

École normale supérieure – concours B/L

Épreuve orale commune de sociologie

Session 2022

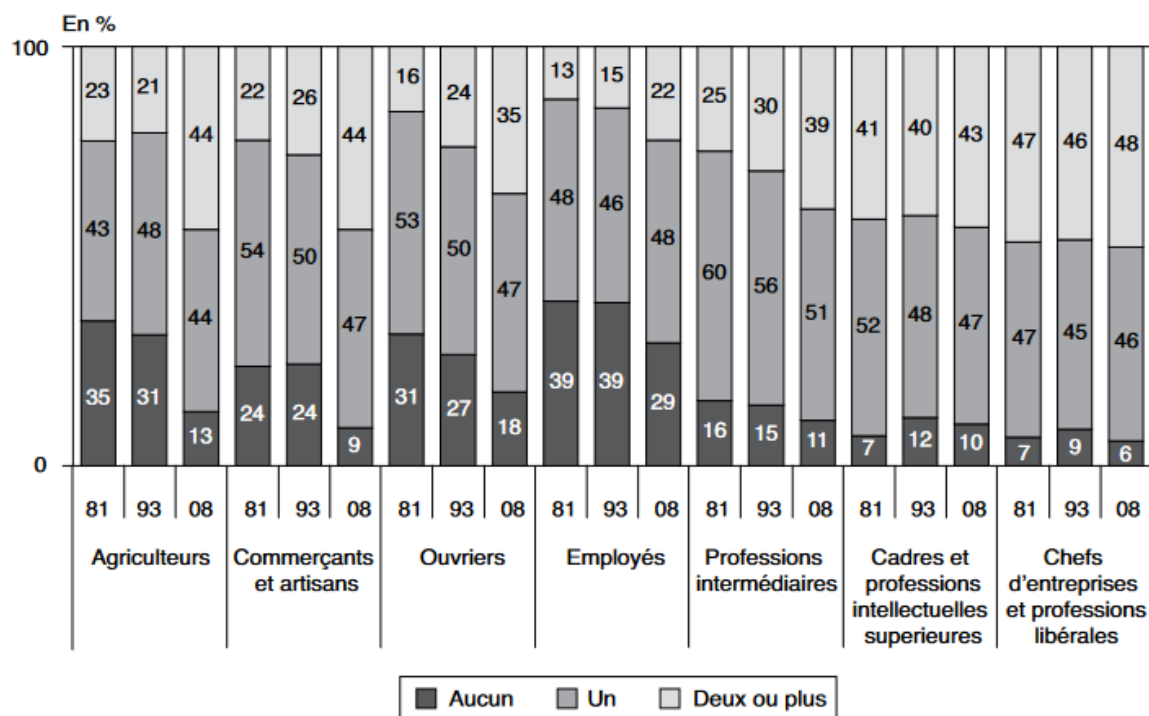
Jury : Lise Bernard et Arnaud Pierrel

La mobilité automobile en France

Le dossier comporte 9 pages numérotées de 1 à 9

Document 1 : Équipement et multi-équipement des ménages selon la CSP de la personne de référence en 1981, 1993 et 2008.....	2
Document 2 : Description sociodémographique des profils de mobilité.....	3
Document 3 : Évolution du taux de titulaires du permis B selon le sexe entre 1967 et 2008.....	4
Document 4 : Part des 4x4 sur le marché des voitures particulières neuves de 2000 à 2010.....	5
Document 5 : Équipement et usage de la voiture en France en 1982, 1994 et 2008	6
Document 6 : Coefficient budgétaire des ménages alloué à l'automobile selon leur localisation.....	7
Document 7 : Age moyen des véhicules et proportion de voitures les plus polluantes (vignette Crit'Air 4,5 ou non classées) selon les déciles de revenus des ménages.....	8
Document 8 : La répartition sociale des accidents de la route.....	9

Document 1 : Équipement et multi-équipement des ménages selon la CSP de la personne de référence en 1981, 1993 et 2008



