



**HAL**  
open science

# Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile

Yoann Demoli

► **To cite this version:**

Yoann Demoli. Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2017, 2017 (01-02), pp.83-101. 10.4074/S0761898017002072 . hal-01670590

**HAL Id: hal-01670590**

**<https://hal.science/hal-01670590>**

Submitted on 21 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile

## Taking the Wheel or Quitting Driving. Social Inequalities in Driving a Car

Yoann Demoli

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2017

**Résumé** À partir de l'exploitation statistique des données de l'*Enquête nationale transports et déplacements* réalisée en 2007-2008, cet article réexamine les déterminants classiques de la diffusion de la mobilité automobile, en proposant un déterminant majeur mais peu étudié, le poids de la socialisation et des ressources familiales dans l'accès au volant. Deux questions seront successivement formulées : Qui détient le permis mais ne conduit pas ? Quelles ressources permettent que le permis de conduire ne soit pas simplement une autorisation formelle mais une pratique effective ? L'analyse montrera que la socialisation à la conduite est un élément clé dans la compréhension de l'intensité de la conduite automobile de telle sorte que la mobilité automobile, plutôt qu'un capital indépendant des autres formes de capitaux, apparaît plutôt comme informée par les capitaux économique et culturel possédés par les individus.

**Mots-clés** permis de conduire · enquêtes nationales transports · inégalités sociales · inégalités de genre · socialisation à l'automobile · motilité

**Abstract** By using the French national transportation survey led in 2007-2008, this paper addresses the question of the determinants of automobility and highlights a strong driver that has been neglected: the role of socialization and familial resources. Two questions will successively be addressed: Who does hold a driving licence but does not drive ? Which resources transform the driving licence from a formal right to an actual practice ? The analysis shows that young socialization to driving is a strong determinant of taking the wheel. Thus, more than a specific capital that would be independent from other forms of capitals, automobility would seem to be driven by economic and cultural capitals owned by individuals.

**Keywords** Driving licence · National transport surveys · Socialization to automobile · Social inequalities · Gender inequalities · Motility

### Introduction

À partir de l'exploitation statistique des données de l'*Enquête nationale transports et déplacements* (ENTD) réalisée en 2007-2008 (*cf.* Encadré 1), cet article réexamine les déterminants classiques de la diffusion de la mobilité automobile, en soulignant le poids de la socialisation et des ressources familiales dans l'accès au volant. De nombreux travaux ont déjà exploré la diffusion du permis de conduire et de l'accès au volant, mettant en avant essentiellement le rôle prégnant des variables individuelles du sexe [1] [2] [3] (quant au cas des hommes et du rôle de la conscription dans l'accès au permis [4] [5]), du statut d'activité, de la cohorte [6] ainsi que des ressources monétaires [7]. Moins nombreuses sont les études consacrées aux déterminants familiaux de l'accès à l'automobile, permettant de comprendre une socialisation plus ou moins propice à la voiture. Pourtant, des travaux ethnographiques [8] confirment le rôle essentiel des proches (parents mais aussi grands-parents) dans l'accès à l'automobile, rôle qu'une étude statistique sur le cas de l'agglomération lyonnaise désigne comme central, au sein de plusieurs étapes dans la carrière de l'accès à l'automobile [9]. Dans un article programmatique, consacré à l'acquisition de la motilité au sein des familles, Vincent Kaufmann et Éric D. Widmer [10] envisagent la socialisation à la conduite comme fondamentale dans la construction des dispositions à la mobilité automobile. Toutefois, cette socialisation est essentiellement pensée dans le fonctionnement de la famille au quotidien, selon trois axes compris comme des styles d'éducation parentale (autonomie/fusion ; ouverture/fermeture ; régulation) que les auteurs ne relient guère à des propriétés objectivables. La motilité ainsi définie « s'ajoute[rait] aux autres types de capitaux, économique, culturel, social, structurant les trajectoires de vie » [10 : 212] et ne permet guère de comprendre

Yoann Demoli (✉)  
UVSQ, faculté de sociologie, 78280 Guyancourt  
e-mail : yoann.demoli@uvsq.fr

la différenciation des pratiques. Afin de comprendre les différenciations sociales dans l'accès à l'automobile, nous proposons pour notre part de définir la socialisation à la conduite dans l'articulation de plusieurs indicateurs permettant de penser une plus ou moins grande familiarité à l'automobile. Nous pensons que, d'une part, le rapport à l'automobile se construit à la fois dans l'enfance, mais aussi dans l'entrée à l'âge adulte et, d'autre part, que ce rapport à l'automobile dépend étroitement des capitaux familiaux. Au cours de la socialisation primaire, de tels indicateurs semblent pertinents : la famille disposait-elle d'une voiture dans l'enfance de l'individu ? Cette motorisation a-t-elle été continue ? Les deux parents disposaient-ils du permis et étaient-ils tous les deux conducteurs ? On entend aussi par là une forme de socialisation secondaire, étroitement liée à la première. Dans ce cas, ces indicateurs d'exposition à l'automobile sont l'âge à l'obtention du permis de conduire ; l'âge à la première voiture détenue ; l'usage et l'intensité de la conduite automobile. Ainsi définie, il s'agirait de voir si la socialisation à la conduite automobile repose sur des différenciations selon les sexes, selon les cohortes, mais aussi selon le niveau de richesse et le capital culturel. Au lieu d'être une composante autonome de la socialisation familiale, la socialisation à la conduite se comprendrait comme l'effet des inégalités en termes de genre, mais aussi de capital culturel et de capital économique.

Notre propos articule deux temps. Le premier consiste à poser la question suivante : Qui détient le permis mais ne conduit pas ? Dans un deuxième temps, il s'agira de formuler positivement cette interrogation, en se demandant quelles ressources permettent que le permis de conduire ne soit pas simplement une autorisation formelle mais plutôt une pratique effective. Il s'agit donc de déplacer le regard : plutôt que d'étudier l'ampleur de la diffusion du permis de conduire [6] ou les déterminants de la motorisation et de l'usage de la voiture [11], l'analyse portera sur les limites de l'usage du permis, parmi ses titulaires. Ne pas conduire, tout en étant titulaire du permis, est envisagé comme un cas particulier d'un continuum, d'un accès moindre au volant (pratique occasionnelle) jusqu'à la pratique régulière tout au long de la vie. Ainsi, notre propos s'attache à mieux comprendre les déterminants individuels et contextuels liés à la pratique de la conduite et entend explorer les freins à la mobilité automobile. Cette question apparaît d'autant plus essentielle que les politiques publiques promouvant la mobilité automobile s'appuient majoritairement sur l'acquisition du permis de conduire – et non son actualisation, qui fait figure d'angle mort des analyses. Mieux comprendre de tels ressorts, c'est ainsi comprendre – et, peut-être surmonter – des obstacles à la mobilité, dont le rôle dans l'intégration sociale des individus est pourtant majeur.

Dans un premier temps, nous étudierons les caractéristiques de la population qui, tout en détenant le permis B, ne conduit pas. Après avoir dressé le portrait social de cette population relativement rare (environ 10 % des titulaires du permis), nous essaierons de mieux comprendre les déterminants à l'œuvre dans l'arrêt de la conduite automobile et grâce à la construction d'un espace social de l'arrêt de la conduite, nous verrons que la socialisation à la conduite y joue un rôle majeur. Portant sur un champ plus large, puisque nous prendrons en compte l'ensemble des titulaires du permis, l'analyse tâchera de montrer ensuite que la socialisation à la conduite est un élément clé dans la compréhension de l'intensité de la conduite automobile de telle sorte que la mobilité automobile, plutôt qu'un capital indépendant des autres formes de capitaux, apparaît plutôt comme informée par les capitaux économique et culturel possédés par les individus.

### **Avoir le permis sans conduire : un essai de typologie**

Les titulaires du permis de conduire, dont le nombre en 2007 peut être estimé à 38,8 millions d'individus en France, affirment, en grande majorité, prendre régulièrement le volant, selon l'enquête Nationale Transports et Déplacements. Ils sont ainsi 83,5 % à répondre conduire toutes les semaines ; 10,3 % ne conduisent qu'occasionnellement et 6,2 % disent ne jamais prendre le volant, soit environ 2,4 millions de personnes. Autrement dit, l'accès à la mobilité que semble impliquer le permis de conduire n'induit pas mécaniquement un accès complet au volant. Comment comprendre cette dissimilarité entre les deux phénomènes ? Afin d'étudier cette relation, il s'agit d'abord de décrire la population concernée. L'âge, mais également le sexe, sont, à cet égard, des déterminants majeurs, fortement liés non à des invariants naturels, mais à des contextes de socialisation à la conduite. La construction d'une analyse des correspondances multiples nous permettra alors de voir que les situations liées à l'abandon de la conduite sont multiples, liées à des propriétés sociales bien spécifiques, qui, loin d'être indépendantes, font système.

### **Le vieillissement, déterminant majeur de l'abandon de la conduite ?**

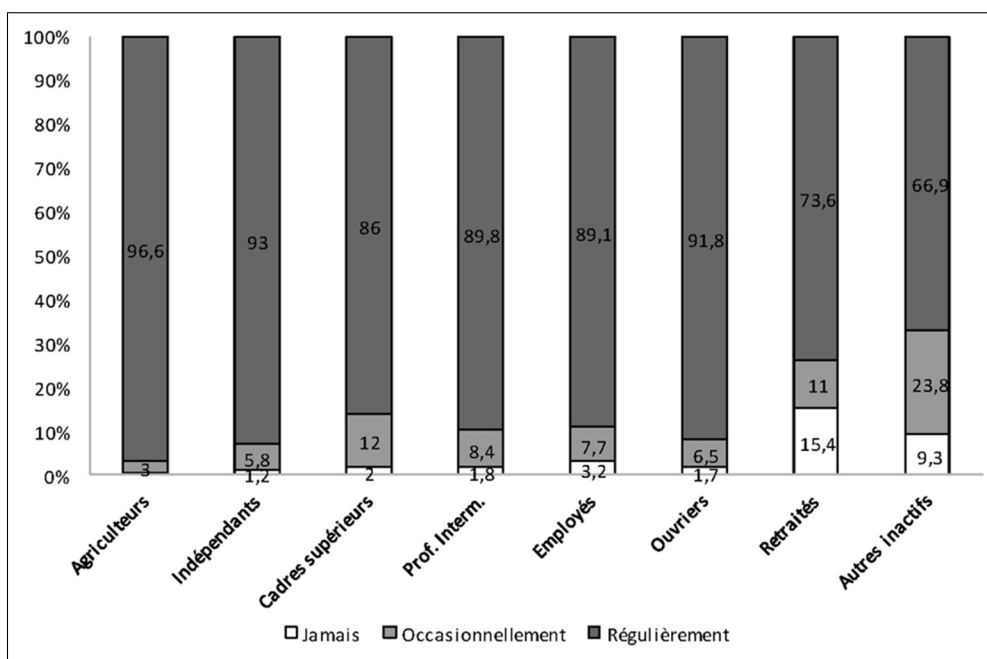
Parmi les titulaires du permis B, observons comment la catégorie socioprofessionnelle est liée à la fréquence de la conduite – cf. Figure 1. Les actifs se distinguent par une fréquence très élevée de la conduite régulière : au sein de toutes les catégories socioprofessionnelles, la proportion avoisine 90 %. Le gradient social observé classiquement

**Encadré 1 : L'enquête nationale transports et déplacements**

Cet article repose sur l'exploitation de différents fichiers issus de l'*Enquête nationale transports et déplacements* (ENTD) réalisée en 2007-2008, auprès d'un échantillon de 20 178 ménages, constitués de 44 958 individus.

L'objectif de l'ENTD, qui s'inscrit dans la lignée des enquêtes nationales transports réalisées en 1967, 1974, 1981 et 1993, vise la connaissance des déplacements des ménages métropolitains, quel que soit le mode de transport.

