

Les valeurs environnementales au défi des pratiques de mobilité

Par

29 Mars 2023

Yoann Demoli (Sociologue)

Combien pèse la conscience écologique dans nos pratiques de déplacement en voiture, en train et en avion ? La mise en regard des valeurs environnementales des Français et de leurs façons de se déplacer montre une réalité complexe. De la voiture comme impensé de la transition écologique au mythe de la démocratisation des voyages aériens, en passant par les liens entre les mobilités quotidiennes et les mobilités résidentielles, Yoann Demoli fait le point sur ce qui structure et régit vraiment nos pratiques de mobilité.

Vidéo réalisée en collaboration avec les auteurs du Manuel de sociologie des mobilités géographiques et la MSH Val-de-Loire.

Transcription de l'interview

Leslie Belton-Chevallier – Yoann Demoli, vous êtes sociologue et vous avez beaucoup travaillé sur l'équipement automobile des ménages, notamment récemment dans le cadre du projet Conduire, sur la conversion écologique des modes de vie. Vous montrez que la voiture – et plus généralement les mobilités automobiles – restent un impensé pour les ménages, particulièrement dans les territoires péri-urbains et ruraux. Pour quelles raisons ?

Yoann Demoli – Nous avons en effet mené le projet Conduire pour essayer d'expliquer un paradoxe : la voiture n'a jamais été autant désignée, et avec raison, comme pourvoyeuse d'externalités environnementales, de dégâts environnementaux, mais elle n'a jamais été aussi incontournable pour les ménages. Il y a un paradoxe, où la voiture est nécessaire, mais où elle est extrêmement critiquée et pourvoyeuse de dégâts. Pour interroger ce paradoxe, nous avons eu recours à deux types de matériaux : une enquête qualitative auprès d'une vingtaine de ménages habitant la banlieue proche ou lointaine de Nantes, et une enquête quantitative – baptisée SVEN, Style de Vie Environnement – passée auprès d'environ 2000 ménages. Ces 2000 ménages, on connaît à la fois leurs pratiques de consommation, en particulier automobile, et surtout leur sensibilité environnementale, qu'on a évaluée grâce à un score synthétique assez utilisé dans la littérature qui s'appelle le « NEP Scale ».

Nous nous sommes donc amusés à regarder la sensibilité environnementale des ménages selon ce qu'ils consomment. Nous avons alors trouvé quelque chose d'assez contre-intuitif de prime abord : les ménages qui possèdent une voiture sont plus pro-environnement en moyenne que les ménages qui n'en ont pas. Cela peut bien sûr s'expliquer par les effets de structure : les ménages les moins environnementalistes sont les plus pauvres, les plus âgés, ceux qui vivent le plus souvent en dehors des grandes villes, autant de caractéristiques qui font aussi que l'on n'a pas de voiture. Mais, même lorsque nous faisons des modèles « toutes choses égales par ailleurs », nous voyons que l'échelle environnementale, la sensibilité environnementale, n'impacte pas du tout le fait d'avoir une voiture. Nous nous sommes demandé si ce qui joue ne serait pas simplement le fait d'avoir une voiture, mais d'en avoir deux. En regardant alors la sensibilité environnementale des ménages qui ont deux voitures, il est apparu que les gens qui ont plus d'une voiture sont un peu plus pro-environnementaux que les autres, là encore toutes choses égales par ailleurs.

Les seules choses que l'on ait vraiment aperçues, c'est que le type de motorisation est lié à la sensibilité environnementale. Plus je suis sensible à l'environnement et plus je vais oublier le diesel. Les effets sont de l'ordre de quelques points de pourcentage, ça reste

faible, mais il y a un effet significatif. La deuxième chose est beaucoup plus forte : le modèle de voiture que l'on a est par contre très informé par la sensibilité environnementale. Nous avons pris le problème à l'envers en regardant qui possède des SUV, des 4x4, etc. Sur ce point, très clairement, les ménages qui ont un SUV ont une sensibilité environnementale de quelques points plus basse que les ménages qui ont un tout autre modèle de voiture. Cela signifie aussi qu'il y a des objets de consommation qui sont plus ou moins investis par la sensibilité environnementale et qui sont presque des prises de position dans l'espace social, mais aussi de prises de position politiques, notamment à l'égard de l'environnement.

Pourquoi y a-t-il si peu de lien entre la sensibilité environnementale et l'automobile ? Tout d'abord, parce que l'automobile résout une équation spatiotemporelle. Dans des ménages où les emplois du temps sont désynchronisés, ou qui habitent assez loin de leur lieu de travail, des ménages biactifs qui migrent chacun dans d'autres lieux, la voiture est essentielle, elle est en quelques sortes donnée. On pense d'abord à avoir un équipement pour pouvoir bouger, faire les courses, accompagner un enfant, etc.

