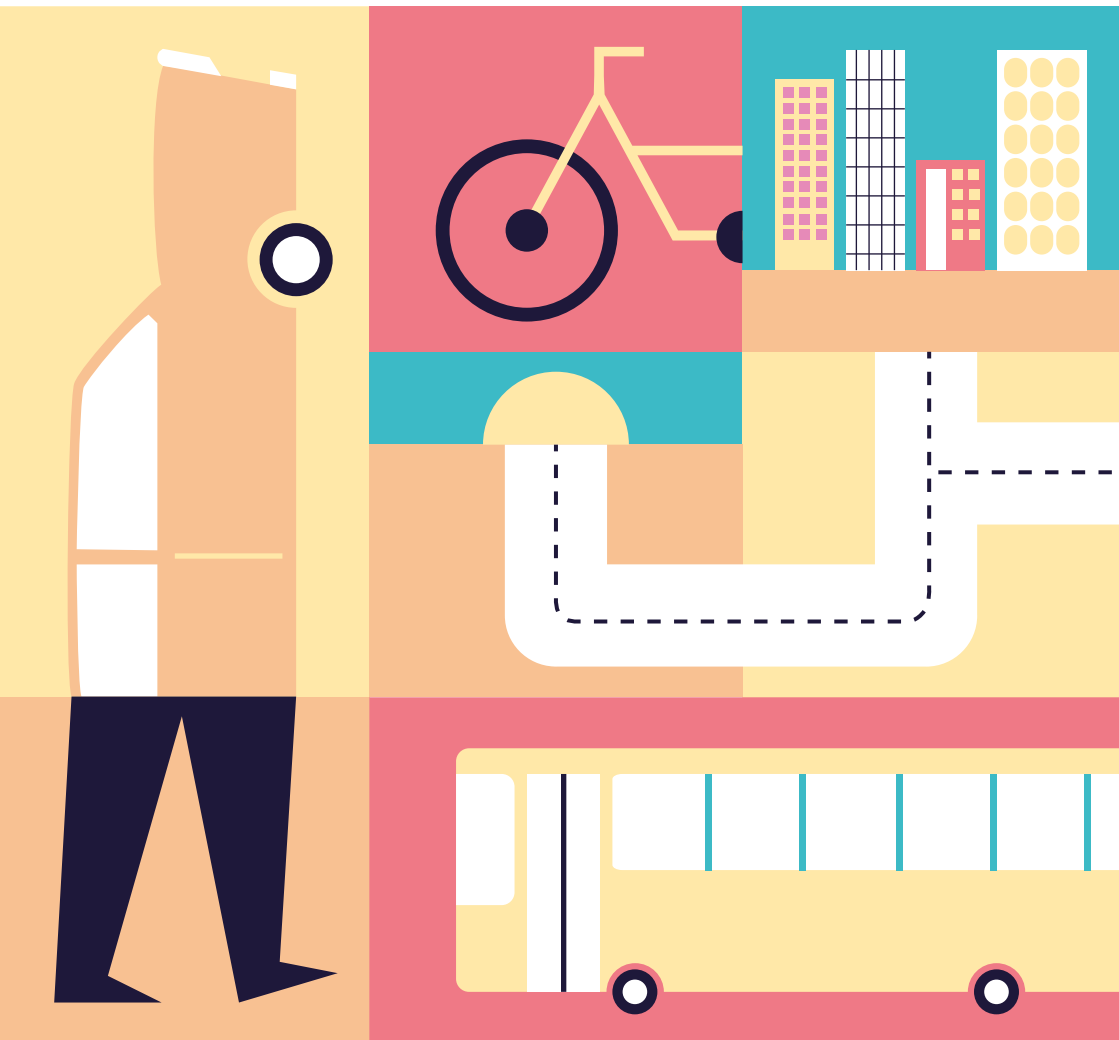




# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



**DIRECTION**  
Yoann Demoli

**COLLOQUE**  
27 février 2020  
UVSQ – Laboratoire Printemps  
Guyancourt





# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

## **COLLOQUE**

27 février 2020

UVSQ – Laboratoire Printemps

Guyancourt

## **DIRECTION**

Yoann Demoli



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette

[www.msh-paris-saclay.fr](http://www.msh-paris-saclay.fr)

