

Aspirer ou non à l'électromobilité : territoires, familles et profils de déplacements

21e Colloque de la Relève VRM

Lessard, Guillaume

Candidat à la maîtrise en sociologie

Département de sociologie

Université Laval

Directeur : Dominique Morin

Guillaume.lessard.7@ulaval.ca

Contexte de la recherche et problématisation : L'automobile est l'un de « ces objets qui peuplent l'existence quotidienne et qui [...] semblent incontournables dans le fonctionnement de la vie sociale *normale* » (Demoli & Lannoy, 2019, p.3). En effet, nous sommes dans « une ère d'hypermobilité [...] où l'automobile est devenue le mode de transport dominant à l'échelle globale » (Dubé, Mercier, & Scanu, 2021, p.19). Ainsi en examinant la place de l'automobile à la fois comme un « objet technique », pour se déplacer, et comme un « un phénomène socioculturel » (Beckmann, 2001, p.596), celle-ci apparaît comme un objet social total (Pervanchon, 1999, p.259) dont la recherche sociologique peut se saisir.

En 2021, la part modale des transports lors des trajets domicile-travail au Québec était de 82,4% pour les véhicules privés alors que le transport en commun et le transport actif représentaient respectivement 9% et 6,9% des trajets domicile-travail (ISQ, 2023). Depuis plusieurs décennies, les parcs automobiles sont principalement composés de véhicules à essences (Dijk, 2014, p.159) auxquels nous pouvons associer d'importantes quantités d'émission de gaz à effet de serre. Bien que le Québec se distingue d'autres États par son « modèle énergétique basé sur l'hydroélectricité » (Asselin, 2022, p.44), une énergie reconnue comme propre et abordable, le secteur des transports était, en 2021, responsable de 43% des émissions totales de gaz à effet de serre de la province avec 29 mégatonnes de CO₂ (Whitemore & Pineau, 2024, p.53). En annonçant la fin de la vente de véhicule à essence neuf pour 2035, le gouvernement du Québec apparaît miser sur l'électrification des transports comme moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'opérer une transition énergétique qui se veut à la fois annoncée et amorcée.

L'objectif de notre recherche n'est pas d'examiner comment l'incitation à délaisser les voitures à essence pour des voitures électriques représente ou non une solution convenable pour lutter contre les changements climatiques. Plutôt, en considérant qu'« hors de Montréal, l'automobile est devenue une nécessité de la vie adulte dans la culture québécoise » (Morin *et al.*, 2023, p.2) et qu'en décembre 2023 le nombre de véhicules électriques au Québec a dépassé 250 000 (AVÉQ, 2024), notre objectif est d'examiner les perspectives d'appropriation des véhicules électriques au Québec dans le cadre d'une transition énergétique en portant une attention particulière aux aspirations et aux représentations sociales.

Méthodologie : Pour parvenir à notre objectif nous avons opté pour une méthodologie mixte en combinant une analyse quantitative réalisée sur un échantillon de sondage probabiliste de plus de 2200 répondants, chacun représentant un ménage québécois, avec une analyse d'entretiens semi-dirigés menés auprès de 53 ménages québécois résidant dans trois sites spécifiques de la région de Québec et de ses environs. L'enquête par sondage nous informe entre autres sur les déclarations de modes de déplacement principaux des ménages, les aspirations à l'électromobilité, ainsi que les raisons de ne pas l'envisager. Pour sa part, l'enquête par entretien semi-dirigé fut réalisée auprès de parents propriétaires de maison avec cour, un choix d'échantillons pertinent considérant que ceux-ci « sont peu susceptibles de renoncer à leur voiture » (Fortin, *et al.*, 2008, p.467). Trois sites de porte à porte furent choisis pour le recrutement : le quartier Sainte-Geneviève, dans Sainte-Foy à Québec; le quartier Roc-Pointe à Saint-Nicolas, sur la Rive-Sud et à l'ouest des ponts; et finalement, plus au sud, la municipalité de Saint-Gilles dans Chaudière-Appalaches. Le schéma d'entretiens s'intéressait plus largement à la consommation énergétique des ménages dans la culture québécoise. En abordant plusieurs dimensions telles que la socialisation, la situation, les scènes et les représentations chez les ménages, ce corpus nous permet d'observer ce que les données d'un sondage permettent plus difficilement de saisir.