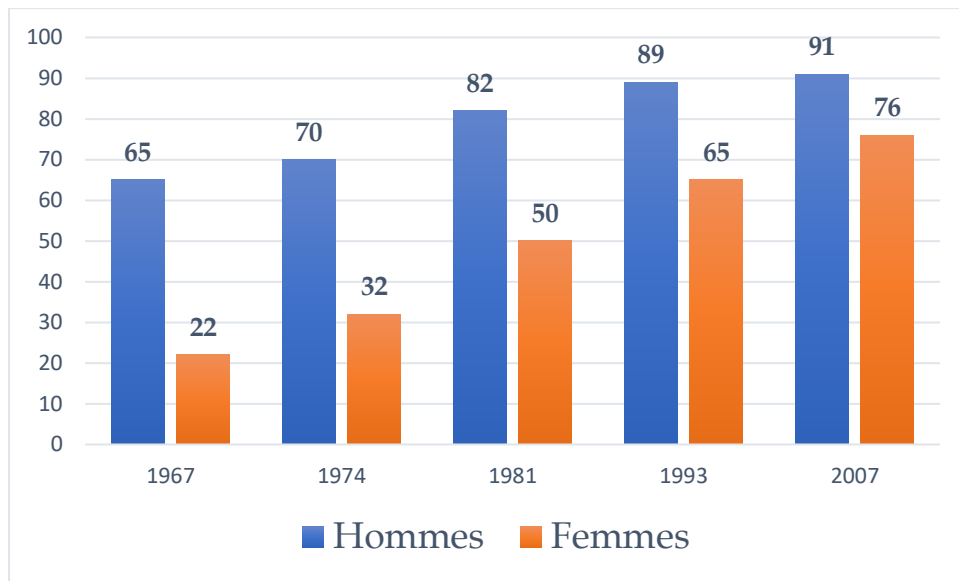
Source : Philippe Coulangeon, Ivaylo Petev, « L'équipement automobile entre contrainte et distinction sociale », *Économie et statistique*, 2012.

Document 2 : Description sociodémographique des profils de mobilité

	Hypo-mobiles	Hyper-mobiles à dominante automobile	Hyper- mobiles à dominante transports en commun	Ensemble
Sexe				
Homme	47,4	45,4	53,2	46,9
Femme	52,6	54,6	46,9	53,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Âge				
< 30	9,7	11,0	15,0	11,1
[30-40 [	11,8	17,1	19,5	16,0
[40-50 [	15,4	19,8	19,0	18,5
[50-60 [	21,4	23,9	23,2	23,1
60 <	41,7	28,2	23,3	31,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Taille de l'unité urbaine de résidence				
Commune rurale	53,8	35,6	16,3	38,3
< 20,000 habitants	14,9	13,5	6,4	13,0
[20-100 000 habitants [	8,3	8,3	5,0	7,9
100 000 habitants <	15,6	23,8	17,9	20,9
Paris	7,5	18,8	54,4	19,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Catégorie socioprofessionnelle				
Agriculteurs	9,4	3,1	1,0	4,5
Artisans et commerçants	7,8	5,4	3,6	5,8
Chefs d'entreprises et professions libérales	0,8	2,4	3,1	2,0
Cadres supérieurs	6,5	18,5	29,3	16,5
Professions intermédiaires	17,7	25,7	25,8	23,5
Employés	29,2	26,9	19,6	26,7
Ouvriers	25,2	14,4	11,5	17,0
Étudiants	1,3	1,8	5,0	2,0
Autres inactifs n'ayant jamais travaillé	2,4	1,8	1,3	1,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Statut d'activité				
Actif	44,9	60,7	64,1	56,8
Inactif	55,1	39,3	35,9	43,2
Total	100	100	100	100
Effectif	3 627	8 016	1 573	13 216