ISBN 978-2-490369-06-5

## **Dépendance automobile ? Liberté automobile ?**

### ***L'automobilisme dans le monde rural, XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle***

Étienne FAUGIER

À force de parcourir le coin à pied, à vélo, en scoot, en bus, en bagnole, elle connaissait la vallée par cœur. Tous les mômes étaient comme elle. Ici, la vie était une affaire de trajets. On allait au bahut, chez ses potes, en ville, à la plage, fumer un pet' derrière la piscine, retrouver quelqu'un dans le petit parc. On rentrait, on repartait, pareil pour les adultes, le boulot, les courses, la nounou, la révision chez Midas, le ciné. Chaque désir induisait une distance, chaque plaisir nécessitait du carburant. À force, on en venait à penser comme une carte routière. Les souvenirs étaient forcément géographiques. (Mathieu, 2018 : 135)

En 2001, Étienne Davodeau, dessinateur de bande dessinée, nous a offert un récit illustré relatif à la transformation de la société rurale face à la modernité technique (dans le domaine de l'écologie, de la biologie génétique ou encore du réseau autoroutier) en racontant l'irruption d'un projet autoroutier dans le Maine-et-Loire pour relier Angers et Cholet (Davodeau, 2001). Il s'agit d'un point focal pertinent pour notre sujet puisqu'il montre les impacts de l'évolution du système automobile – l'ensemble des véhicules à moteur, ainsi que l'infrastructure qui les sous-tend – sur l'espace rural, évolution qui bouleverse cet espace en profondeur et qui est encore en cours de nos jours. C'est une véritable révolution qui est pourtant presque passée inaperçue.

À bien y regarder, les chercheur-e-s ont dans l'ensemble peu porté leur attention sur les mobilités dans le monde rural. Cela tient à plusieurs raisons : tout d'abord, la difficulté à délimiter l'espace étudié, ce qui entraîne des flous quant aux sources à analyser ; puis, l'essor démographique qui

a fait des centres urbains les lieux majeurs de rassemblement des populations ; enfin, la concentration des moyens de transport dans l'espace urbain qui suscite l'attention des chercheurs avec l'objectif d'une meilleure vie en ville. Pour autant, et à bien y réfléchir, le monde rural s'avère plus riche quand on l'étudie dans une mise en perspective avec l'essor des véhicules à moteur. Cela s'explique par plusieurs facteurs : l'ensemble des véhicules à moteur y est présent et les autres modes de transports y sont ponctuels. En ce XXI<sup>e</sup> siècle naissant, quelques recherches ponctuelles émergent en prenant le périurbain et le rural comme lieu d'étude des mobilités<sup>1</sup>.

Notre propos a pour but d'éclairer la compréhension du phénomène de l'automobilisme (Flonneau, 2008), soit les usages des véhicules à moteur, dans l'espace rural (Faugier, 2013). Ce phénomène débute à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et s'étend jusqu'à nos jours. Tout d'abord, il est pertinent de faire un rappel historiographique des différentes études sur l'automobile dans le monde rural, territoire souvent méconnu et ignoré. Puis, nous résumerons les résultats issus de notre travail doctoral (Faugier 2013) en montrant la richesse et la nécessité d'étudier l'automobilisme dans le monde rural. Enfin, nous évoquerons les enjeux liés à l'automobilité<sup>2</sup> dans ce territoire pour la période contemporaine.

### **État de l'art : un champ de recherche peu développé mais en cours d'appropriation**

Afin de mieux comprendre ce qui se joue dans l'espace rural aujourd'hui, il est nécessaire de traverser l'état de l'art relatif à l'automobile. Cette contextualisation scientifique sert de base pour appréhender les enjeux qui se jouent actuellement et que les scientifiques minorent pour le moment. Les chercheurs étasuniens ont été les pionniers des recherches sur l'automobile dans l'espace rural. Cela s'explique par la rapidité avec laquelle l'automobile – en soi le modèle T de Henry Ford produit dès 1907 – se démocratise aux

---

<sup>1</sup> C'est le cas du colloque *Nouvelles mobilités et urbanisme en milieu rural*, organisé par la Région Centre, le laboratoire CNRS-CITERES de l'Université de Tours et l'ADEME, le 26 novembre 2013.

<sup>2</sup> Soit la capacité à se déplacer en véhicule à moteur.