Pour ce faire, l'enquête repose sur un dispositif articulant cinq modes de collecte. Des questionnaires sont passés pour connaître les caractéristiques socio-démographiques du ménage, d'une part, et les caractéristiques ainsi que les mobilités quotidiennes des individus les composant, d'autre part. Un individu est également tiré au sort dans chaque ménage et remplit un carnet recensant ses déplacements quotidiens et de longue distance. Un carnet véhicule est par ailleurs rempli par les ménages, lorsqu'il possède au moins une automobile et renseigne les usages qui en sont faits durant une période donnée. Enfin, un sous-échantillon d'individus a renseigné une fiche biographique recensant, annuellement depuis la naissance, la mobilité quotidienne, l'accès à une automobile, la pratique de la conduite et les lieux qui y sont liés. Ce sous-échantillon, exploité ici de façon inédite, permet de décrire des carrières de mobilité et de mieux comprendre la socialisation à la conduite et l'intensité d'une telle pratique tout au long de la vie.



**Fig. 1** Fréquence de la conduite selon la catégorie socioprofessionnelle

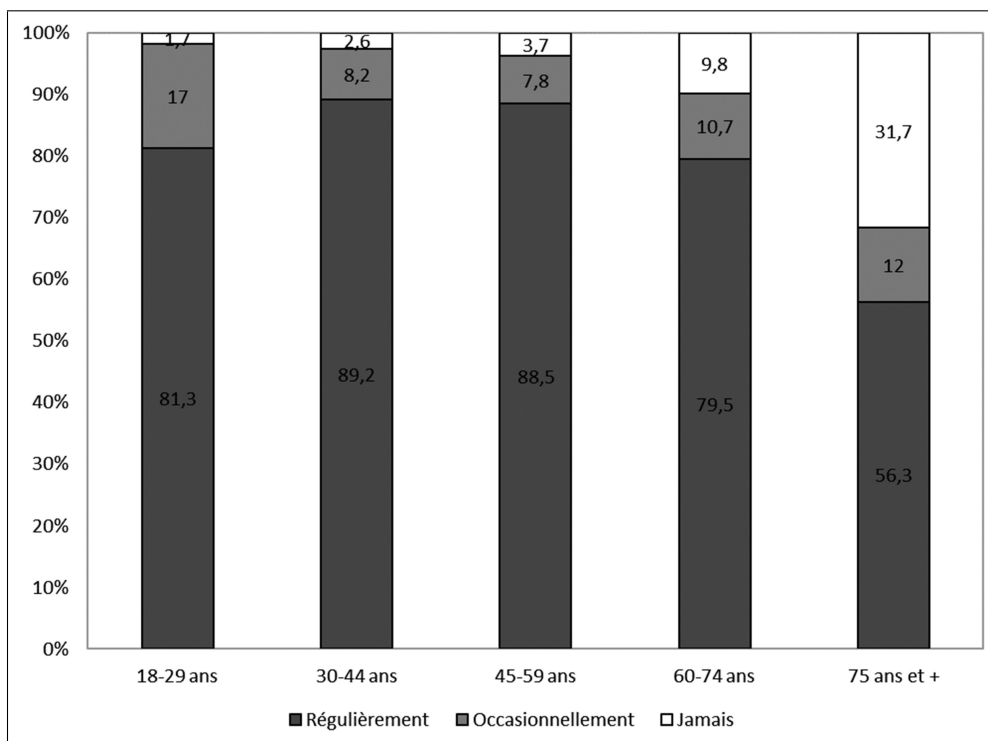
Champ : Ensemble des majeurs détenant le permis de conduire Source : ENTD

Note de lecture : Sur 100 agriculteurs titulaires du permis de conduire, 96,6 conduisent régulièrement une voiture.

en sociologie de la consommation apparaît ici peu clair, montrant de prime abord une banalisation de la pratique de la conduite parmi l'ensemble de la population détentrice du permis. Seuls les inactifs semblent se distinguer par un usage moindre. Les retraités titulaires du permis de conduire sont ainsi 15 % à ne jamais conduire et 11 % à conduire occasionnellement. Ces pourcentages sont respectivement de 9 et 24 % pour les autres inactifs (étudiants, chômeurs n'ayant jamais travaillé, hommes et femmes au foyer...). Deux phénomènes, étroitement liés, sont ainsi mis en exergue : la pratique de la conduite est fortement ancrée

dans l'activité, d'une part ; elle est fortement insérée dans la position des individus dans le cycle de vie d'autre part. Cet effet nous invite à comprendre comment l'avancée en âge influe sur la pratique de la conduite.

Les effets du vieillissement sur la conduite automobile ont été analysés à de nombreuses reprises [12] [13], dans une perspective de sécurité routière notamment. L'abandon de l'automobile y est analysé comme un processus de déprise en plusieurs étapes, similaire à ce que l'on observe pour d'autres pratiques sociales (notamment la pratique de la télévision, d'après les travaux de Caradec [14]), déprise liée



**Fig. 2** Fréquence de la conduite selon l'âge

Champ : Ensemble des majeurs détenant le permis de conduire

Source : ENT-D

Note de lecture : Sur 100 titulaires du permis de conduire âgés de 18 à 29 ans, 81,3 conduisent régulièrement une voiture.

à des « mésusages » [12] de la conduite. La figure 2, croisant l'âge et la pratique de la conduite, confirme une corrélation positive forte entre l'âge et l'abandon de la conduite – sans qu'une semblable corrélation ne puisse être établie pour la pratique occasionnelle, qui répond vraisemblablement à d'autres logiques. Ce phénomène de déprise n'est toutefois pas majoritaire et touche différemment les individus selon leurs propriétés sociales, notamment leur volume de capital, leur sexe et l'intensité de leur socialisation à la conduite. Si les effets du vieillissement sur la déprise automobile tendent souvent à être abordés de manière homogène, comme s'ils étaient les mêmes pour toutes et tous, on voit toutefois que l'avancée en âge n'a pas les mêmes effets sur la conduite automobile selon les propriétés sociales des individus, de la même façon que le vieillissement n'a pas les mêmes effets en matière de pratique télévisuelle selon les catégories socioprofessionnelles<sup>1</sup>. Phénomène bio-psychologique, le vieillissement a des effets sociaux bien différenciés selon les caractéristiques des individus, touchant plus précocement

<sup>1</sup> Vincent Caradec montre ainsi que l'intensité d'écoute de la télévision augmente avec le passage en retraite, mais que cette augmentation est moindre lorsque l'on se déplace dans le haut de l'espace social. Le phénomène de déprise y est par ailleurs plus lent pour les membres des catégories les plus qualifiées [14]

les plus populaires<sup>2</sup>, de telle sorte que l'on peut envisager l'avancée en âge comme un facteur de différenciation sociale dans le rapport à l'automobile.

Pour mieux comprendre les déterminants de ce phénomène, nous réalisons une régression logistique, modélisant la probabilité de ne jamais conduire, sur le champ des conducteurs âgés de 60 ans et plus, dont les résultats sont présentés dans le tableau 1<sup>3</sup>. Nous incluons des déterminants à plusieurs échelles : à l'échelle individuelle, nous retenons les variables de sexe (modalité de référence : être un homme), d'âge (modalité de référence : avoir entre 60 et 64 ans), de niveau de diplôme (modalité de référence : aucun diplôme, ou brevet des collèges), de la dernière catégorie socioprofessionnelle occupée (modalité de référence : Ouvrier) et de l'âge à l'obtention du permis de conduire (modalité de référence : Permis obtenu avant 30

<sup>2</sup> Phénomène lisible dans les écarts systématiques de l'espérance de vie, mais aussi de l'espérance de vie en bonne santé entre les groupes sociaux.

<sup>3</sup> Notre échantillon est uniquement représentatif des ménages ordinaires et ne peut être étendu aux personnes résidant dans des institutions comme les maisons de retraite ou les établissements de soins. C'est ainsi une part non négligeable des individus de plus de 60 ans que notre enquête n'est pas à même de couvrir et qui échappent à nos traitements statistiques.

**Tableau 1.** Régression logistique modélisant la probabilité de ne jamais conduire pour les titulaires du permis B de 60 ans et plus. Présentation des coefficients logistiques

Variable	Modalité	Coef.	Erreur type	Significativité
<b>Constante</b>		-2,6950	0,2175	***
<b>Sexe (référence : homme)</b>	Femme	-0,1239	0,2218	ns
<b>Âge (référence : 60-64 ans)</b>	65-69 ans	0,1449	0,2220	ns
	70-74 ans	0,5521	0,2044	***
	75-79 ans	1,0295	0,2002	***
	80 ans et plus	2,3201	0,1799	***
<b>Âge x Sexe (référence : homme x modalité)</b>	Femme et 65-69 ans	0,4589	0,2681	*
	Femme et 70-74 ans	0,5885	0,2507	***
	Femme 75-79 ans	0,5451	0,2480	**
	Femme et 80 ans et plus	0,4335	0,2316	**
<b>Diplôme (référence : brevet des collèges ou sans diplôme)</b>	Supérieur au bac	-0,4101	0,1370	***
	Baccalauréat	-0,2969	0,1452	**
	BEP, CAP, BP	-0,1548	0,0964	*
<b>Catégorie socioprofessionnelle (référence : ouvriers)</b>	Agriculteurs	-0,1948	0,1570	ns
	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	-0,1079	0,1417	ns
	Cadres supérieurs	-0,3799	0,1541	***
	Professions intermédiaires	-0,1397	0,1283	ns
	Employés	0,0790	0,1170	ns
	Autres inactifs	-0,0866	0,1692	ns
<b>Âge à l'obtention du permis (référence : 22 ans et moins)</b>	Plus de 22 ans	0,1753	0,0800	**
<b>Composition du ménage (référence : une personne)</b>	Au moins deux personnes	-0,7787	0,1507	***
<b>Lieu de résidence (référence : espace rural)</b>	U.U. < 50 000 habitants	0,0628	0,1292	ns
	50 000 < U.U. < 100 000	0,3270	0,1427	**
	U.U. > 100 000	0,4068	0,1174	***
	Île-de-France	0,9161	0,1206	***
<b>Niveau de revenus par U.C. (référence : 1<sup>er</sup> quintile)</b>	2 <sup>e</sup> quintile	-0,1877	0,1117	*
	3 <sup>e</sup> quintile	-0,4535	0,1174	***
	5 <sup>e</sup> quintile	-0,5634	0,1234	***
	5 <sup>e</sup> quintile	-0,8252	0,1275	***
<b>Existence d'un autre conducteur dans le ménage (référence : aucun autre conducteur dans le ménage)</b>	Autre(s) conducteur(s) dans le ménage	-0,1946	0,1407	*
<b>Existence d'un autre conducteur dans le ménage x sexe (référence : homme x autre conducteur dans le ménage)</b>	Femme x Autre conducteur dans le ménage	1,1028	0,1662	***
<b>Proximité des commerces (référence : moins de 300 mètres)</b>	300-599 mètres	0,5899	0,1091	***
	600-999 mètres	0,4177	0,1160	**
	1 000 mètres et +	0,2808	0,1335	**
<b>Proximité des transports en commun (référence : moins de 300 mètres)</b>	300-599 mètres	0,1890	0,1177	*
	600-999 mètres	0,0588	0,1329	ns
	1 000 mètres et +	0,0559	0,1685	ns

Champ : Ensemble des détenteurs du permis B d'au moins 60 ans.