Et puis bien sûr, avoir une voiture permet de chaîner des déplacements parfois complexes : amener un enfant, se décider au dernier moment : « ah oui, il faut l'emmener cette fois-ci au foot ou à une compétition », ou « j'ai envie de passer faire les courses », etc. Tout ça ne peut pas être fait avec le covoiturage par exemple. Dans le cadre d'un covoiturage avec des voisins, avec des collègues, c'est compliqué : d'abord parce que si on travaille au même lieu on est loin d'habiter tous au même lieu ; ensuite parce que la voiture permet de faire ces petits déplacements non programmés, mais auxquels on pense dans la journée. Je ne peux pas dire à mon covoitureur « écoute, on va prendre 10 minutes pour passer à la boulangerie. » Donc ce qu'on a lu ou entendu très souvent chez les enquêtés, c'est aussi que la voiture est « nécessaire ».

Leslie Belton-Chevallier – Cela signifie que la conversion écologique se joue moins dans les pratiques automobiles et peut être plus sur d'autres registres. C'est cela aussi que vous avez vu ?

Yoann Demoli – Exactement. Ce qu'on a vu quand on a enquêté les ménages, c'est que la conversion écologique se déroule dans beaucoup d'autres lieux que la voiture. C'est pourquoi nous avons écrit que l'automobile était en quelque sorte « l'impensé de la conversion écologique ».

A contrario, une collègue, Geneviève Pruvost, a étudié ce qu'on peut appeler les radicaux de la conversion écologique : des paysans-boulangers qui vivent en yourtes par exemple. Si ces ménages ont converti absolument tout – leur mode de chauffage, leurs toilettes, leur

augmentation –, ils continuent de rouler avec de vieilles guimbarde, qui ont plus de 20 ans et roulent au diesel. Ils roulent aussi beaucoup parce que paradoxalement, ils vivent dans des lieux très éloignés des villes-centres et des aménités.

Pour d'autres ménages plus classiques, la conversion écologique effectivement là où le corps est le plus en jeu. Les psychanalystes ou d'autres spécialistes affirment parfois que la voiture, c'est le prolongement de son corps. Je ne le crois pas tant que ça : en réalité, ce que l'on convertit écologiquement, c'est ce qui est le plus proche de son corps.

L'alimentation et les produits de soins corporels transitent par le corps, et il n'est pas étonnant que ce soient peut-être les premiers supports de la conversion écologique. À l'inverse, lorsque je pollue, dans ma voiture je ne le vois pas directement, en tout cas j'ai du mal à le quantifier. À la rigueur, si mon pot d'échappement était à l'avant de mon véhicule, j'arriverais peut-être à mieux voir que je pollue, et encore ! En réalité, les externalités que je produis en voiture ne m'impactent que marginalement, contrairement aux externalités que je produis en mangeant mal ou en utilisant des produits nocifs, qui m'impactent directement. J'ai le souvenir de cette enquêtée qui habite la proche périphérie de Nantes, qui allait dans un magasin biologique dans une voiture d'un peu plus de 10 ans, gazole, pour un trajet de 400 ou 600 mètres, simplement parce qu'il lui fallait aussi porter des bacs pour s'approvisionner en vrac. Et cette enquêtée, comme beaucoup d'autres, avait une structure familiale : avoir des enfants impacte et détermine très fortement l'équipement automobile.

Leslie Belton-Chevallier – Vos travaux plus récents explorent à l'inverse les mobilités de plus longues distances et interrogent notamment la démocratisation du transport aérien et du train à grande vitesse. Que peut-on apprendre de la sociologie des usagers où usagères de ces transports ferroviaires et/ou aériens ? Quelles sont leurs caractéristiques saillantes ?

Yoann Demoli – La mobilité longue distance a souvent été un impensé de la recherche en sciences sociales comme des politiques publiques. Lorsqu'on parle de politique publique, de l'environnement en lien avec les transports, on pense souvent mobilité quotidienne et voiture. Or, la voiture est aussi de la longue distance. C'est pour cela que j'avais envie de m'y intéresser : la longue distance est un peu restée en dehors du scope à la fois des chercheurs et des experts des politiques publiques de mobilité. J'avais aussi envie de m'intéresser aux mobilités de longues distances parce qu'elles partagent avec les mobilités automobiles le fait d'être très pourvoyeuses d'externalités, même si certaines sont qualifiées de plus vertueuses que d'autres. En l'occurrence, ce qui est très intéressant dans ces mobilités de longue distance – train à grande vitesse et avion –, c'est qu'elles partagent des points communs.