États-Unis. En effet, si les usages de l'automobile ont été inventés en Europe – en France et en Allemagne –, sa possession est avant tout un fait étasunien (Bardou *et al.*, 1977). Selon le mot de David Nye, les États-Unis l'ont naturalisée (Nye, 2008). Les ethnologues étasuniens ont également souligné que l'automobilisme révolutionne le monde rural. Lorsqu'ils interrogent la société rurale étasunienne durant les années 1920, celle-ci porte son intérêt sur l'automobile, plutôt que sur la baignoire, car elle permet d'aller jusqu'en ville (Lynd & Lynd, 1929) ! Ainsi, dès le début des années 1970, des chercheurs étasuniens publient leurs travaux centrés sur les impacts socioculturels de l'automobilisme dans le monde rural. James Flink et John Rae affirment qu'à ses débuts, l'automobilisme transforme davantage les campagnes que le chemin de fer ou le cheval (Flink, 1970 ; Rae, 1971). Mais l'ouvrage majeur est celui de Michael Berger (1979) dans lequel il s'attache à expliciter l'ensemble des transformations de la société étasunienne initiée par l'essor des véhicules à moteur. Il montre les mutations familiales, récréatives, religieuses, scolaires, sanitaires et environnementales dans les États-Unis du début du siècle. Si son travail s'appuie sur des sources spécifiques – des revues spécialisées liées aux mondes de l'automobilisme –, il présente plusieurs limites. Tout d'abord, il restreint son attention sur les trois premières décennies du xx<sup>e</sup> siècle, alors que jusqu'aux années 1960, les mutations dans le monde rural sont tout aussi riches et complexes. Ensuite, il ne tient pas compte de l'évolution du réseau routier dont dépend l'automobilisation ; la diversité des situations selon les régions est masquée derrière l'échelle nationale choisie pour étudier les mutations automobiles. Enfin, en s'intéressant à l'espace rural, il n'évoque à aucun moment l'essor de la mécanisation agricole et ses modifications – élément pourtant fondamental et propre à l'espace rural. L'auteur conclut en défendant l'idée que l'automobile a été adoptée à titre individuel par les populations rurales, une fois qu'elle s'est montrée utilisable et utile. Ce faisant, elle a rapproché l'espace rural de l'espace urbain, modifiant sensiblement l'identité rurale – le véritable perdant étant le cheval. Joseph Interrante, Norman Moline et John Jakle soutiennent que le village ou la petite bourgade subissent des modifications profondes par l'introduction de l'automobile (Interrante, 1979 ; Moline, 1971 ; Jakle, 1982). L'automobilité transforme l'économie, les loisirs, le tourisme et le réseau routier. La faiblesse commune de ces

travaux est le passage sous silence de l'aire d'influence des petites villes, autrement dit de l'arrière-pays, qui constitue pourtant un territoire important dans lequel l'automobile amène des transformations majeures. Peu nombreux sont les historiens qui se sont intéressés au tracteur et à la mécanisation agricole. Le seul exemple de travail que l'on peut citer est celui de l'Américain Robert Williams (1987). À ce travail, nous pouvons tout de même ajouter celui de Reynold Wik qui, bien qu'ayant concentré son attention sur Ford, a mis en valeur dans plusieurs chapitres les impacts des tracteurs produits par l'entreprise en question (Wik, 1973). Les deux auteurs défendent le fait que le fermier américain est habitué aux changements et n'est en rien conservateur. Les usagers des véhicules à moteur dans le monde rural font donc partie intégrante du processus d'adoption de l'automobilisme comme le prouvent Ronald Kline et Trevor Pinch (Kline & Pinch, 1996). Cette étude, comme les deux précédentes, conteste ainsi le préjugé récalcitrant depuis cette époque jusqu'à nos jours d'une population rurale conservatrice et hostile à tout changement – pour ce qui est du cas automobile, on parle d'« anti-automobilisme » (Flonneau dir., 2009).

Dans les autres pays, les recherches rurales sont très faibles. En France, quelques historien-ne-s ont pointé l'intérêt qu'il y avait à étudier l'automobilisme dans le monde rural. Citons le médiéviste Marc Bloch qui, en 1932, s'interrogeait :

N'est-ce pas tout autant, et davantage peut-être, la modeste camionnette du fournisseur boucher, boulanger, etc. – ou du marchand de bestiaux qui est en train de bouleverser, lentement mais sûrement, la vie des campagnes ? (Bloch, 1932 : 497)