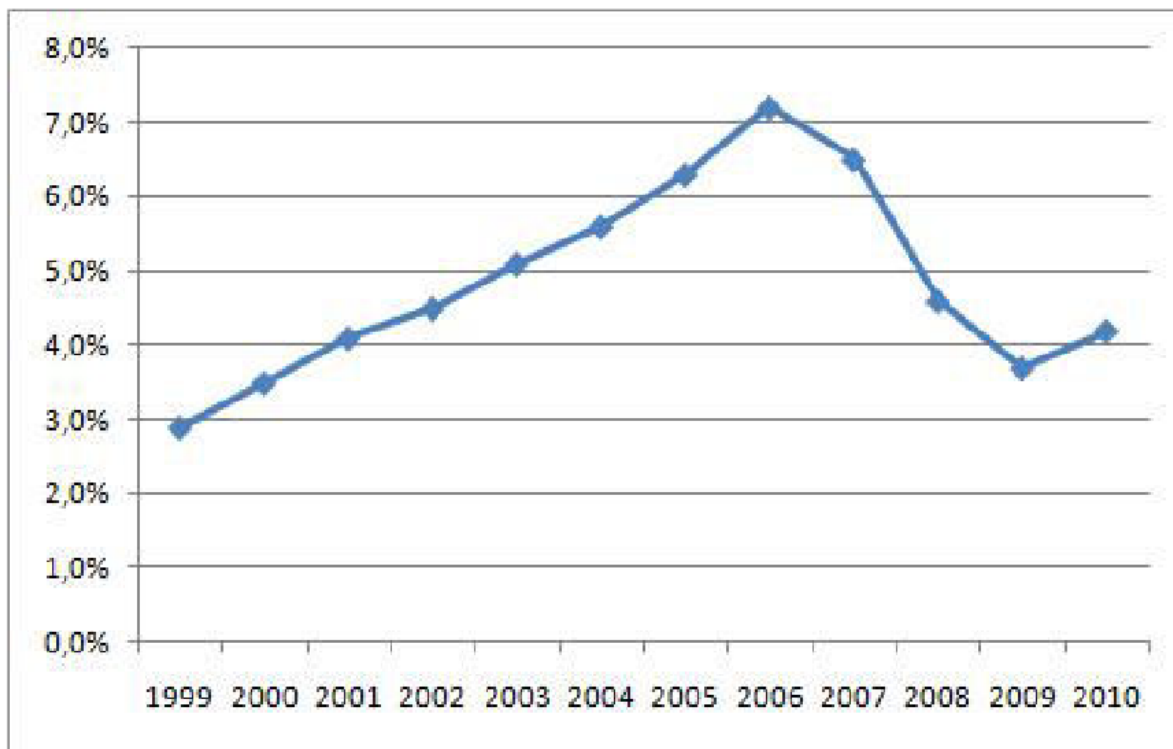
Source : Philippe Coulangon, Ivaylo Petev, « L'équipement automobile entre contrainte et distinction sociale », *Économie et statistique*, 2012.

Document 3 : Évolution du taux de titulaires du permis B selon le sexe entre 1967 et 2008



Source : Yoann Demoli, *Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, thèse de doctorat en sociologie, 2015.

Document 4 : Part des 4x4 sur le marché des voitures particulières neuves de 2000 à 2010