Source : ENTD

Note de lecture : Avoir 80 ans et plus plutôt que 60-64 ans multiplie par  $\exp(2,3201) = 10,2$  la probabilité de ne jamais conduire plutôt que pratiquer encore la conduite, toutes choses égales par ailleurs présentes dans le modèle. Les symboles \*, \*\*, \*\*\* renvoient à des coefficients significatifs aux seuils de 10 %, 5 % et 1 %. « ns » renvoie à un coefficient non significatif.

ans). À l'échelle du ménage, nous introduisons les variables de lieu de résidence (modalité de référence : zone rurale), de niveau de revenus, en quintiles de niveau de vie par unité de consommation (modalité de référence : premier quintile), du nombre de personnes dans le ménage (modalité de référence : au moins deux personnes) de la présence dans le ménage d'un autre titulaire du permis (modalité de référence : Pas d'autre titulaire du permis dans le ménage). Nous introduisons également deux effets d'interaction entre l'âge et le sexe d'une part ; et entre la présence d'un conjoint titulaire du permis et le sexe d'autre part. Ces interactions visent à déceler si l'effet du sexe est semblable eu égard au vieillissement et à l'existence d'un autre conducteur au sein du ménage. Enfin, nous utilisons des variables contextuelles concernant le lieu de résidence, informant sur la proximité d'infrastructures de transports en commun à proximité du domicile (modalité de référence : moins de 300 mètres) et de petits commerces (modalité de référence : moins de 300 mètres).

Ce traitement statistique nous permet de dresser les constats suivants : la déprise automobile apparaît bien liée à l'avancée en âge. La croissance des coefficients avec les modalités de l'âge montre en effet que, toutes choses égales par ailleurs, les octogénaires ont plus de chances d'avoir arrêté la conduite que les septuagénaires, eux-mêmes plus fréquemment susceptibles d'avoir abandonné le volant que leurs cadets. Toutefois, cet effet de l'âge est largement modulé par d'autres déterminants, ayant trait notamment au volume global de capital d'une part et au sexe d'autre part. Par rapport aux non-diplômés, qui constituent la catégorie de référence, les individus possédant le BEP ou le BP, ou a fortiori les bacheliers ou les diplômés du supérieur, ont, *ceteris paribus*, une probabilité plus faible de ne jamais conduire. Au-delà du capital culturel, le capital économique a également un rôle prégnant : l'appartenance aux quintiles les plus élevés de la distribution des revenus diminue la probabilité de ne plus conduire. Être une femme, plutôt qu'un homme, a des effets complexes sur la variable d'intérêt. Si la modalité « femme » n'est pas significativement différente de zéro dans le modèle présenté (ce qui ne nous permet pas de conclure de la nullité de l'effet du sexe), les deux effets d'interaction introduits dans le modèle nous indiquent que l'effet du genre est modulé par les effets de deux variables. Tout d'abord, l'interaction modélisée entre l'âge et le sexe montre que l'effet du vieillissement n'a pas du tout la même intensité chez les hommes et chez les femmes. Le signe positif des effets d'interactions de l'âge et du sexe montre que, à tous âges, être une femme accroît la probabilité d'abandonner le volant, par rapport au fait d'être un homme au sein des mêmes tranches d'âge. Par ailleurs, être une femme au sein d'un ménage comptant un autre détenteur du permis B, plutôt qu'être un homme dans cette même

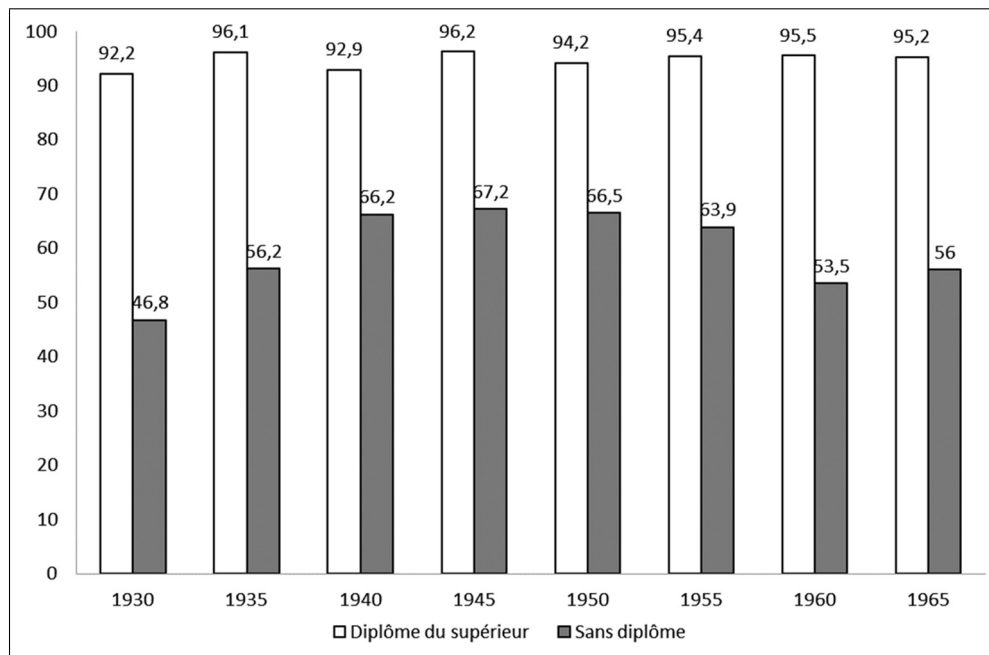
situation, accroît très fortement la probabilité d'abandonner le volant. En bref, le vieillissement *per se* accroît davantage la probabilité d'abandonner la conduite pour les femmes, qui se voient plus souvent contraintes d'arrêter la conduite, en présence d'un autre conducteur au sein du ménage : ce n'est pas tant être femme qui augmente l'arrêt de la conduite, qu'être une femme âgée ou une femme ayant un conjoint susceptible de conduire. D'autres contraintes structurelles viennent par ailleurs influencer l'arrêt de la conduite : si la proximité des transports en commun ne semble pas être liée, dans le modèle spécifié, à l'abandon de la conduite, la proximité de commerces, quant à elle, apparaît être une variable encourageant l'arrêt de la conduite. Cet effet doit non s'entendre dans une logique déterministe des caractéristiques de l'espace, mais dans un projet de rapprochement des aménités résidentielles pour des personnes qui repensent leur localisation géographique, afin de pallier une déprise automobile anticipée [15].

Malgré la diffusion massive de la conduite, qui pourrait amener une mobilité plus forte, rendre effectif l'apprentissage de la conduite obéit à d'autres logiques et des contraintes sociales qui ne font pas coïncider le droit formel et la pratique effective. Passer de l'une à l'autre peut être obéré par les facteurs que nous avons mis en lumière. L'acquisition d'une compétence de mobilité ne suffit pas à la mise en œuvre de pratiques de mobilité et, certaines propriétés sont susceptibles de mettre à mal ce lien entre motilité et mobilité. Aussi, les déterminants de cette actualisation ne sont pas univoques. Le vieillissement ne doit pas être considéré ici comme un phénomène homogène, qui engendrerait, pour tous les conducteurs âgés des difficultés cognitives menant à des mésusages de la conduite : les propriétés sociales des individus, et notamment leur sexe, viennent largement moduler les comportements examinés. C'est ainsi l'objectif des paragraphes suivants que de mieux comprendre les freins à l'automobilité des femmes.

### La diffusion féminine du permis de conduire et ses limites

Avant de saisir le phénomène du non-recours au permis de conduire chez les femmes, rappelons quelques faits sur la diffusion féminine du permis, qui a été étudiée ailleurs [3]. La diffusion féminine du permis de conduire a été particulièrement tardive : alors que deux tiers des hommes disposaient du permis en 1967, ce n'est le cas que de 22 % des femmes. Il faut attendre 1981 pour que plus d'une femme majeure sur deux ait le permis de conduire, et en 2007, le taux de détention s'établit à 76 % pour les femmes (contre 91 % pour les hommes).

Cette diffusion a par ailleurs connu une logique verticale particulièrement prégnante pour les femmes, qui n'ont pas



**Fig. 3** Taux féminin de détention du permis de conduire selon le niveau de diplôme par cohorte

Source : Enquêtes nationales transports 1981, 1993 et 2008

Champ : Femmes majeures diplômées du supérieur et sans diplôme

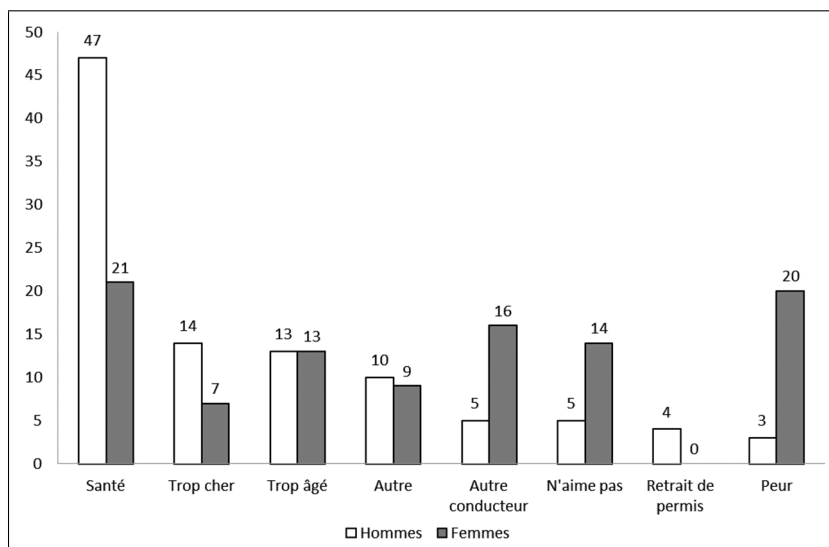
Note de lecture : Sur 100 femmes nées diplômées du supérieur entre 1930 et 1934, 92,2 possèdent le permis de conduire.

bénéficié de la conscription dans le passage du permis [4] [5] : au début du XX<sup>e</sup> siècle, seules les femmes de l'aristocratie et de la grande bourgeoisie figuraient parmi la minorité de femmes au volant. Les écarts entre femmes diplômées et femmes faiblement diplômées restent pérennes pour l'ensemble des cohortes de femmes du XX<sup>e</sup> siècle – cf. Figure 3. Comment expliquer cette corrélation forte et pérenne au fil des cohortes entre la détention du permis et le niveau d'études ? Cette corrélation renvoie en fait à l'effet d'une troisième variable, l'origine sociale. Le permis, à l'instar du diplôme, nécessite un investissement familial inégalement distribué selon les groupes sociaux [9] : les femmes dont l'origine sociale est la plus favorisée seraient plus susceptibles de posséder un diplôme et de détenir le permis de conduire. D'abord financier, cet investissement prend aussi la forme, pour les cohortes les plus âgées, d'une socialisation à la conduite, possible au sein des familles les plus dotées en capitaux dans une France alors peu motorisée.

Toutefois, la détention du permis ne mène pas tous les titulaires du papier rose sur la route et, parmi eux, les femmes sont nombreuses. Sur 100 titulaires du permis ayant abandonné la conduite, près de deux tiers sont des femmes. Interrogés sur le motif principal les poussant à ne plus conduire, hommes et femmes donnent des réponses tout à fait dissemblables (cf. Figure 4). La santé et l'âge sont invoqués très majoritairement par les hommes pour

justifier l'arrêt de la conduite : c'est le cas pour près de 60 % des hommes qui ne conduisent plus, contre un tiers pour les femmes. Autres motifs fortement surreprésentés chez les hommes, le coût de l'automobile ainsi que le retrait de permis (d'ailleurs exclusivement masculin dans nos données) représentent à eux deux 18 % des motifs d'abandon de la conduite pour les hommes. Du côté des femmes, pour 34 % d'entre elles, ce sont la peur et le manque de goût pour la conduite qui expliquent principalement un tel comportement – contre une proportion de 8 % d'hommes. On peut comprendre l'inégale prévalence parmi les sexes de tels motifs comme les effets des stéréotypes de sexe attachés à la conduite – peur et manque de goût pour la conduite pouvant être liés au sentiment de ne pas être à sa place en tant que conductrice : « La conduite étant considérée comme une activité masculine, et le masculin étant la catégorie sociale dominante dans notre société, cela peut avoir un effet sur la manière dont les femmes perçoivent leurs propres compétences de conduite » [16 : 57]. La présence d'un autre conducteur dans le ménage est enfin un motif très différemment convoqué selon le sexe : trois fois plus de femmes que d'hommes renoncent à la conduite pour laisser exclusivement le volant à leur conjoint. Comme le montrent les travaux de Coube *et al.* [17], les femmes ont un rapport à l'automobile d'autant moins intense qu'elles sont en couple avec un conjoint titulaire du permis de conduire alors que la présence d'une





**Fig. 4** Motif principal de l'arrêt de la conduite selon le sexe

Champ : Ensemble titulaires du permis ne conduisant pas.