La stratégie de recherche s'est organisée autour des objectifs suivants : d'abord, à l'aide du sondage, établir un portrait statistique des modes de déplacements principaux des ménages québécois ainsi que des intentions relatives à l'électromobilité; ensuite, grâce à l'analyse des entretiens semi-dirigés, examiner les manières de devenir automobiliste avant d'être parent-propriétaire, ainsi que les différentes figures de modes de vie en déplacement; après, grâce à l'enquête par entretien, examiner comment les représentations et les aspirations exprimées à propos des automobiles électriques peuvent être ou non ancrées dans les trajectoires et les modes de vie automobilistes des participants. Autant au moment de l'analyse du sondage qu'au moment de l'analyse des entretiens, nous accordons une importance à la dimension territoriale qui se doit d'être prise en considération du moment qu'il est question de mobilité de déplacement.

Résultats : L'analyse du sondage permet d'examiner comment les modes de transports les plus souvent utilisés par les ménages, ainsi que les aspirations à l'électromobilité, sont liés à la morphologie sociale du Québec. C'est-à-dire en montrant que les « conditions spatiales [...] à l'intérieur desquelles les mouvements « naturels » de la population évoluent forcément avec l'activité et la psychologie collective ». (Halbwachs, 1938, dans Morin *et al.*, 2023)

En commençant par répartir les ménages selon leurs principaux modes de déplacement et en nous intéressant à la région et au type de milieu résidentiel déclaré, nous avons observé que la déclaration *automobile à essence seulement* regroupait 71,2% des répondants. Cette même modalité apparaissait toutefois significativement moins présente chez les ménages déclarant habiter les quartiers centraux d'une grande ville (44,2%). De plus, seuls 9,9% des ménages ont déclaré se déplacer principalement *sans automobile*. (Morin *et al.*, 2023)

En observant différentes caractéristiques des ménages, nous avons pu observer que la vie; en couple; avec de jeunes enfants; dans une maison détachée apparaissaient comme « des conditions propices à l'interruption de la vie sans automobile ». (Morin *et al.*, 2023) En effet, chez les ménages déclarant au moins un enfant de moins de 18 ans, la vie *sans automobile* apparaît plus rare à 7,5%, et

encore plus lorsque ceux-ci déclarent être propriétaires d'une maison détachée (3,4%). La déclaration d'usage d'automobile(s) électrique(s) regroupe 8,4% des répondants et 11,9% chez ceux déclarant au moins un enfant de moins de 18 ans. Cependant, les analyses statistiques ne montrent pas de différences significatives entre les différents ensembles régionaux, ainsi qu'entre les types de lieux de résidence, suggérant que l'usage des véhicules automobiles électriques en 2022 est amorcé sans grande variation dans la géographie. (Morin *et al.*, 2023)

Ensuite, l'observation des aspirations à l'électromobilité, montre que la majorité des répondants sont plutôt incertains devant l'incitation à acheter ou racheter une voiture électrique : *certainement* (27,1%), *probablement* (35,6%), *probablement pas* (26,5%), *certainement pas* (10,8%). Toutefois, chez les ménages déclarant au moins un enfant de moins de 18 ans, les répondants apparaissent davantage dans l'aspiration à l'électromobilité avec : *certainement* (34,4%), *probablement* (36,5%), *probablement pas* (20,1%), *certainement pas* (9%). (Morin *et al.*, 2023) Les répondants n'envisageant *probablement pas* ou *certainement pas* l'électromobilité (37,3%) pouvaient également mentionner jusqu'à deux raisons dont les plus fréquentes furent *le coût trop élevé* (50,5%) et *l'autonomie trop limitée* (20,2%) ce que nous observons également chez les ménages déclarant au moins un enfant de moins de 18 ans avec 55,9% et 28,7% respectivement. Toujours chez les ménages déclarant au moins un enfant de moins de 18 ans, la raison du *coût trop élevé* était significativement plus fréquente chez ceux déclarant un plus bas revenu de ménage, alors que la raison de *l'autonomie trop limitée* était significativement plus fréquente chez les propriétaires de maison détachée.

Nous pencher sur les premières analyses du corpus d'entretiens semi-dirigés permet d'examiner plus en profondeur comment les aspirations et les représentations vis-à-vis de l'électromobilité peuvent être ancrées dans des situations d'automobilistes qui résident sur des territoires et qui ont des modes de vie en déplacement bien à eux. Ainsi, grâce à un schéma d'entretien s'intéressant autant à la socialisation, à la situation, aux scènes et aux représentations relativement à la consommation énergétique dans la culture québécoise, nous

pouvons examiner les manières de devenir automobiliste avant d'être parent-propriétaire de maison détaché. Par la suite, nous distinguons certaines figures de modes de vie en déplacement chez ces ménages; ce qui nous permet ensuite de mieux comprendre comment les participants peuvent se situer par rapport à l'incitation à laisser les voitures à essence pour des voitures électriques. Nous présentons ici des résultats d'analyse préliminaire relativement aux ménages résidants le site de Saint-Gilles.

