

LES SÉMINAIRES DE L'ANNÉE

Mardi 17 septembre 2019

Le compteur Linky en question(s)
Aude DANIELI, LATTS, UPEM

Jeudi 17 octobre 2019

Le data marketing et la fabrique du
consentement

Thomas BEAUVISAGE & Kevin
MELLET, SENSE, Orange Labs

Mardi 26 novembre 2019

Comment analyser les collectifs
d'amateurs en ligne?

Valérie BEAUDOIN, SES,
Télécom ParisTech

Mardi 28 janvier 2020

La démotorisation des ménages:
un fait urbain?

Leslie BELTON-CHEVALLIER,
IFSTAR

Mardi 25 février 2020

L'entrée des facteurs dans la *silver
economy*

Nicolas KLEIN, Printemps,
UVSQ

Mardi 24 mars 2020

Organiser l'autonomie du travail.
Organisation agile et management.

Pascal UGHETTO, LATTS,
UPEM

Jeudi 2 avril 2020

Retour à Roissy. Un voyage sur le
RER B

Marie-Hélène BACQUE, LAVUE,
Université Paris Ouest Nanterre
La Défense

Jeudi 14 mai 2020

Ce que l'Open data fait au
gouvernement urbain

Antoine COURMONT, Sciences
Po Paris

Mardi 16 juin 2020

Les nouvelles frontières du travail
à l'ère du numérique

Patrice FLICHY, LATTS, UPEM

SÉMINAIRE DU GRETS

MARDI 28 JANVIER 2020 (9H30 – 12H30)

Maison Suger / FMSH, 16-18 rue Suger, Paris 6^{ème}

**La démotorisation des ménages: renoncement ou
renouvellement des formes de l'attachement à la voiture ?
Regards par les modalités de la socialisation automobile**

**Leslie BELTON CHEVALLIER,
Université Gustave Eiffel - IFSTAR**

La séance sera introduite par Magali PIERRE - EDF R&D

Depuis plusieurs années, diverses politiques de mobilité urbaines tentent de réduire la place de l'automobile au cœur des villes : réduction des voies de circulation ou du nombre de places de stationnement, augmentation des frais de parking, diminution de la vitesse de circulation autorisée en ville, interdictions de circulation temporaires ou définitives pour les véhicules les plus polluants ou mise en place de péages urbains. On peut y voir une forme d'incitation « par le haut » à abandonner ou réduire l'usage de la voiture particulière pour diminuer le trafic automobile et ses pollutions.

Pourtant, dans les faits, si la diminution de la place de l'automobile dans les déplacements des ménages est reconnue comme un levier pour une transition plus durable des territoires, les ménages se démotorisent peu à l'échelle nationale. La voiture reste le mode dominant utilisé pour se déplacer et est possédée par près de 80% des ménages (INSEE 2015). Pour autant, des signaux faibles, comme la baisse francilienne du trafic automobile ou la moindre propension des *millenials* à passer le permis et à acquérir une voiture, tendent à laisser croire que la démotorisation est possible.

Définie ici comme un renoncement en propriété ou en usage à la voiture, la démotorisation reste d'abord considérée dans la littérature scientifique sur les transports comme une contrainte qui serait subie par des ménages pauvres, âgés, en situation de dépendance physique, etc. La démotorisation est aussi vue comme le fait de ménages urbains et aisés qui ont les moyens et une offre de transports à proximité.

Allant au-delà de ces représentations à éprouver empiriquement, ce séminaire visera à comprendre plus en détails les ressorts de la démotorisation pour les individus, en s'appuyant sur les résultats de l'enquête menée par Leslie Belton-Chevallier et Joseph Cacciari dans le cadre du projet ANR MoDe* (2016-2020). Nous verrons comment se construisent des carrières de motorisation et de démotorisation singulières, comment les trajectoires biographiques des ménages contribuent ou non à leur renoncement à l'automobile, et plus largement à leur rapport à l'automobile. De fait, nous verrons en quoi se passer de la voiture, bien plus qu'une simple modalité urbaine de déplacement, reste une modalité de la relation à la voiture, autrement dit un indicateur de notre socialisation à l'automobile, de ses évolutions et de sa force.

* MoDe pour motifs de Démotorisation des ménages dans les aires urbaines françaises.

Leslie Belton Chevallier est chargée de recherche à l'IFSTTAR (nouvellement Université Gustave Eiffel) au sein du département AME. Sociologue des mobilités et des modes de vie, ses travaux de recherche visent à comprendre les pratiques de mobilité des individus, leurs constructions sociale et spatiale ainsi que leurs évolutions, plus particulièrement en lien avec la diffusion des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et les exigences ou impératifs de développement durable de nos sociétés.

REFERENCES

Leslie Belton Chevallier, Nicolas Oppenheim, Stéphanie Vincent (2019). *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*, Presses Universitaires François Rabelais.

Leslie Belton Chevallier, Sylvie Fol, Benjamin Motte-Baumvol, Yves Jouffe (2018). "Coping with the costs of car dependency: A system of expedients used by low-income households on the outskirts of Dijon and Paris", *Transport Policy*, vol. 65, p. 79-88.

Leslie Belton Chevallier et Giulio Mattioli (2017). La mobilité est-elle un remède à la pauvreté ? Regards Croisés [en ligne], *Forum Vies Mobiles* : <http://fr.forumviesmobiles.org/regards-croises/2017/04/24/mobilite-est-elle-remede-pauvrete-3594>