Source : ENTID

Note de lecture : Sur 100 hommes titulaires du permis et ne conduisant plus, 47 ont invoqué la santé comme motif principal de l'arrêt de la conduite.

conjointe susceptible de conduire n'a pas d'effet sur le rapport à l'automobile des hommes.

Un examen de l'âge à l'arrêt de la conduite permet d'approfondir nos résultats. Le vieillissement est ainsi évoqué de manière plus précoce chez les femmes : l'âge moyen à l'arrêt de la conduite est de 67 ans pour les femmes, contre 76 pour les hommes. Hormis pour le motif lié à l'état de santé, l'abandon de la conduite survient fréquemment à des âges plus précoces.

Ces phénomènes ne doivent toutefois pas dissimuler des différences fortes entre femmes. Ainsi, la dotation en capital culturel est fortement liée à la pratique de la conduite : les femmes peu diplômées (Brevet des collèges au plus) sont ainsi plus de 16 % à ne jamais conduire, contre 4 % pour les diplômées du supérieur. Ce volume global de capital apparaît particulièrement important dans la différenciation des pratiques liée au vieillissement. Alors même que les femmes cadres prennent moins régulièrement le volant que les ouvrières, les employées ou les professions intermédiaires dans la période d'activité (83 % des cadres conduisent régulièrement entre 30 et 44 ans, contre 93, 92 et 88 % respectivement pour les catégories sociales citées), elles se distinguent par une poursuite de la conduite plus fréquente aux âges plus avancés. Ainsi, pour la tranche d'âge des 60-74 ans, le taux de pratique régulière de la conduite s'établit à 83 %, contre 65 % pour les ouvrières ou 73 % pour les professions intermédiaires.

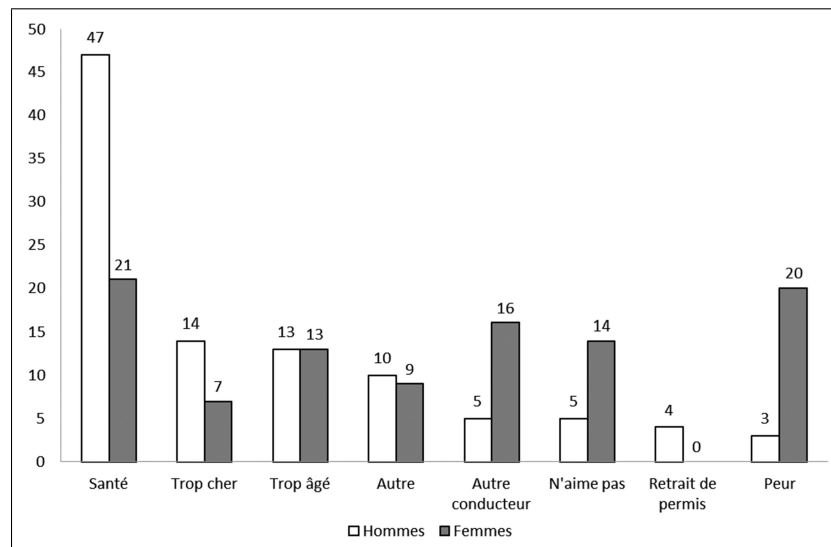
Vieillesse et genre constituent certes des phénomènes catalyseurs de l'arrêt de la conduite. Ils

ne sont toutefois pas univoques et sont sensibles à des différenciations sociales qui permettent de réinscrire l'arrêt de la conduite dans des dispositions sociales enracinées dans une socialisation à la conduite particulièrement déterminante.

### L'espace social de l'abandon de la conduite

Afin de mieux comprendre le rôle des différents phénomènes, leur intensité ainsi que leurs relations, nous recourons à l'Analyse des correspondances multiples (ACM), grâce à laquelle nous construisons un espace social de l'abandon de la conduite<sup>4</sup>. Le champ porte sur l'ensemble des individus détenant le permis B mais ne conduisant pas, soit 1 804 individus dans notre échantillon. En variables actives, figurent le motif d'arrêt de la conduite (en huit modalités : santé, peur, autre conducteur, âge, n'aime pas, retrait du permis, coûteux, autre raison) ; la durée de la conduite au cours de la vie (en quatre modalités : moins de deux ans ; entre deux et dix ans ; entre onze et vingt ans ; plus de vingt ans) ; l'âge au passage du permis (en quatre modalités : moins de vingt ans ; entre vingt et vingt-quatre ans ; entre vingt-cinq et trente ans ; plus de trente ans) ;

<sup>4</sup>Ce type de traitements a été utilisé notamment pour comprendre la morphologie sociale des ménages sans voitures et ses évolutions depuis les années 1980 [18]. Le premier chapitre de la thèse montre ainsi que la non-motorisation procède largement d'une contrainte et qu'elle est marginalement un choix tout au long de la période.



**Fig. 5** Plan des axes 1 et 2 de l'ACM. Variables actives.

Champ : Ensemble des détenteurs du permis ne conduisant pas.

Source : ENTID

Note de lecture : Chaque catégorie de symbole désigne les modalités d'une variable. La taille des symboles est proportionnelle à la contribution des modalités pour les deux axes.

l'existence d'un autre conducteur dans le ménage (variable dichotomique contrastant l'existence à l'absence d'un autre conducteur dans le ménage) ; le recours au transport en commun au cours des douze derniers mois (Oui vs Non) et le recours au train pour des trajets de plus de 100 kilomètres (Oui vs Non)<sup>5</sup>. En variables supplémentaires, nous renseignons le sexe, l'âge, la profession et catégorie socioprofessionnelle, le niveau de diplôme et la densité du lieu de résidence de l'individu.

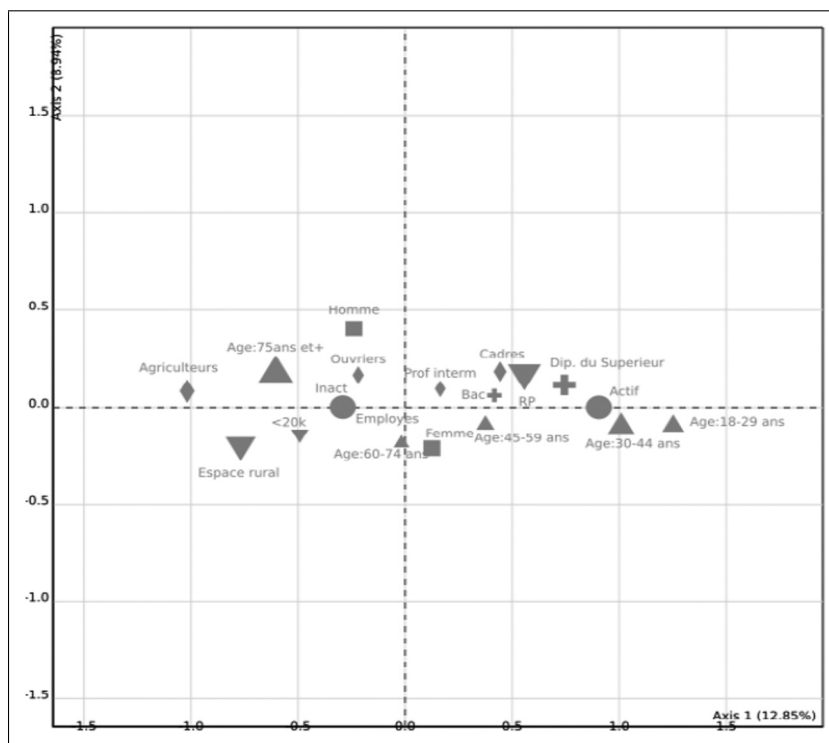
L'éboulement des valeurs propres nous conduirait à retenir quatre axes – nous commentons ici uniquement les trois premiers par souci de concision. Commençons par décrire le premier plan (Figure 5), constitué des premier et deuxième axes issus de l'ACM. Le premier axe de la figure 5 oppose les individus ayant arrêté la conduite après un usage assez long de l'automobile, pour raisons de santé, ne recourant pas aux transports en commun, aux détenteurs du permis qui ont relativement peu conduit, et recourent aux transports en commun ainsi qu'au train. Le deuxième axe, quant à lui, oppose les individus qui ont arrêté de conduire par peur ou manque de goût (la proximité des deux modalités montre combien les individus les ayant choisies sont en réalité assez proches) et ayant au sein de leur ménage un

autre conducteur aux individus qui ont arrêté la conduite, en raison notamment de leur âge.

Dans le même plan composé des axes 1 et 2, commentons maintenant la distribution des variables supplémentaires (Figure 6). L'axe 1 oppose des individus plutôt jeunes (18-29 ans et 30-44 ans), actifs, diplômés du supérieur, vivant en région parisienne, à des individus plus âgés, vivant des espaces moins denses et appartenant aux catégories populaires (ouvriers et employés). L'axe 2 contraste quant à lui plus fortement les femmes des hommes, les ruraux des urbains, les inactifs des actifs. Dans ce premier plan, l'ACM met ainsi en exergue deux logiques d'arrêt de la conduite intervenant à des moments différents du cycle de vie, contrastant des individus plutôt âgés à de jeunes gens : l'axe 1 oppose un arrêt de la conduite pour des personnes ayant longtemps utilisé la voiture à des individus n'ayant que rarement conduit après la détention du papier rose, et utilisant les transports en commun. Le deuxième axe, quant à lui, met davantage en place une opposition entre les sexes, l'arrêt de la conduite des femmes étant souvent informé par le manque de goût pour la conduite et la présence d'un conjoint qui conduit.

Enfin, le deuxième plan, présentant le premier et le troisième axe dans la figure 7, oppose fortement les motifs d'arrêt de la conduite, avec, d'une part le retrait du permis, très contributif, et, d'autre part, la raison de l'âge. Les différentes modalités de l'âge à la détention du permis sont toutes très contributives dans la construction de cet axe, montrant l'importance de la précocité de la socialisation

<sup>5</sup>Les variables de recours au transport en commun et au transport ferroviaire sont utilisées pour indiquer grossièrement l'existence de modes de transports alternatifs à la voiture particulière. Indicateurs assez frustes, puisqu'ils posent la question de l'usage au cours des douze derniers mois, ils opposent toutefois très clairement notre population, et les groupes qui la composent.



**Fig. 6** Plan des axes 1 et 2 de l'ACM. Variables supplémentaires.

Champ : Ensemble des détenteurs du permis ne conduisant pas.