Dans un premier temps, nous avons observé, chez les parents résidants à Saint-Gilles, que tous les participants sauf exception étaient déjà des automobilistes avant même d'avoir quitté le foyer familial ou d'avoir terminé leurs études. Nous avons également observé que l'entrée dans la parentalité apparaît comme un facteur consolidant de la nécessité de la voiture, notamment pour l'approvisionnement du ménage. Dans un deuxième temps, si les ménages avec lesquels nous nous sommes entretenus à Saint-Gilles sont tous des automobilistes tous ne sont pas dans le *tout* à l'auto ou dans un refus de faire autrement. En effet, la marche, le vélo, le covoiturage et l'intermodalité sont également des pratiques présentes à Saint-Gilles. Bref, quand vient le moment pour ces ménages de se situer relativement à l'électromobilité, la majorité est dans un état de questionnement relativement à une variété d'éléments, alors que d'autres apparaissent plutôt être dans l'opposition à l'injonction ou bien dans une adhésion fataliste à l'annonce de ce changement.

Conclusion: Bien qu'elle apparaisse davantage comme un substitut ou un complément à l'automobile à essence, l'automobile électrique semble, pour le moment, davantage utilisée par les ménages des couches sociales les plus aisées et chez les propriétaires de maisons. (Morin *et al.*, 2023) Au Québec, une majorité de ménages semblent anticiper l'achat ou le rachat d'une voiture électrique dans les prochaines années. Cependant, cette anticipation n'est pas sans questionnements. En effet, l'avantage d'une méthodologie mixte est qu'elle nous permet, en croisant les données d'un sondage probabiliste et celles d'un corpus d'entretiens semi-dirigés, d'examiner la complexité et la diversité des aspirations à l'électromobilité et des représentations sociales vis-à-vis de celle-ci.

Références

- Asselin, H. (2022) « La transition énergétique est-elle possible au Québec sans refondation du modèle d'occupation du territoire? » (Chap. 2) Dans Zaga-Mendez, A., Bissonnette, J.-F. & Dupras, J. (dir.), *Une économie écologique pour le Québec. Comment opérationnaliser une nécessaire transition*. (p.75-92) Presses de l'Université du Québec.
- AVÉQ (2024). *Statistiques SAAQ-AVÉQ sur l'électromobilité au Québec en date du 31 décembre 2023* [Infographie]. [En ligne]. Disponible sur: <<http://www.aveq.ca/1/post/2024/03/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-decembre-2023-infographie.html>> (consulté le 2 mai 2024)
- Beckmann, J. (2001). Automobility—A Social Problem and Theoretical Concept. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5), p.593-607. Disponible sur: <<https://doi.org/10.1068/d222t>> (consulté le 2 mai 2024)
- Demoli, Y., et Lannoy, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*. La Découverte. 128p.
- Dijk, M. (2014) « A socio-technical perspective on the electrification of the automobile: niche and regime interaction », dans *J. Automotive Technology and Management*, Vol. 14, No. 2, p.158–171.
- Dubé, J., Mercier, J., & Scanu, E. (2021). *Comment survivre aux controverses sur le transport à Québec ?* Éditions du Septentrion. 222p.
- Fortin, A., Villeneuve, M.-H., & Rioux, M. (2008). « Jamais sans ma voiture ? Les banlieusards des franges de Québec ». Dans *Recherches sociographiques*, 49(3), p.447-473. Érudit [En ligne]. Disponible sur: <<https://doi.org/10.7202/019876ar>> (consulté le 2 mai 2024)
- ISQ, (2023), *Part modale des transports lors des trajets domicile-travail, Québec, 2006, 2016 et 2021*. [En ligne]. Disponible sur: <<https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/4018#:~:text=statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/4018>> (consulté le 2 mai 2024)
- Morin, D., Lessard, G., Bourliaguet, B., & Leduc, M-A., (2023) « Les véhicules automobiles électriques dans la morphologie sociale du Québec, les pratiques de déplacement et les aspirations des ménages », dans *Espace populations sociétés*, 2023/2, [En ligne], Disponible sur: <<https://doi.org/10.4000/eps.14054>> (consulté le 2 mai 2024)
- Pineau P-O. & Vincent B., (2023). *Tendances du parc Automobile québécois 2013-2021*. Montréal, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC. 39p. [En ligne]. Disponible sur : <https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2023/10/Rapport-ParcAutomobile_web.pdf> (consulté le 2 mai 2024)
- Whitmore, J. & Pineau, P.-O., (2024). *État de l'énergie au Québec 2024*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le gouvernement du Québec. Disponible sur: <<https://energie.hec.ca/eeq/>> (consulté le 2 mai 2024)