De quelle manière ces mobilités de longue distance participent-elles à la construction de

Premier point commun : ce sont des mobilités marginales dans le sens où ce sont des mobilités qui sont réalisées par seulement 1/4 des Français à peu près par an. Il y a 1/4 des Français qui auront pris l'avion au cours de l'année précédente. De la même façon qu'un quart seulement des Français aura pris le train pour de la longue distance au cours de l'année précédente. Un quart seulement contre plus de 80% de ménages français qui ont une voiture. Donc ça, c'est le premier trait saillant.

Le deuxième trait saillant de ces mobilités longue distance est qu'elles partagent une même morphologie sociale à plusieurs égards. Pour le dire vite, ce sont des personnes éduquées et plutôt riches qui les pratiquent. Ce seront les Français les plus riches qui prendront l'avion et le TGV, essentiellement bien sûr parce que les billets sont chers, mais aussi parce que ces mobilités impliquent des loisirs ou des activités coûteux. Ce sont des services qu'on appelle des « services supérieurs de transport ».

Autre point commun de ces différentes mobilités : leur féminisation. Ces mobilités longues distances se sont très fortement féminisées depuis 40 ans, particulièrement la mobilité aérienne. Il suffit de regarder les publicités de l'époque, ou de penser au mythe de l'hôtesse de l'air, qui est au service du passager homme : cela est en train de disparaître au profit d'une très forte forme de mixité dans les avions, qui transportent à peu 50% d'hommes et 50% de femmes. C'est le même constat dans les trains à grande vitesse, que l'on a étudiés avec Alexia Ricard, ingénieure d'études dans mon laboratoire. Nous avons pu montrer que ces mobilités ferroviaires sont plutôt des mobilités de jeunes gens, 20 ou 30 ans, qui voyagent plutôt seuls. Alors que les mobilités aériennes sont généralement effectuées en plus grand nombre, et beaucoup plus pour le loisir.

Quel lien y'a-t-il alors entre ces mobilités de longue distance et les phénomènes de conversion écologique ? Cette question a été récemment sous le feu des projecteurs, avec le flygskam, la fameuse « honte de voler », qui suggère qu'il y a certaines formes de mobilité trop coûteuses écologiquement à abandonner. Pour le moment, le lien est peu présent dans nos enquêtes. En 2017, dans l'enquête « Style de vie environnement » , nous avons constaté que, de la même façon qu'il n'y a pas de lien entre sensibilité environnementale et voiture, on ne voyait pas de lien entre sensibilité environnementale et recours au transport aérien. Nous voyions peut-être même un phénomène inverse, où les plus sensibles à l'environnement sont ceux qui prennent le plus l'avion. C'est ce que l'on a expliqué par l'idéal-type de l'« éco-cosmopolitisme ». L'« éco-cosmopolitisme » est le fait d'avoir des styles de vie ouverts vers l'extérieur, plutôt du centre-ville et plutôt frugaux en termes de modes de déplacements du quotidien, avec une large part des déplacements effectués en transports en commun. Mais il implique aussi des formes d'ouverture à l'extérieur, et donc à la mobilité longue distance, qui sont très coûteuses écologiquement. Cela concerne des profils très diplômés, très éduqués, très urbanisés, voire très investis

dans la cause environnementale.

Nous avons cherché à recréer des idéaux-types, selon qu'on est plus ou moins sensible à l'environnement et qu'on a un style de vie plus ou moins dispendieux écologiquement. Et là, on voit que ces éco-cosmopolites sont plutôt sensibles à l'environnement et plutôt frugaux dans certaines matières, mais pas dans toutes. À l'inverse, on a des individus qui ne prennent pas l'avion, qui ne prennent pas le train, mais qui n'ont une conscience environnementale plutôt faible. Nous avons appelé ce profil la « frugalité sans intention ». Il s'agit de ménages plutôt populaires, ruraux et âgés, assez loin des loisirs coûteux économiquement et écologiquement. À l'inverse, nous avons un profil que l'on a appelé le « consumérisme assumé » : je prends l'avion, je sais que ça pollue, mais ça m'est complètement égal. J'ai interrogé des gros usagers de l'avion, qui ont voyagé jusqu'à 200 ou 300 fois au cours de leur existence. À la toute fin de l'entretien, nous discutons écologie. J'ai eu alors des réponses édifiantes de la part de ces ménages, qui sont finalement très liées aussi à la mise au ban de l'automobile. Ils me disaient : « Moi, vous savez, je ne roule jamais en voiture, je n'ai pas de voiture, j'habite Paris centre et finalement, tous les kilomètres que je fais, je les fais en avion. Je ne fais pas 12 000 km par an avec ma voiture ; je fais certes un peu plus de kilomètres en avion, mais quand on y pense finalement, je ne pollue pas sur les routes de nos campagnes. » C'est une forme de consumérisme assumé. Enfin, nous avons aussi des formes que l'on peut appeler d'« éco-consumérisme », où l'on est en quelques sortes très conscients de l'environnement, mais où l'on va consommer malgré tout. C'est aussi pour ça que nos TGV et nos avions restent pleins !