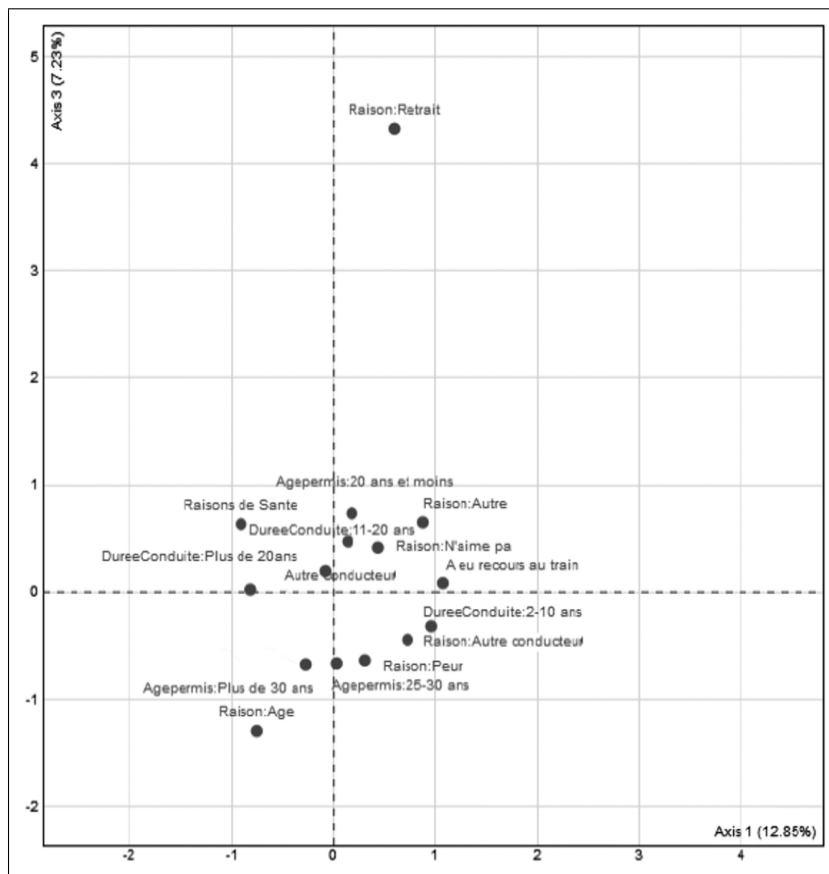
Source : ENTD Note de lecture : Chaque catégorie de symbole désigne les modalités d'une variable. La taille des symboles est proportionnelle à la contribution des modalités pour les deux axes.

à la conduite dans la diversité des situations d'arrêt de la pratique.

Grâce aux coordonnées des individus sur les quatre premiers axes de l'ACM, nous procédons à une classification ascendante hiérarchique. Cette technique est particulièrement indiquée pour dresser une typologie de groupes hétérogènes entre eux et homogènes en leur sein. La typologie présentant une classification optimale comporte cinq classes, de poids plutôt bien distribués, dont les propriétés sont présentées dans les tableaux 2a et 2b.

La première classe de la typologie inclut 27,5 % des titulaires du permis qui ne conduisent plus. Ces derniers ont arrêté essentiellement la conduite pour raisons de santé, après une pratique plutôt longue et un âge au permis de conduire relativement bas. Cette classe, composée équitablement d'hommes et de femmes, est relativement âgée, vit dans des espaces peu denses et est largement inactive. Les individus la composant connaissent une mobilité en tant que passagers de véhicules, puisque la grande majorité de la classe dispose d'un conjoint titulaire du permis B. Le deuxième cluster de la classification, soit 15 % de la population enquêtée, recouvre essentiellement des anciens conducteurs, qui ont arrêté la pratique automobile en raison de l'âge, après une pratique relativement longue.

Majoritairement féminine et veuve, cette catégorie de titulaires ne peut que rarement compter sur la présence d'un autre conducteur dans le ménage. Ce groupe a obtenu le permis de conduire à des âges souvent avancés, en raison d'un effet de génération touchant notamment les femmes les plus âgées. Le troisième groupe, 12,5 % de l'effectif total, a une pratique moins intense que les groupes précédents de la conduite automobile, avec un âge avancé au permis de conduire (plus de 47 % l'ont obtenu après 30 ans). Groupe très féminin, plus jeune que les deux groupes précédents, il a arrêté la conduite pour des raisons variées et recourt souvent aux transports en commun, dans des lieux de résidence plutôt urbains. Le quatrième groupe, qui constitue un quart de la population, conjugue une socialisation très tardive à la conduite avec un abandon très précoce du volant, causé par la peur ou le manque du goût pour la pratique. Ce groupe atteste de l'importance de la précocité de la socialisation à la conduite dans la poursuite de la pratique, notamment pour les femmes relativement peu qualifiées. Le dernier groupe, 20 % de la population, conjugue des éléments paradoxaux : alors qu'il a été socialisé rapidement à la voiture, avec un permis obtenu relativement jeune, la pratique de la conduite a été assez rapidement écartée, dans des contextes urbains très denses, où le recours aux modes de transports



**Fig. 7** Plan des axes 1 et 3 de l'ACM. Variables actives.

Champ : Ensemble des détenteurs du permis ne conduisant pas.

Source : ENTID

Note de lecture : Chaque catégorie de symbole désigne les modalités d'une variable.

alternatifs à la voiture individuelle est très fréquent – c'est la classe qui recourt le plus aux transports en commun et au train. L'abandon de la voiture peut s'entendre pour ce groupe dans un autre type de contrainte que l'âge ou la santé, puisqu'il s'agit ici d'une voiture considérée comme coûteuse.

On le voit donc bien : les logiques qui concourent à l'arrêt de la conduite sont protéiformes et articulent des propriétés sociales qui ne sont pas indépendantes des motifs d'arrêt à la conduite. Elles forment des situations largement informées par des socialisations plus ou moins précoces à l'automobile, plus ou moins propices à des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Autrement dit, moins qu'un capital qui serait mobilisable au gré des circonstances, ou réversible, les compétences en matière de mobilité se comprendraient plutôt comme informées par des propriétés sociales qui leur permettent d'être actualisées, ou, au contraire, inexploitées. Alors que l'arrêt de la conduite est considéré souvent comme l'œuvre de décisions, ou de ressorts, purement individuels,

psychologiques ou biologiques, nous avons montré que ces motifs sont ancrés dans des dispositions socialement incorporées : des phénomènes, apparemment biologiques ou psychologiques, sont en fait socialement institués. Comme d'autres pratiques, on pense à la pratique de la lecture notamment, la prise de volant sous-entend de se sentir à sa place (de conducteur – ou de lecteur), au-delà même de l'apprentissage formel d'une pratique supposée comme acquise de façon irréversible et retranscrite immédiatement dans les goûts. Au-delà d'une vision de la conduite comme un comportement purement individuel, des auteurs ont montré combien la conduite automobile pouvait être considérée comme un objet sociologique à part entière [20], dans la mesure où bien conduire, c'est savoir se conduire dans l'interaction routière, même si la cristallisation de la sécurité routière en problème public a été réalisée dans l'individualisation des comportements routiers [21] [22], qui n'est certainement pas pour ne pas jouer dans l'occultation des déterminants autres qu'individuels dans la prise du volant.

**Tableau 2a.** Caractéristiques des classes issues de la typologie. Caractéristiques liées à l'arrêt de la conduite et à la mobilité

		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
<b>Fréquence</b>		27,5 %	15,1 %	12,5 %	25,0 %	19,9 %
<b>Raisons</b>	Santé	83,9 %	12,5 %	20,9 %	2,9 %	7,2 %
	Âge	3,8 %	67,3 %	0,9 %	0,2 %	4,2 %
	Autre conducteur	3,6 %	2,9 %	12,4 %	21,0 %	22,0 %
	N'aime pas	2,8 %	1,8 %	16,9 %	29,2 %	8,6 %
	Peur	1,6 %	4,4 %	15,1 %	40,9 %	2,2 %
	Coûteux	0,8 %	8,5 %	7,1 %	0,4 %	29,8 %
	Retrait	0,0 %	0,0 %	7,6 %	0,0 %	0,0 %
	Autre	3,4 %	2,6 %	19,1 %	5,3 %	25,9 %
<b>Durée de conduite</b>	Moins de 2 ans	4,4 %	6,6 %	1,8 %	51,8 %	21,2 %
	2-10 ans	1,8 %	5,9 %	0,9 %	23,5 %	28,4 %
	11-20 ans	2,6 %	3,7 %	94,2 %	2,7 %	4,7 %
	Plus de 20 ans	91,1 %	83,8 %	3,1 %	22,1 %	45,7 %
<b>Âge au permis</b>	20 ans et moins	33,3 %	13,2 %	25,8 %	23,7 %	37,6 %
	20-24 ans	30,0 %	11,4 %	22,7 %	19,7 %	34,0 %
	25-30 ans	11,1 %	18,8 %	4,4 %	22,1 %	15,6 %
	Plus de 30 ans	25,6 %	56,6 %	47,1 %	34,5 %	12,8 %
<b>Autre conducteur</b>	Oui	67,5 %	14,7 %	50,7 %	86,5 %	21,7 %
	Non	32,5 %	85,3 %	49,3 %	13,5 %	78,3 %
<b>Recours aux transports en commun</b>	Oui	9,1 %	37,5 %	68,0 %	64,4 %	98,1 %
	Non	90,9 %	62,5 %	32,0 %	35,6 %	1,9 %
<b>Recours au train</b>	Oui	4,2 %	11,4 %	33,8 %	29,6 %	63,8 %
	Non	95,8 %	88,6 %	66,2 %	70,4 %	36,2 %

Champ : Ensemble des détenteurs du permis B ayant arrêté de conduire.

Source : ENTD

Note de lecture : La classe 1, issue de la classification ascendante hiérarchique, est composée de 27,5 % de l'ensemble des détenteurs du permis de conduire ayant arrêté de conduire. Au sein de cette classe, 83,9 % évoque pour motif principal d'arrêt à la conduite des raisons de santé.

## Le poids de la socialisation. Contraintes sociales et déterminants individuels de l'intensité de la pratique automobile

Au cours de la première partie, nous avons montré que l'arrêt de la conduite procède d'une part, d'un ensemble de situations sociales liées à des propriétés et des contextes particuliers et d'autre part, qu'elle est une situation relativement pérenne pour de nombreux groupes, liée en particulier à des socialisations à la conduite. Ce phénomène d'abandon de la conduite, s'il a le mérite de mettre en lumière des déterminants peu étudiés dans les limites de la diffusion de l'accès au volant, reste toutefois de faible ampleur – il concerne moins de 10 % des détenteurs du permis – de telle sorte qu'on ne peut, à ce stade, affirmer que l'accès au volant, dans un sens plus large, est informé par de telles situations. C'est pourquoi cette partie s'attache à décrire l'intensité du recours à la conduite, en fonction de la socialisation à l'automobile des individus

pour l'ensemble des titulaires du permis. Nous entendons par cette expression les différentes étapes du calendrier de la socialisation à l'automobile, comprenant aussi bien l'accès à une automobile dans l'enfance, l'âge au permis de conduire, l'âge de l'accès à un véhicule personnel, la durée de l'accès au volant. Cette socialisation à l'automobile ne doit pas être considérée comme une dimension indépendante des autres propriétés sociales des individus, puisqu'elle dépend largement des ressources familiales, et plus particulièrement parentales, tant l'accès au permis, la mise à disposition d'un premier véhicule par exemple, sont tout à fait dépendants de l'investissement familial [9] à la fin de l'adolescence. Le travail de Licaj *et al.* [8], mené à partir de l'enquête ménage et déplacements de l'agglomération lyonnaise réalisée entre 2005 et 2006, montre par ailleurs que l'accès à un véhicule personnel dépend de trois étapes, intimement liées aux ressources familiales : l'accès à la conduite accompagnée, l'accès au permis de conduire entre 18 et 24 ans, la disposition d'un véhicule personnel à cette même période.

**Tableau 2b.** Caractéristiques des classes issues de la typologie. Propriétés socio-démographiques

		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
<b>Fréquence</b>		27,5 %	15,1 %	12,5 %	25,0 %	19,9 %
<b>Âge</b>	18-29 ans	0,0 %	0,0 %	1,3 %	6,2 %	12,3 %
	30-44 ans	1,8 %	0,4 %	20,0 %	17,5 %	22,0 %
	45-59 ans	13,7 %	2,6 %	27,1 %	22,3 %	23,4 %
	60-74 ans	29,0 %	14,3 %	34,2 %	34,1 %	23,7 %
	75 ans et +	55,4 %	82,7 %	17,3 %	19,9 %	18,7 %
<b>Diplôme</b>	Brevet ou aucun	66,5 %	75,0 %	52,0 %	49,3 %	33,4 %
	CEP, CAP	19,4 %	10,3 %	26,2 %	22,3 %	19,5 %
	Baccalauréat	5,0 %	8,1 %	6,7 %	9,7 %	13,6 %
	Diplôme du supérieur	9,1 %	6,6 %	15,1 %	18,6 %	33,4 %
<b>Catégorie socioprofessionnelle</b>	Agriculteur	12,1 %	9,6 %	1,8 %	1,8 %	0,3 %
	Artisan, commerçant	11,5 %	11,0 %	5,3 %	5,5 %	5,0 %
	Cadre supérieur	8,1 %	8,8 %	12,9 %	9,7 %	18,4 %
	Profession intermédiaire	16,1 %	14,3 %	14,2 %	16,4 %	21,7 %
	Employé	20,0 %	27,6 %	31,1 %	30,5 %	25,6 %
	Ouvrier	19,8 %	18,4 %	19,6 %	11,9 %	11,4 %
	Inactif	11,3 %	10,3 %	10,7 %	17,0 %	10,9 %
<b>Sexe</b>	Homme	53,4 %	33,5 %	29,3 %	10,4 %	42,1 %
	Femme	46,6 %	66,5 %	70,7 %	89,6 %	57,9 %
<b>Lieu de résidence</b>	Espace rural	40,3 %	28,3 %	12,9 %	16,6 %	1,9 %
	< 20 000 hbts	13,7 %	11,4 %	6,7 %	8,6 %	1,9 %
	< 100 000 hbts	11,5 %	10,3 %	10,2 %	6,9 %	3,3 %
	> 100 000 hbts	16,3 %	23,9 %	21,3 %	24,3 %	21,4 %
	Île-de-France	18,1 %	26,1 %	48,9 %	43,6 %	71,3 %
<b>Statut</b>	Actif	4,0 %	1,1 %	41,3 %	33,2 %	48,2 %
	Inactif	96,0 %	98,9 %	58,7 %	66,8 %	51,8 %

Champ : Ensemble des détenteurs du permis B ayant arrêté de conduire.

Source : ENTD

Note de lecture : La classe 1, issue de la classification ascendante hiérarchique, est composée de 27,5 % de l'ensemble des détenteurs du permis de conduire ayant arrêté de conduire. Au sein de cette classe, aucun individu n'est âgé de moins de 29 ans.

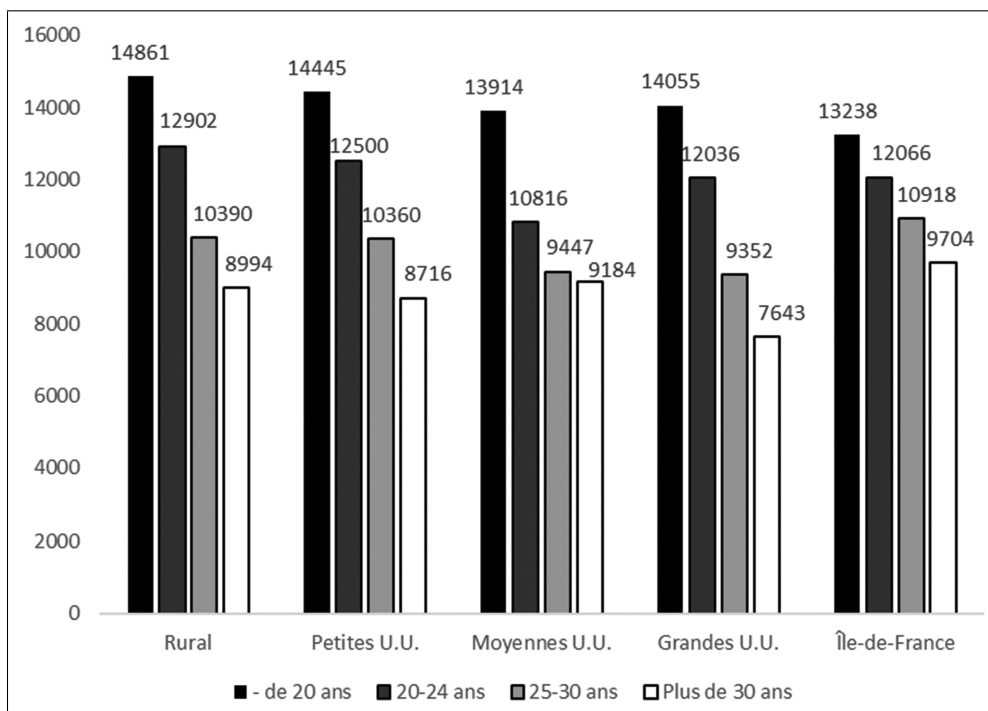
Dans un premier temps, nous présenterons des résultats en population générale, comparant les pratiques des conducteurs selon leur ancienneté du permis de conduire. Dans un deuxième temps, nous explorerons plus largement un sous-échantillon, ayant rempli le volet biographique de l'enquête, pour lequel nous disposons de données nouvelles, concernant notamment la socialisation à l'automobile dans l'enfance et le calendrier de l'accès au volant.

### Passer tôt son permis : un déterminant de poids considérable

Faute de données souvent, les travaux consacrés à la diffusion du permis de conduire analysent rarement l'âge à l'obtention du permis de conduire, qui est une variable tout

à fait pertinente pour comprendre l'ancienneté et l'intensité de la socialisation à l'automobile. Si l'article de Sophie Roux [6] note bien le rajeunissement, au fil des dates d'enquêtes, des néo-détenteurs du permis B, en utilisant des classes d'âge relativement larges (18-24 ans ; 25-34 ans ; 35 ans et plus), l'article ne s'attarde pas sur le rôle d'une telle variable dans les usages de l'automobile qui y succéderont. L'âge à l'obtention du permis de conduire n'est par ailleurs jamais évoqué dans des travaux consacrés à la motorisation des ménages, et à l'intensité de leur usage. Dans des modélisations de l'usage de la voiture particulière par les ménages, Roger Collet [11], par exemple, utilise une dizaine de variables sociodémographiques mais néglige la variable de socialisation à la conduite.

Or, les données de l'enquête nationale transports et déplacements permettent d'articuler les propriétés des



**Fig. 8** Distance parcourue en voiture selon l'âge au permis de conduire par densité du lieu de résidence.

Champ : Ensemble des hommes détenteurs du permis renseignés comme conducteurs d'un véhicule.

Source : ENT D

Note de lecture : Les petites unités urbaines comprennent moins de 20 000 habitants ; les moyennes entre 20 000 et 100 000 ; les grandes, plus de 100 000, hors région parisienne. Exemple : Un homme, habitant en zone rurale, qui a obtenu son permis de conduire avant 20 ans, parcourt en moyenne 14 861 kilomètres.

individus à l'intensité de l'usage des véhicules. La figure 8 présente ainsi la distance parcourue par les conducteurs selon l'ancienneté de leur permis de conduire, en fonction du lieu de résidence, lequel apparaît comme une variable particulièrement prédictive du volume de l'usage de la voiture [11]. Nous restreignons le champ aux seuls hommes, dont l'intensité de l'usage reste, toutes choses égales par ailleurs, plus forte que celle des femmes [3], afin d'éviter des effets de structure – les conducteurs ayant eu le plus tardivement leur permis sont souvent des femmes.

Très clairement, on note une corrélation négative forte entre l'âge au permis de conduire et le kilométrage parcouru par l'individu – nous présentons ici uniquement les moyennes, mais les statistiques de la médiane vont dans le même sens – lorsque l'on répartit les conducteurs selon la densité de leur lieu de résidence. Autrement dit, la voiture est bien une habitude qui se prend jeune, pour paraphraser l'article de Marceline Bodier [23]<sup>6</sup>: l'âge de la socialisation

à l'automobile concourt à une forme de dépendance au sentier, qui aurait des conséquences sur l'usage de la voiture tout au long du cycle de vie. Considérée comme un capital, la mobilité automobile en serait une forme particulièrement atypique qui, loin d'être réversible, s'éroderait au fur et à mesure de l'âge auquel on y accéderait.

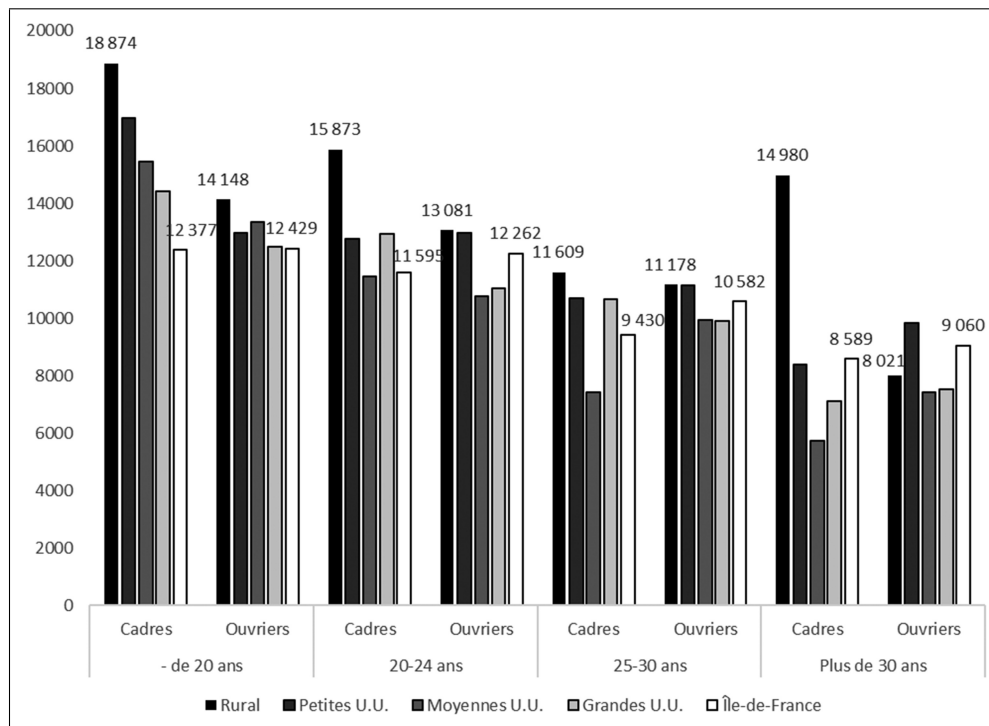
Là encore, nous conservons uniquement les hommes – bien que les résultats pour les femmes soient tout à fait semblables (*cf.* Figure 9).

Quel que soit l'âge auquel ils ont eu leur permis, à chaque catégorie de commune de résidence, les conducteurs cadres ont un volume de conduite bien plus élevé, en moyenne, que les conducteurs ouvriers. Plus encore, la diminution de la distance est amplifiée pour les conducteurs ouvriers, tandis que la socialisation à l'automobile est plus tardive. Le niveau

<sup>6</sup>Notons toutefois que notre propos entend démontrer un autre effet que celui défendu par l'auteure, qui considère cet effet d'âge comme un effet de génération. S'il a pu être confirmé que les cohortes du baby-boom, particulièrement investies dans la civilisation de l'automobile, ont un équipement automobile plus utilisé et plus dense,

recourant davantage au multi-équipement que leurs aînées ou leurs cadettes [18] [23], nos résultats entendent démontrer que cet effet n'est pas propre à un ensemble de cohortes mais les concerne toutes.

Plus encore, la mobilité automobile est largement informée par le volume de capital dont les individus disposent. Nous croisons cette fois la variable du kilométrage annuel parcouru aux variables de l'âge à la détention du permis et de la catégorie socioprofessionnelle des conducteurs.



**Fig. 9** Distance parcourue en voiture selon l'âge au permis de conduire par densité du lieu de résidence pour les ouvriers et les cadres  
Champ : Ensemble des hommes ouvriers et cadres détenteurs du permis renseignés comme conducteurs d'un véhicule.

Source : ENTD

Note de lecture : Les petites unités urbaines comprennent moins de 20 000 habitants ; les moyennes entre 20 000 et 100 000 ; les grandes, plus de 100 000, hors région parisienne. Exemple : Un cadre, habitant en zone rurale, qui a obtenu son permis de conduire avant 20 ans, parcourt en moyenne 18 874 kilomètres, contre 14 148 km pour un ouvrier dans la même situation.

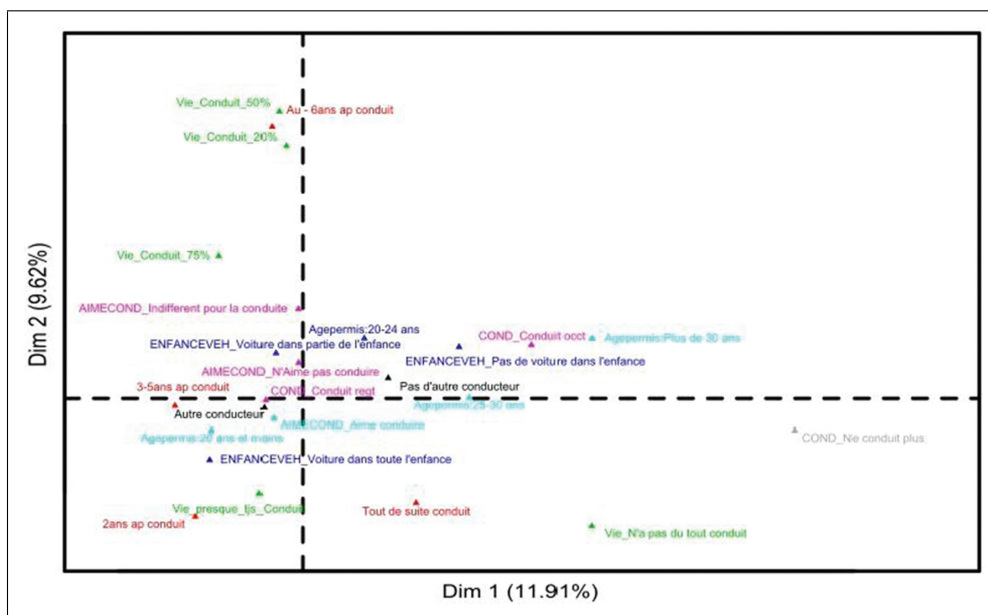
de revenus ainsi que la disposition d'un capital culturel viennent ainsi moduler l'ancienneté de la socialisation à la conduite ; autrement dit, plus qu'une forme de capital à part entière, la mobilité automobile apparaîtrait plutôt comme redondante avec d'autres formes de capitaux, notamment économique et culturel.

### L'espace social de la socialisation à l'automobile

À partir de l'exploitation des données du volet biographique de l'enquête nationale et déplacements, nous construisons un espace social de la socialisation à l'automobile, en recourant à une seconde analyse des correspondances multiples. Renseignées pour un sous-échantillon de 945 individus titulaires du permis B, les sept variables actives sont les suivantes : la durée de la conduite au cours de la vie (en cinq modalités : n'a jamais conduit ; a conduit moins de 25 % de sa vie ; a conduit entre 25 et 50 % de sa vie ; a conduit entre 50 et 75 % de sa vie ; a conduit presque toute sa vie) ; l'âge au passage du permis (en quatre modalités : moins de vingt ans ; entre vingt et vingt-quatre ans ; entre vingt-cinq et trente ans ; plus de trente ans) ; l'existence d'au

moins une voiture dans l'enfance (en trois modalités : pas de voiture dans le ménage familial ; une voiture en partie dans l'enfance ; une voiture tout au long de l'enfance) ; l'intervalle entre la détention du permis à l'accès à un véhicule personnel (en quatre modalités : a eu une voiture immédiatement après son permis ; a eu une voiture moins de 2 ans après avoir obtenu son permis ; a eu une voiture entre 2 et 6 ans après son permis ; ou a eu une voiture 6 ans ou plus après son permis) ; l'existence d'un autre conducteur au sein du ménage au moment de l'enquête (contrastant l'existence à l'absence d'un autre titulaire du permis au sein du ménage) ; l'appréciation de la conduite (en trois modalités : aime conduire ; n'aime pas conduire ; n'aime ni n'aime pas conduire) ; la pratique de la conduite (en trois modalités : régulière ; occasionnelle ; aucune). Les variables socio-démographiques sont similaires à celles de l'ACM de la première partie : Catégorie socioprofessionnelle, tranche d'âge, lieu de résidence, niveau de diplôme, sexe et statut d'activité. Afin de ne pas construire une ACM qui opposerait les non-réponses à l'ensemble des autres modalités, nous recourons à l'ACM spécifique, en mettant en supplémentaires les modalités de non-réponse des variables actives, selon la prescription faite par Brigitte





**Fig. 10** Plan des axes 1 et 2 de l'ACM. Variables actives.

Champ : Ensemble des détenteurs du permis ayant répondu au volet biographique.

Source : ENT D

Note de lecture : Chaque couleur désigne les modalités d'une même variable. Les vingt modalités les plus contributrices ont été retenues.

le Roux et Henry Rouanet [24], et implémentée sous le logiciel R grâce au package GDAtools proposé par Nicolas Robette [25]. L'historique des valeurs propres amène à retenir trois axes, dont nous commentons ci-après les deux premiers. Ces deux premiers axes sont présentés dans le plan de la figure 10.

Le premier axe de l'ACM polarise deux groupes d'individus, ceux ayant eu une socialisation précoce et entière à la conduite, contre ceux n'ayant pas eu de voiture familiale dans l'enfance, avec un arrêt de la conduite très précoce. Cet axe montre bien la coïncidence entre la socialisation à la conduite et l'intensité de recours à la pratique, en distinguant deux situations polaires.

Le deuxième axe quant à lui contraste des situations de socialisation tardive à la conduite et d'usage moindre de la voiture à des situations plus favorables : parmi les modalités les plus contributives, on trouve les modalités « a conduit moins de 50 % de sa vie », « a passé le permis entre 25 et 30 ans » ou encore « a conduit une voiture plus de 6 ans après avoir obtenu le permis de conduire ». Les deux premiers axes, qui concentrent la plus grande partie de l'inertie, opposent ainsi tour à tour les individus ayant une socialisation tardive ou relativement tardive à la conduite et une pratique très faible ou moyenne de l'automobile, aux individus qui y ont une socialisation précoce et un usage intensif<sup>7</sup>.

<sup>7</sup>Il est notable par ailleurs que la variable du goût pour la conduite n'apparaît que de façon très secondaire dans la construction de

Afin de tirer parti au mieux des résultats de l'ACM, nous procédons à une classification, grâce aux coordonnées des individus sur les différents facteurs. Nous présentons dans les paragraphes suivants une typologie en cinq classes, décrites dans les tableaux 3a et 3b. La première classe, 42,6 % de la population étudiée, est composée de conducteurs fréquents, aimant conduire et ayant eu une carrière automobile relativement longue : âge précoce au permis de conduire, accès rapide à un véhicule et conduite tout au long de la vie. Ce groupe, majoritairement actif, est assez mixte en termes de sexe, plutôt diplômé et qualifié : la conduite régulière et suivie tout au long de la vie est soutenue par des capitaux divers et par une forte socialisation à la conduite. Le deuxième *cluster*, 23 % de la population, concerne là encore des conducteurs réguliers, avec un usage de l'automobile moins fréquent tout au long de l'existence, malgré une détention précoce du permis de conduire. La socialisation familiale à la voiture a été moins forte et l'accès à une automobile a été plus tardif –

l'ACM : seul l'axe 4 distingue la modalité « N'aime pas conduire ». Cette faible influence de la variable de goût dans l'espace de la socialisation à l'automobile tend à démontrer par la négative que le goût pour la conduite est informé socialement et ne peut se comprendre comme une aversion, ou un penchant qui seraient purement individuels, comme il l'est souvent envisagé dans le sens commun quant à l'accès au volant. Au mieux, l'espace de la socialisation à l'automobile n'est informé que marginalement par un tel phénomène.

**Tableaux 3a.** Caractéristiques des classes issues de la typologie. Caractéristiques liées à la socialisation à l'automobile

		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
<b>Fréquence</b>		42,6 %	23,2 %	15,3 %	6,8 %	12,1 %
<b>Durée de conduite au cours de la vie</b>	N'a jamais conduit	0,0 %	0,0 %	0,0 %	32,8 %	92,1 %
	A conduit moins de 25 %	0,5 %	26,0 %	0,0 %	6,3 %	3,5 %
	A conduit entre 25 et 50 %	2,5 %	37,0 %	5,5 %	9,4 %	0,0 %
	A conduit entre 50 et 75 %	11,9 %	26,5 %	7,6 %	7,8 %	3,5 %
	A conduit presque toute sa vie	85,1 %	10,5 %	86,9 %	43,8 %	0,9 %
<b>Âge de passage au permis</b>	20 ans et moins	84,9 %	62,1 %	16,6 %	28,1 %	43,9 %
	20-24 ans	12,2 %	29,2 %	29,7 %	45,3 %	21,1 %
	25-30 ans	3,0 %	5,0 %	22,8 %	4,7 %	14,9 %
	Plus de 30 ans	0,0 %	3,7 %	31,0 %	21,9 %	20,2 %
<b>Voiture dans l'enfance</b>	Pas de voiture	5,7 %	26,0 %	80,0 %	37,5 %	40,4 %
	En partie	24,6 %	37,9 %	11,7 %	20,3 %	25,4 %
	Toute l'enfance	67,0 %	33,3 %	4,1 %	28,1 %	29,8 %
	NSP	2,7 %	2,7 %	4,1 %	14,1 %	4,4 %
<b>Intervalle permis – accès à une voiture</b>	Immédiatement	40,0 %	8,2 %	41,4 %	65,6 %	2,0 %
	Moins de 2 ans après	32,0 %	2,7 %	28,3 %	9,4 %	2,5 %
	Entre 2 et 6 ans après	25,3 %	5,5 %	13,8 %	9,4 %	2,5 %
	Plus de 6 ans après	2,7 %	83,6 %	16,6 %	15,6 %	93,0 %
<b>Autre conducteur</b>	Oui	79,7 %	76,3 %	32,4 %	62,5 %	67,5 %
	Non	20,3 %	23,7 %	67,6 %	37,5 %	32,5 %
<b>Goût pour la conduite</b>	Oui	80,4 %	70,8 %	71,7 %	39,1 %	4,8 %
	Non	10,4 %	10,0 %	4,8 %	53,1 %	1,2 %
	Ni oui ni non	9,2 %	18,3 %	18,6 %	7,8 %	2,0 %
	NSP	0,0 %	0,9 %	4,8 %	0,0 %	93,0 %
<b>Pratique de la conduite</b>	Régulière	100,0 %	98,6 %	95,2 %	26,6 %	1,0 %
	Occasionnelle	0,0 %	1,4 %	0,0 %	73,4 %	2,0 %
	Aucune	0,0 %	0,0 %	4,8 %	0,0 %	97,0 %

Champ : Ensemble des détenteurs du permis B ayant répondu au volet biographique.

Source : ENTD

Note de lecture : La classe 1, issue de la classification ascendante hiérarchique, est composée de 42,6 % de l'ensemble des détenteurs du permis de conduire. Au sein de cette classe, 85,1 % ont conduit tout au long de leur vie.

très souvent, après une période de plus de six ans. Groupe plus populaire, c'est également un groupe un peu plus âgé que le groupe précédent. La troisième classe, 15,3 % du total, rassemble, elle aussi, des conducteurs réguliers, mais ayant entamé leur mobilité automobile de façon plus tardive. Classe fortement féminisée, elle comprend les cohortes les plus anciennes, au sein desquelles l'enfance a souvent été passée sans voiture familiale. Le quatrième segment, 6,3 % de l'effectif, apparaît assez divers et comprend de nombreux conducteurs occasionnels, goûtant peu une telle pratique. Groupe largement féminisé, il bénéficie souvent d'un autre permis dans le ménage et se recrute parmi l'ensemble des classes d'âge. Enfin, le cinquième segment regroupe les

détenteurs du permis qui ne conduisent pas, tels qu'ils ont été décrits dans la première partie de l'article.

## Conclusion

Cet article s'est attaché à clarifier le rôle de la socialisation familiale dans les usages de l'automobile. La première partie de l'article s'est consacrée à une population spécifique, les titulaires du permis qui ne conduisent pas, afin de mettre en lumière, dans une situation relativement rare, l'importance de la socialisation familiale, dont le rôle a souvent été ignoré et, lorsqu'il a été défini,

**Tableaux 3b.** Caractéristiques des classes issues de la typologie. Propriétés socio-démographiques

		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
<b>Fréquence</b>		42,6 %	23,2 %	15,3 %	6,8 %	12,1 %
<b>Âge</b>	18-29 ans	16,6 %	4,1 %	0,7 %	10,9 %	8,8 %
	30-44 ans	35,2 %	18,3 %	5,5 %	17,2 %	16,7 %
	45-59 ans	35,5 %	42,9 %	28,3 %	23,4 %	21,1 %
	60-74 ans	11,2 %	26,5 %	43,4 %	25,0 %	34,2 %
	75 ans et +	1,5 %	8,2 %	22,1 %	23,4 %	19,3 %
<b>Diplôme</b>	Brevet ou aucun	15,6 %	32,4 %	49,7 %	43,8 %	49,1 %
	CEP, CAP	36,2 %	33,8 %	27,6 %	34,4 %	17,5 %
	Baccalauréat	15,1 %	13,2 %	6,2 %	3,1 %	14,9 %
	Diplôme du supérieur	33,0 %	20,5 %	16,6 %	18,8 %	18,4 %
<b>Catégorie socio-professionnelle</b>	Agriculteur	7,9 %	5,9 %	9,0 %	10,9 %	8,8 %
	Artisan, commerçant	6,5 %	6,8 %	7,6 %	4,7 %	7,0 %
	Cadre supérieur	12,2 %	11,4 %	11,0 %	17,2 %	6,1 %
	Profession intermédiaire	25,1 %	20,5 %	19,3 %	18,8 %	19,3 %
	Employé	21,1 %	23,3 %	24,1 %	25,0 %	28,1 %
	Ouvrier	19,9 %	22,4 %	19,3 %	12,5 %	15,8 %
	Inactif	7,4 %	9,6 %	9,7 %	10,9 %	14,9 %
<b>Sexe</b>	Homme	48,6 %	43,8 %	47,6 %	37,5 %	36,8 %
	Femme	51,4 %	56,2 %	52,4 %	62,5 %	63,2 %
<b>Lieu de résidence</b>	Espace rural	30,0 %	30,1 %	31,0 %	18,8 %	24,6 %
	< 20 000 hbts	22,8 %	15,5 %	28,3 %	20,3 %	25,4 %
	< 100 000 hbts	18,6 %	21,9 %	29,0 %	23,4 %	18,4 %
	> 100 000 hbts	28,5 %	23,3 %	42,8 %	37,5 %	31,6 %
<b>Statut</b>	Actif	80,4 %	58,9 %	26,9 %	39,1 %	36,8 %
	Inactif	19,6 %	41,1 %	73,1 %	60,9 %	63,2 %

Champ : Ensemble des détenteurs des permis B ayant répondu au volet biographique.

Source : ENTD

Note de lecture : La classe 1, issue de la classification ascendante hiérarchique, est composée de 42,6 % de l'ensemble des détenteurs du permis de conduire. Au sein de cette classe, 16,6 % ont un âge compris entre 18 et 29 ans

pensons-nous, a été explicité d'une façon peu satisfaisante. On a notamment montré que les logiques qui concourent à l'arrêt de la conduite sont multiples et articulent des propriétés sociales qui ne sont pas indépendantes des motifs d'arrêt à la conduite. Elles forment des situations largement informées par des socialisations plus ou moins précoces à l'automobile, plus ou moins propices à des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Alors que l'arrêt de la conduite est considéré souvent sous l'angle biologique ou psychologique, nous avons montré que ces motifs sont ancrés dans des dispositions socialement incorporées, largement informées par des socialisations familiales.

La deuxième partie cherche à généraliser le rôle de la socialisation familiale à l'automobile dans l'usage du volant, au-delà des seuls individus ne conduisant pas. En plus des déterminants déjà relevés dans la littérature, la socialisation familiale à la conduite apparaît centrale dans l'accès à

l'automobile, et, loin de constituer une dimension autonome des rapports sociaux et des contextes familiaux, elle nous semble essentiellement liée au volume et à la structure des capitaux possédés par les ménages. La motilité – qui revêt ici la forme de la possession du permis de conduire et de son actualisation – n'apparaît pas afficher une dimension de réversibilité ni de labilité (ou pour les groupes les plus dotés en capitaux seulement) : les comportements en matière de mobilité automobile donnent à voir des formes d'inertie et de dépendance au sentier particulièrement prégnantes. Penser le permis comme un attribut du capital culturel, sous sa forme institutionnalisée [26], de la même façon qu'un diplôme, nous paraît alors offrir un pouvoir heuristique plus grand – puisqu'il s'agit de considérer que, le permis de conduire, et sa valorisation, à l'instar d'un diplôme, sont liés aux propriétés familiales – que de le considérer comme un capital autonome dans l'impensé de l'inflation des capitaux

[27] [28]. Autrement dit, moins qu'un capital qui serait mobilisable au gré des circonstances, ou réversible, les compétences en matière de mobilité se comprendraient plutôt comme informées par des propriétés sociales qui leur permettent d'être actualisées, ou, au contraire, inexploitées.

Si le passé compte, sous la forme de la socialisation automobile des individus, le temps peut jouer sur la prise de volant sous d'autres modalités, et notamment sous la forme d'effets de cohorte. Si ce travail, mené sur des données récoltées à une seule date d'enquête, reste peu à même de démêler des effets d'âge, de cohorte et de période, qui sont pourtant essentiels dans l'équipement automobile et dans ses usages [18], il est fort à penser que les moments auxquels s'effectue la socialisation sont tout à fait déterminants. Apprendre à conduire dans les années 1960 n'engendre pas les mêmes pratiques que l'apprentissage de la conduite dans les années 1980, ou *a fortiori*, dans les années 2000, alors que l'automobile est progressivement construite durant cette période en un problème public, notamment environnemental. À cet égard, cet article incite à mieux comprendre qui conduit vraiment, pour quels motifs et comment et appelle à interroger les ressorts de la déprise automobile, dans la perspective d'une régulation des pratiques automobiles en vue d'une mobilité plus durable.

## Références

- Blum, F (2004) Les usages sexués de l'automobile. Femmes au volant : figures de l'urbanité ? *Histoire urbaine* 11 : 55–79.
- Buisseret, A (2000) Les femmes et l'automobile à la Belle Époque, *Mouvement* 192 : 41–64.
- Demoli, Y (2014) Les femmes prennent le volant. Diffusion du permis et de l'accès au volant auprès des femmes au cours du XX<sup>e</sup> siècle, *Travail, Genre et Sociétés* 32 : 119–140.
- Avrillier, P, Hivert, L, Kramarz, F (2010) Driven out of employment? The impact of the abolition of National Service on Driving Schools and Aspiring Drivers, *British Journal of Industrial Relations* 48: 784–807.
- Lebrun, D, Mathieu, M, Fraccaro, F (2008) *Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis*, Conseil général des ponts et chaussées, Rapport pour le Meddat et le ministère de l'Intérieur, Paris.
- Roux, S (2012) La diffusion du permis de conduire en France, *Recherche Transports Sécurité* 28 : 154–166.
- Paulo, C (2006) *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*, Thèse de doctorat en sciences économiques soutenue à l'université Louis Lumière Lyon 2.
- Licaj, I, Haddak, M, Pochet, P, Chiron, M (2012) Individual and contextual socioeconomic disadvantages and car driving between 16 and 24 years of age: a multilevel study in the Rhône Département (France), *Journal of Transport Geography* 22: 19–27
- Masclat, O (2002) Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence, *Agora Débats/jeunesse* 26 : 46–58.
- Kaufmann, V, Widmer, E (2005) L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche, *Espaces et sociétés* 1 : 199–217.
- Collet, R (2007) *Dynamique de la Motorisation et Usage de l'Automobile en France*, Thèse de doctorat en sciences économiques soutenue à l'université Paris-Panthéon Sorbonne.
- Torres, S, Gauthier, P (2005) *Mésusages de l'automobile chez les conducteurs vieillissants*. Rapport final, DRAST, Paris, ministère de l'Équipement.
- Pervanchon, M (2005) Apprendre à conduire, apprendre à se conduire : un objectif familial de la mobilité au quotidien, in Kaufmann, V, Montulet, B. (dir.), *Mobilités familiales, Networks and Communication Studies* 19: 229–240.
- Caradec, V (2002) La télévision, analyseur du vieillissement, *Réseaux* 119 : 121–152.
- Lord, S, Després, C, Ramadier, T (2011) When mobility makes sense: A qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly, *Journal of Environmental Psychology* 31: 52–61.
- Pravossoudovitch, K (2016) *Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite*, thèse de doctorat en psychologie soutenue à l'université d'Aix-Marseille.
- Coube, S, Cristancho, L, Ganter, F, Thomas, M (2017) *En couple sous le régime de la communauté automobile ? Rapport à l'automobile et choix de la voiture au sein du couple*, mémoire de statistiques appliquées, École nationale de la statistique et de l'administration économique.
- Demoli, Y (2015) *Automobile et stratification sociale. Diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, thèse de doctorat en sociologie soutenue à l'Institut d'études politiques.
- Druhle, M, Pervanchon, M (2004) Le vieillissement à l'épreuve de la conduite automobile. S'arrêter au nom de la santé ? in Schweyer, F.-X., Pennec, S., Cresso, G., Bouchayer, F. *Normes et valeurs dans le champ de la santé*, Rennes, Éditions ENSP, pp. 91–103.
- Peretti-Watel, P (2001) La conduite automobile : un objet de recherche sociologique, *European Journal of Sociology* 42: 391–428.
- Grossetête, M (2010) L'enracinement social de la mortalité routière, *Actes de la recherche en sciences sociales* 184 : 38–57.
- Gusfield, J (2009 [1981]) *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economica, 354 pages.
- Bodier, M (1996) La voiture : une habitude qui se prend jeune, *INSEE Première* 474 : 1–4.
- Le Roux, B, Rouanet, H (2010) *Multiple Correspondence Analysis*, Londres, Sage.
- Robette, N, (2015) Package 'GDAtools', documentation disponible en ligne au lien suivant : <https://cran.r-project.org/web/packages/GDAtools/GDAtools.pdf>
- Bourdieu, P (1979) Les trois états du capital culturel, *Actes de la recherche en sciences sociales* 30 : 3–6.
- Borja, S, Courty, G, Ramadier, T (2015) Les mobiles sont-ils tous motiles ? Critiques et questions autour de la motilité et de son capital, in Kaufmann, V, Ravalet, E., et Dupuit, E. (dir.) *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisse, pp.197–233.
- Neveu, E (2013) Les sciences sociales doivent-elles accumuler les capitaux ? À propos de Catherine Hakim, *Erotic Capital*, et de quelques marcottages intempestifs de la notion de capital, *Revue française de science politique* 63 : 337–358.