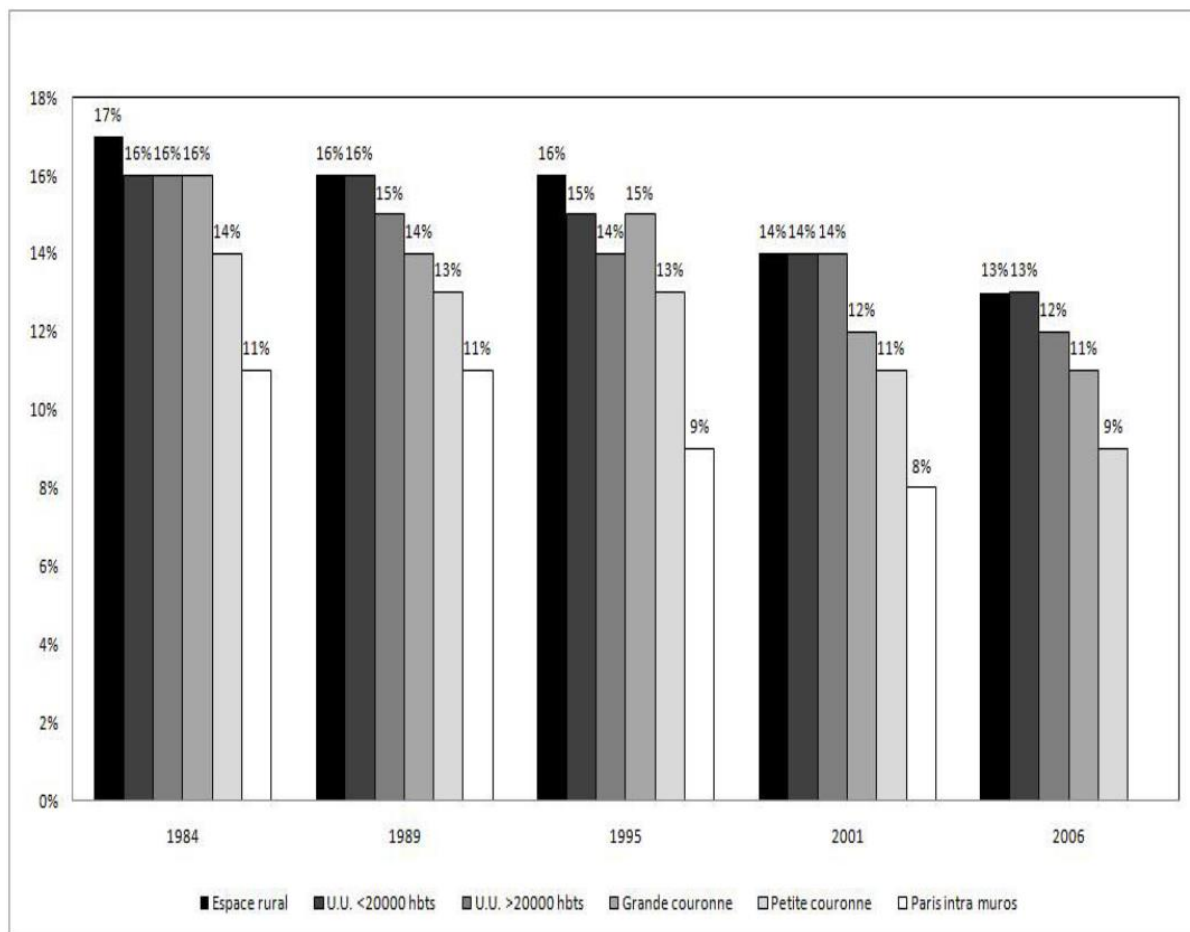
Source : Yoann Demoli, *Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, thèse de doctorat en sociologie, 2015.

Document 5 : Équipement et usage de la voiture en France en 1982, 1994 et 2008

	1982	1994	2008
Nombre de véhicules à disposition des ménages (en millions)	18,8	26,2	32,7
Nombre de voitures par ménage	0,97	1,15	1,25
Taux d'équipement (en %)	70	76	81
Taux de multiéquipement (en %)	23	32	36
Kilométrage annuel moyen par véhicule	12 610	13 940	13 020
Distance moyenne d'un trajet en automobile (en kilomètres)	7,6	9,3	10,3
Part des trajets réalisés seul(e) (en %)	61	63	68
Part de l'automobile dans les déplacements domicile-travail (en %)	55	69	72
Part de l'automobile dans les déplacements liés aux achats	54	60	68

Source : Yoann Demoli, Pierre Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, 2019.

Document 6 : Coefficient budgétaire des ménages alloué à l'automobile selon leur localisation



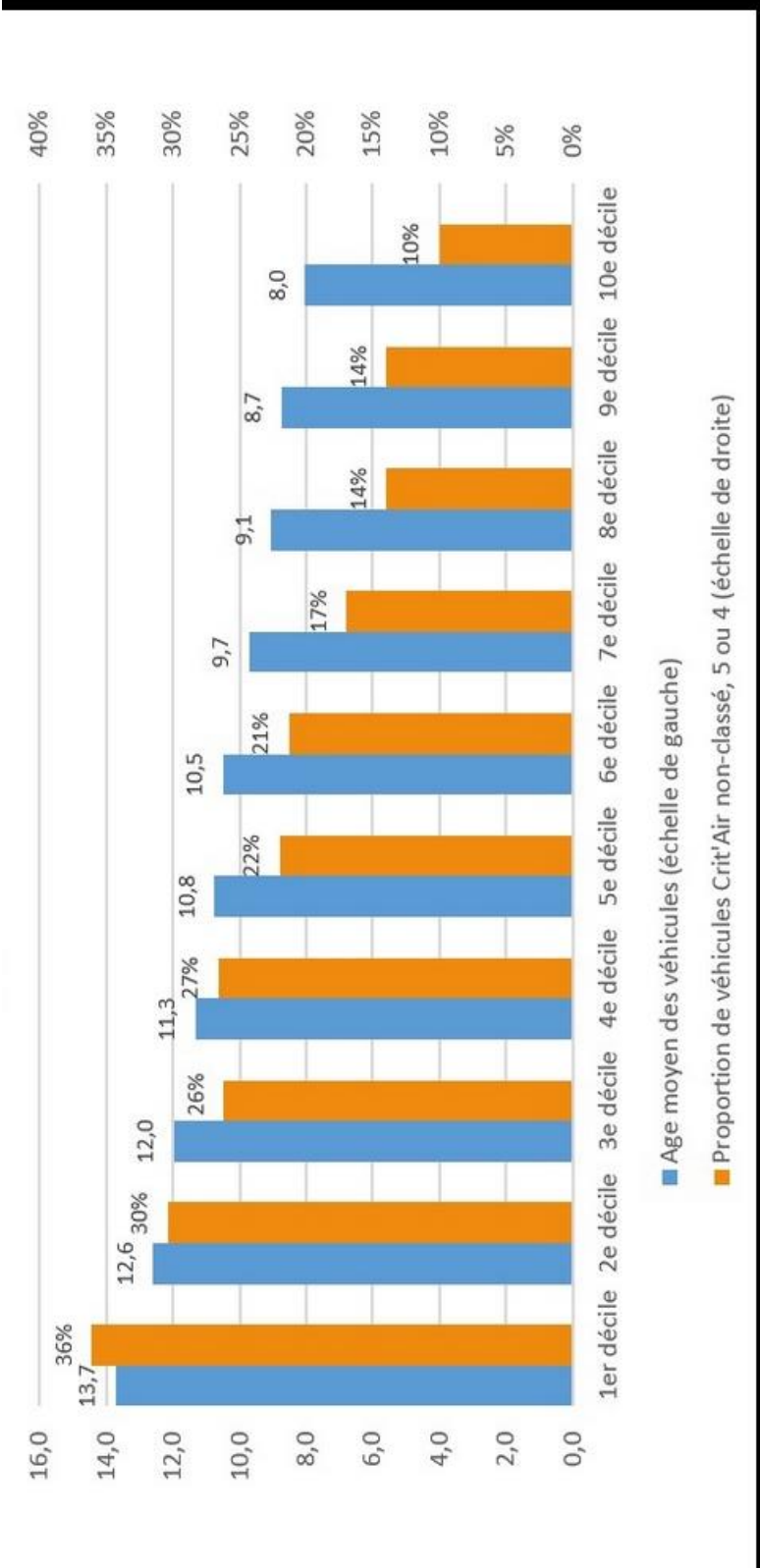
Source : Yoann Demoli, *Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, thèse de doctorat en sociologie, 2015.

Note 1 : Le champ d'étude est l'ensemble des ménages équipés d'au moins une automobile.

Note 2 : « U. U. < 20 000 hbts » signifie unité urbaine de moins de 20 000 habitants.

Note 3 : Les données de 2006 ne permettent pas de distinguer la petite couronne parisienne des ménages parisiens, de sorte que la dernière colonne de l'histogramme inclut les ménages des deux localisations.

Document 7 : Age moyen des véhicules et proportion de voitures les plus polluantes (vignette Crit'Air 4,5 ou non classées) selon les déciles de revenus des ménages



Source : INSEE, enquête mobilité des personnes, 2018-2019.

Document 8 : La répartition sociale des accidents de la route

Alors qu'ils ne représentent que 13,8 % de la population française âgée de 15 ans et plus, les ouvriers comptaient pour 22,1 % des 3 239 personnes décédées sur la route en 2007 et pour 19 % des blessés hospitalisés. À l'inverse, les cadres supérieurs, professions libérales et chefs d'entreprise (8,4 % de la population) ne totalisaient que 2,9 % des morts et blessés. Depuis plus de quarante ans, les experts gouvernementaux focalisent leur attention sur la surmortalité routière des « jeunes », auxquels ils attribuent un goût du risque particulièrement prononcé. Or l'âge n'annule en rien les différences sociales. Alors que 38 % du total des accidentés morts avaient moins de 30 ans, ce pourcentage s'élevait à presque 50 % chez les ouvriers. Si les morts sont bien souvent jeunes, c'est en grande partie parce que le groupe des ouvriers est de loin le plus jeune.

Les cadres sont-ils naturellement plus vertueux au volant ? Rien n'est moins sûr. Davantage que les catégories sociales favorisées, les ouvriers ont tendance à se tuer seuls, sans qu'un tiers soit impliqué. En d'autres termes, ils sont en danger bien plus qu'ils ne sont dangereux. En étudiant les comparutions pour homicide routier au tribunal de grande instance d'une importante ville de province, on constate une surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, et une sous-représentation des ouvriers. Cette situation est en partie due au plus grand pouvoir protecteur des véhicules possédés par les personnes aisées, qui disposent d'airbags et de systèmes de freinage plus performants, d'habitacles renforcés, etc. Cela contribue à faire de leurs propriétaires des survivants potentiellement justiciables après un accident mortel. [...]

Au-delà de l'inégale sécurisation des véhicules, les disparités sociales en matière d'accidents s'expliquent par les conditions de vie des classes populaires ainsi que par les ségrégations sociales de l'espace public. La mortalité routière apparaît tout d'abord comme une conséquence inattendue de l'étalement urbain et de la stratification résidentielle. Près de 80 % des accidents mortels ont lieu à la campagne. Or l'embourgeoisement des centres-villes relègue les classes populaires toujours plus loin des bassins d'emplois. En 2007, 28 % des ouvriers et 31 % des employés morts sur la route ont eu un accident en se rendant à leur travail, alors que ce trajet n'est en cause que dans 16 % du total des décès. Les catégories populaires sont plus nombreuses à emprunter quotidiennement les routes secondaires, plus dangereuses, tandis que les couches aisées circulent surtout en ville ou sur l'autoroute, l'infrastructure la plus sûre, avec 4 % des morts en 2012, mais également la seule qui exige des frais de péage. [...]

Dans un contexte de dégradation de l'estime de soi, le véhicule devient l'un des derniers espaces de célébration des valeurs de virilité. Si cette sociabilité peut prendre une coloration positive avec des loisirs comme le tuning, où le rapport populaire à l'automobile s'exprime de manière collective, constructive et même créative, elle peut également amener à s'affirmer par la vitesse ou par la consommation excessive d'alcool. Ce n'est donc pas un hasard si, d'après l'examen détaillé de plus de cent procès-verbaux d'accidents mortels, 70 % des ouvriers et employés décédés sur la route se trouvaient dans une situation d'isolement affectif (célibataires, divorcés ou veufs), sinon de crise personnelle (instance de divorce, perte d'un proche, chômage prolongé, précarité professionnelle ou scolaire). La précarisation et la paupérisation des couches populaires raccourcissent l'horizon temporel et accentuent l'impératif de profiter de la vie tant qu'on le peut, l'avenir n'étant pas ou plus assuré ; dès lors, elles ne peuvent qu'accroître le risque de mourir sur la route.

Extrait de : Matthieu Grossetête, « Des accidents de la route pas si accidentels », *Le monde diplomatique*, août 2016.