Leslie Belton-Chevallier – Vous observez donc des formes de mobilité de déplacement dont les portées sont diamétralement opposées, très lointaines pour l'avion, beaucoup plus proches en moyenne pour la voiture. Pour autant, quel lien s'observe entre ces formes de mobilité, notamment, comme vous l'avez fait précédemment, en répondant à nos questions en les interrogeant sous l'angle de la conversion écologique ?

Yoann Demoli – Les formes de mobilités sont connues sous la forme d'un petit tableau, qui va trier les mobilités selon qu'elles sont de courte ou de longue distance, ainsi que selon leur cadre temporel : est-ce que je reviens le jour même ? Est-ce que je reviens plus tard ? Ou est-ce que je reviens vraiment à plus long terme ? Nous avons alors des mobilités qui sont quotidiennes, d'autres qui sont résidentielles, d'autres qualifiées de migratoires, où je change de bassin de vie à long terme, et enfin les voyages, ce qu'on appelle plus globalement la mobilité longue distance. Avec Alexia Ricard, nous nous sommes intéressés au lien qui pourrait exister entre deux de ces mobilités : la mobilité de longue distance et la mobilité résidentielle – autrement dit les déménagements. Combien de fois ai-je déménagé au cours de ma vie ? Nous avons simplement regardé le nombre de fois

et je déménage au cours de ma vie : nous avons simplement regardé le nombre de fois où les personnes ont changé de département au cours de leur vie, puis nous avons relié ce petit indicateur à celui de la mobilité longue distance : est-ce que ces personnes ont pris le train au cours de l'année précédente ? Et ça fonctionne très bien. La mobilité résidentielle et son intensité informe très clairement le recours au train.

Le plus fort est alors d'avoir changé au moins trois fois de département, puisque cela multiplie par deux et demi la probabilité d'avoir pris le train par rapport à quelqu'un qui n'a jamais déménagé dans un autre département. C'est dire combien ces mobilités résidentielles influent ces recours aux mobilités longue distance. Et le modèle tient une fois contrôlés le revenu, le niveau de diplôme, l'âge, l'équipement en voiture, donc l'existence de moyens alternatifs pour faire ces mobilités longue distance.

Comment comprendre que les gens qui ont beaucoup déménagé sont des gros consommateurs de trains ? Très certainement parce que ce sont des gros usagers de voyages qu'on appelle VFR : les voyages, les visites pour voir la famille et les proches et les relatives. Ce sont en l'occurrence des gens qui se sont fait des sociabilités à un endroit, et donc qui reviennent pour rendre visite à leurs connaissances. On peut donc comprendre par une autre forme de cadre temporel les différentes mobilités qui peuvent exister.

Ces mobilités résidentielles sont encore difficiles à saisir dans les enquêtes, parce qu'elles demandent des enquêtes biographiques et rétrospectives. Il est parfois difficile de savoir combien de fois on a déménagé au cours de sa vie. En outre, cette mobilité résidentielle n'est pas aléatoirement distribuée et intense dans l'espace social. Évidemment, plus votre volume de capitaux économiques et culturels est élevé, plus vous tendez à multiplier les déménagements. Je crois vraiment qu'aujourd'hui, un angle intéressant pour la recherche serait d'articuler les différentes formes de mobilité, de voir comment les modes de transport au sein de ces mobilités sont complémentaires, substituables ou cumulatives. Par exemple, est-ce que prendre beaucoup la voiture au quotidien m'amène aussi à ne pas avoir d'angoisse pour la prendre en longue distance, ou au contraire est-ce que je n'ai qu'une envie, c'est de la laisser enfin au garage et de prendre un train à grande vitesse ?

Thématiques associées :

MODES DE VIE

Pour citer cette publication :

Yoann Demoli (29 Mars 2023), « Les valeurs environnementales au défi des pratiques de mobilité », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 22 Juillet 2024, URL:
<https://forumviesmobiles.org/videos/15842/les-valeurs-environnementales-au-defi-des-pratiques-de-mobilite>

Licence Creative Commons

Les Vidéos du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France.

Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

¹ <https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/13601/manuel-de-sociologie-des-mobilites-geographiques-de-leslie-belton-chevalier-nicolas-oppenchaim-et>

² <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>

³ <http://forumviesmobiles.org>

⁴ <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>

⁵ http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact