

**JOURNÉE D'ÉCHANGES
CLIMAT & AMÉNAGEMENT**

Les ressorts sociologiques du choix modal :

Mobilités choisies, mobilités contraintes

Marie-Christine Zélem

PR en sociologie

Certop-UMR5044 CNRS

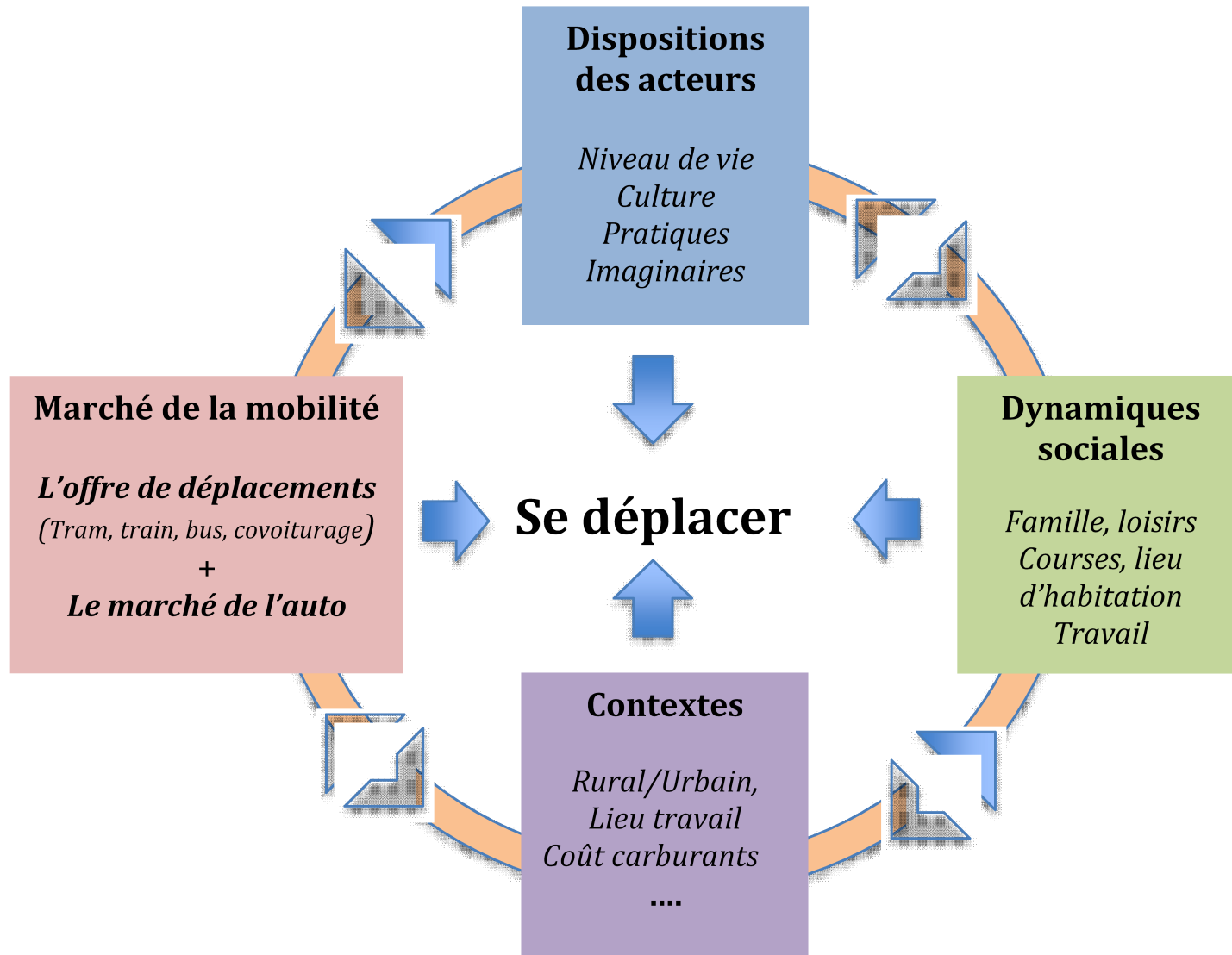
Objectifs de l'intervention

- Les pratiques concrètes et les tendances du parc auto
- *Mobilité = f (contextes + dynamiques et propriétés sociales)*
- *Mobilité = f (société de conso + rapport au travail)*
- Jeu des inégalités sociales/mobilités :
 - mobilités choisies/ mobilités contraintes
 - rôle de la mobilité dans la vulnérabilité énergétique
- La place du politique dans l'organisation des déplacements, l'offre de TC et la réduction de la PE

Des habitudes tenaces / voiture

- Critères d'achat habituels
- Plébiscite pour le diesel
- Parc vieillissant
- Entretien irrégulier
- Attrait pour les options polluantes
- Multi-équipement
- Cession de la vieille auto aux enfants
- Multiplication des sauts de puce
- Peu de report modal

La mobilité : un jeu d'encastrement de type sociotechnique



Des pratiques de mobilité socialement marquées

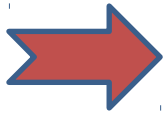
- Lien direct entre type de véhicule et catégorie sociale (revenu)
- Place des séniors (pouvoir d'achat, bonne santé, loisirs + rôle/petits enfants)
- Les plus jeunes roulent en voiture de seconde main
- Cepdt tendance à se détourner de l'auto

Pourquoi une telle inertie dans la mobilité ?

1. L'effet structurant du marché
2. La civilisation de la voiture
3. Logiques individualistes dominantes
4. Une société énergivore
5. La crainte de perdre son confort
6. Un jeu de concurrence (conso (vs) MDE)

1. L'effet structurant du marché

- Modes d'équipement et pratiques automobilistes = $f(O)$ (Aménagement du T + marché de l'auto + offre en TC)
- Marché fondé sur l'aspiration au confort (modes de vie)
- Auto = moyen de transport,
mais aussi bien de production + objet de consommation



Société de conso installe l'individu dans une position passive, peu réflexive au regard de ses habitudes

2. La civilisation de la voiture :

De bonnes raisons pour ne pas changer

- Un mode de déplacement inévitable
- L'automobile libère des contraintes des TCU : (dessertes, fréquences, connexions, horaires, systèmes de tarification)
- Les infrastructures du « tout voiture » créent de l'inertie
- Attachement à la voiture (Latour) :
 - Auto = gain de temps, maîtrisé (vs) temps subi des TCU
 - Ne pas utiliser sa voiture = coût d'organisation + décisions + bcp de contraintes
- *Or, 87% des français disposent d'au moins un accès aux TC à moins de 10 minutes de chez eux, contre 78 % il y a dix ans (CREDOC)*

Le système automobile

« Grandeur et dépendance »...

Le système automobile

- Autonomie et liberté
- Compression du temps
- Gestion du temps
- Maîtrise = fiabilité
- Confort
- Mobilité = atout social (K)
- Inclusion et consommation
- Distinction valorisation

Le système TC

- Dépendance et arbitrages
- Allongement tps déplacement
 - Pb ponctualités
 - Manque de fiabilité
- Inconfort (monde, bruit...)
- Handicap/ mobilité au travail
 - Exclusion sociale
 - Stigmate social

3. Des logiques individualistes

- Les usages sociaux de l'automobile sont déterminés par une logique d'utilisation guidée par une rationalité de type "individualiste", "à court terme" et "contrainte"
- On roule encore le plus souvent seul dans son véhicule, alors qu'on pourrait facilement le partager
- Notion de liberté, d'autonomie et de praticité (vs) contraintes de l'organisation (TC) et de la mutualisation (auto)

4. Une culture énergivore

- Coût des carburants pas un signal
- Pollutions atmosphériques pas significatives
- Économies d'énergie sans valeur
- Rationalité économique à court terme
- Pas de calcul en coût global
 - Le calcul du coût de revient d'une automobile est la plupart du temps le résultat d'un calcul partiel qui n'intègre ni ses coûts réels (assurance, entretien, vignette, calcul d'amortissement,...), ni ses coûts externes d'utilisation (Coût externalisé des infrastructures, coût des accidents de la circulation, GES, ...) *Coût annuel moyen = 7000 euros*
 - Cette logique empêche l'automobiliste d'avoir pleinement conscience des conséquences de son comportement et de ses choix techniques et économiques sur l'environnement (dégradation + augmentation du taux de CO2)
 - “ *La pollution c'est pas moi, c'est les autres* »

5. La crainte de perdre en confort *(jeu des représentations)*

- Croyances, certitudes, représentations et désirs
- Fonctions symboliques de l'auto (*prestige, praticité, liberté, distinction sociale*).
- S'en priver = inconcevable, posture régressive
- Faire attention à ses consommations = négation du progrès
- Question des routines, habitudes/efforts pour changer
- Changer = équation « **coûts concentrés-bénéfices diffus** » :

Les efforts personnels (financiers, réflexifs, d'orga...) sont démesurés / bénéfices escomptés (intérêt général)

6. Un jeu de concurrence (en termes d'image)

Modèle consumériste (auto)

- Liberté
- Passionnel
- Futile, accessoire
- Mise en scène, distinction
- *Plaisir*
- Confort, Progrès
- **Identité sociale en jeu** dépenser, consommer

Modèle MDE (les TC)

- Fonction utilitaire, contraintes
 - Rationnel
 - Utile, nécessaire, besoin
 - Privation, organisation
 - *Sobriété, austérité*
 - D'autres valeurs
- **Identité sociale en jeu** Economiser, contrôler ses conso

Mobilités choisies (vs) mobilités contraintes

1. Les mobilités contraintes
2. Les présupposés de la mobilité
3. Les conséquences de la mobilité

Les mobilités contraintes

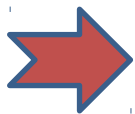
- La mobilité = norme sociale, ressource (K)
- Etalement urbain = allongement dist domicile-travail (hausse de 45 % des distances parcourues en 15 ans (Raux, Traisnel, 2007))
- Marché du travail suppose mobilités et autonomie = auto-mobilité
- La mobilité = résultat d'un processus
 - arbitrages budgétaires
 - ajustements entre déplacements
 - ajustements entre postes de dépenses

Les présupposés de la mobilité

- Un permis, une auto ou une maîtrise des TC
- Distance domicile travail raisonnable (<30 min)
- L'existence de TC fiables, flexibles aux horaires adaptés (or faible densité du territoire = faiblesse ou absence d'offre de TC)
- Savoir lire un plan, une grille d'horaires et se repérer
- Savoir s'organiser
- Un budget pour se déplacer

Le problème de la sous-mobilité

- Concerne les moins qualifiés, aux revenus faibles, emplois aux horaires non standards, habitants péri-urbain ou du rural
- Les jeunes et gens sans permis, les séniors, les PMR (handicapés, femmes enceintes...)
- Prive d'activités sociales et de loisirs, d'accès aux soins
- Prive d'emploi



Parfois sur-mobilité obligée pour lutter contre processus de précarisation (cercle vicieux)

Les conséquences de la mobilité

La mobilité accroît la vulnérabilité énergétique

(péri-urbain = maisons individuelles = coût chauffage + déplacements imp)
= > quart du budget

Lien entre mobilité et précarité énergétique

Injonction à la mobilité accroît ségrégation sociale (recours
autos d'occasion et diesel chez les + pauvres)

et précarisation sociale

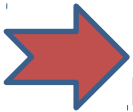
Conclusion

- L'individu pas seul décideur de sa mobilité.
- Captif d'un système automobilo-centré (l'offre crée la demande)
- Échec des politiques des transports qui renforcent inégalités



Responsabilité des pouvoirs publics

- TC adaptés aux déplacements standards (renvoie à une norme de déplacements : 7h-19h et en du Lundi au Vendredi)
- Mobilité comme facteur de précarité énergétique et sociale



Nécessité d'optimiser l'offre, relocaliser services et emplois + densifier l'espace

+ développer TC accessibles à tous, les usages partagés et l'intermodalité

Merci de votre attention