extra-urbains, par un changement biographique ou par des situations extraordinaires, comme le transport de matériel volumineux. Même les personnes les plus farouchement et idéologiquement opposées à la voiture signalent qu'elles utiliseraient la voiture dans de tels territoires, par contrainte, ou par nécessité :

[Mon frère] habite aussi à Bruxelles. Lui son intérêt premier, qu'il me dit souvent, c'est : je veux faire un tour des ZAD, donc des zones... des zones à défendre et euh... comme c'est forcément des trucs ruraux, beh, là t'as besoin de la voiture, puis ça peut aider pour amener du matériel et tout. (Entretien avec Joe, 2019)

Une autre figure est celle de l'automobilisme abandonné. Elle est évoquée par une seule personne, qui énonce son futur changement de mode de vie, à savoir une installation « à la campagne », qui pourrait l'amener à renoncer à l'automobile, et donc aussi à la mobilité. L'imaginaire véhiculé

est celui d'un abandon de l'automobilisme (pratiqué actuellement), qui est aussi un renoncement à la ville (la suppression des trajets pendulaires entre campagne et ville).

On peut également dégager une cinquième figure : celle de l'automobilisme pragmatique. Elle concerne la personne habitant en ville, possédant un véhicule ou un accès à un véhicule et qui utilise différents modes de transport selon les déplacements concernés. L'automobile n'est pas ici le mode universel et automatique des automobilistes exclusif-ve-s, mais un des modes possibles des déplacements dans la ville, dont l'usage s'articule à celui des autres modes disponibles, selon des critères qui peuvent varier d'une personne à l'autre.

En revanche, nous n'avons pas repéré, dans les entretiens, la présence d'une figure intermédiaire lorsqu'est évoquée « la campagne ». Cet espace apparaît comme celui du tout ou rien en matière d'automobilisme : soit la personne en possède une et accomplit tous ses déplacements avec ce moyen de transport, soit elle ne possède pas d'automobile et, dès lors, la possibilité de se déplacer est comme anéantie, réduite à zéro.

Ainsi, l'articulation des deux axes (territorial et modal) permet de construire toutes les figures de l'automobilisme évoquées dans les entretiens. Ces figures sont utilisées par les répondant-e-s pour rendre compte à la fois de leurs pratiques effectives, des possibles à leur disposition et des comportements des autres usagers de la ville. En d'autres termes, ces axes tracent et délimitent les contours et les contenus d'un univers symbolique alimenté tant par les actes concrets des individus que par leurs imaginaires.

## **Conclusion**

Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? Très clairement, les personnes que nous avons sondées répondent par la négative. Selon elles, « l'aire de la ville rend libre » en matière de pratiques modales, et donc de renoncement (potentiel, partiel ou accompli) à l'automobilisme. Hors de la ville, en revanche, pas de salut, ou plus exactement pas de choix : le recours à l'automobile s'impose à qui veut y circuler. Se rendre en dehors de la ville, se rendre à la campagne, cela veut dire aussi « se rendre » à un adversaire, c'est-à-dire capituler, se soumettre à

une adversité territoriale plus forte que soi et qui exige l'automobilisme. C'est là le noyau central des représentations étudiées ici, dont on peut dire qu'elles forment véritablement des représentations partagées (Remy, 1991). Qu'elles considèrent l'automobile en ville comme un objet nuisible, comme un mal nécessaire ou comme un outil indispensable, toutes les personnes rencontrées affirment que cette même voiture conditionne irrémédiablement l'accessibilité des territoires extra-urbains. Sur ce dernier point, l'accord est unanime.

Un des enseignements de cette enquête est donc que l'articulation, au niveau sémantique, entre le thème des territoires et celui des modes de transports, forme un « système cognitif » (Gurvitch, 2001) ou un « langage » (Remy, 2015) extrêmement prégnant dans les propos des personnes rencontrées lorsqu'elles évoquent leurs pratiques de déplacement ainsi que leurs opinions au sujet de l'organisation générale de la mobilité. Loin d'être indépendantes l'une de l'autre, ces deux thématiques s'avèrent intimement liées, sans l'être de manière uniforme néanmoins. Ainsi, la définition des pratiques, l'attribution des valeurs aux actes des un-e-s et des autres, la mobilisation des affects, la perception des enjeux tant personnels que sociétaux, apparaissent comme des opérations sémantiques qui se fondent sur la désignation d'espaces, eux-mêmes indissociablement concrets et symboliques. Comme le souligne Jean Remy (2015 : 24), ce langage spatial « précise les modalités d'implication dans la vie sociale » ; et il les précise, dans le cas des personnes ici rencontrées, en distinguant nettement la ville et les territoires en dehors d'elle, et ce que font ces espaces aux modalités de leur mobilité.

## Références bibliographiques

- DEMOLI Yoann & LANNOY Pierre, 2019. *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte.
- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel & MACHARIS Cathy, 2013. « Linking Modal Choice to Motility: A Comprehensive Review », *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [En ligne], 49, p. 329-341. Consulté le 30/10/2020. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856413000165> ; DOI : 10.1016/j.tra.2013.01.009

- ERMANS Thomas, 2019. « Les Ménages bruxellois et la voiture », *Focus de l'ISBA* [En ligne]. Mis en ligne le 01/07/2019 (consulté le 30/10/2020). URL : <https://ibsa.brussels/actualites/les-menages-bruxellois-et-la-voiture>
- ERMANS Thomas *et al.*, 2019. « Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale », *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale* [En ligne], 6. Consulté le 30/10/2020. URL : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/cahiers-de-lobservatoire-de-la-mobilite>
- GURVITCH Georges, 2001 [1966]. *Les Cadres sociaux de la connaissance*, Antony, Tops/Trinquier.
- LE BRETON Éric, 2008. *Domicile-travail. Les salariés à bout de souffle*, Paris, Les Carnets de l'Info.
- , 2019. *Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Éditions Apogée.
- MAY Xavier, 2017. « L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique », *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, 113. Mis en ligne le 10/07/2017 (consulté le 15/02/2020). URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1533> ; DOI : 10.4000/brussels.1533
- REMY Jean, 1991. « Morphologie sociale et représentations collectives. Le statut de l'espace dans la problématique durkheimienne », *Recherches Sociologiques*, 22 (3), p. 33-52.
- , 2015. *L'Espace, un objet central de la sociologie*, Toulouse, Érès éditions (Sociétés urbaines et rurales 1).

# 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.