Malheureusement, son affirmation n'a pas été suivie d'une recherche – nous présentons plus bas notre travail doctoral sur ce sujet (Faugier, 2013). L'intérêt partiel pour l'automobilisme est donc à trouver ailleurs, notamment chez les ethnologues. Pascal Dibie a publié deux ouvrages sur Chichery – commune rurale située dans le département dans l'Yonne – dans lesquels il souligne la modernité apportée par les véhicules à moteur, principalement après la Seconde Guerre mondiale, avec le passage de l'économie chevaline à la mécanisation agricole (Dibie, 1979 ; 2006). Edgar Morin a produit une étude similaire en prenant



comme cadre communal le village breton de Plodémet au milieu des années 1960 (Morin, 1967). En s'intéressant à la transition de la société rurale vers une société urbaine en devenir, il montre le rôle de la mécanisation agricole dans la transformation des *habitus* économiques et sociétaux – malgré un fort attachement sentimental au cheval, membre à part entière de la famille (Bodiguel, 1975). Enfin, plus récemment, Jean-Pierre Le Goff a produit une étude de l'intérieur sur les bouleversements qu'a connus un village du sud-est de la France, Cadenet dans le Vaucluse, depuis 1945 jusqu'aux années 2000 (Le Goff, 2012). Il y montre que l'automobile charrie la modernité avec elle, à l'égal de la télévision bouleversant les us et coutumes du monde rural : déclin des veillées, essor des mobilités récréatives et touristiques. L'automobile apporte ainsi une transformation des sociabilités dans le monde rural.

La thèse de Marie Huyghe sur les façons dont les ménages vivent dans le monde rural et ses récents travaux en aménagement du territoire s'avèrent utiles pour appréhender les enjeux contemporains de la mobilité dans le monde rural (Huyghe, 2015). Il s'agit de réfléchir et de proposer des solutions concrètes et applicables dans les territoires périurbains et ruraux pour diminuer le tout-automobile et diversifier le bouquet de mobilité (Huyghe, 2019). Ces solutions ne sont pas techniques mais politiques, économiques et sociales, et doivent être pensées avec l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux. Le problème de la dépendance à la voiture comme mode de déplacement doit être repensé, car, comme l'a montré l'épisode des Gilets jaunes, une partie de la population peut-être en situation de difficulté si les prix à la pompe augmentent trop drastiquement. Il s'agit donc de proposer deux actions parallèles et complémentaires : réduire la politique de l'aménagement par l'automobilisme et convaincre les usagers automobiles qu'en certaines situations, l'automobile n'est pas nécessairement le seul moyen de transport le plus pertinent. Cela peut se présenter sous la forme de transport à la demande (TAD), comme c'est le cas entre Orléans et quatre de ses communes périphériques (Van Eeckhout, 2018). Le géographe Christophe Guilluy évoque partiellement les questions de mobilité dans ses travaux relatifs à la « France périphérique », montrant ainsi que le monde rural et

périurbain est fortement dépendant de l'automobilisation (Guilluy, 2010 & 2014). Ce que confirme le sociologue Benoît Coquart, qui s'est intéressé aux ruraux du Grand Est dans les territoires qui déclinent démographiquement, soulignant la prégnance d'une hyper (auto)mobilité, car « tout est loin » (Coquard, 2019).

Cet état de l'art permet de faire remonter à la surface des travaux qui doivent être connus et sur lesquels les chercheur-e-s contemporain-e-s doivent s'appuyer pour travailler sur nouveaux frais sur le monde rural et l'automobilité. Ils ont l'avantage de présenter la pluralité des enjeux de l'auto-mobilité qu'a connue le monde rural.

### **Une histoire de l'automobilisme dans le monde rural : quels résultats ?**

Notre recherche doctorale défendue en 2013 proposait d'analyser les mutations croisées de l'automobilisme dans le département du Rhône et la région de Québec entre 1919 et 1961 (Faugier, 2013). Dans un esprit de synthèse, nous nous concentrerons sur les résultats de notre thèse.

Tout d'abord, il faut signaler que tout au long de la période, les populations rurales sont en demande face à l'essor de l'automobilité. Si l'on exclut les quelques postures et actions anti-automobilistes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les populations rurales ont embrassé les véhicules à moteur. Plus encore, elles les ont modelés à leurs besoins, preuve de leur ingéniosité. Citons les requêtes de politiques locaux dans la région de Québec pour obtenir des routes viables et une signalétique indiquant leur municipalité afin qu'elle ne bascule pas dans l'oubli (Davodeau, 2001) et puisse profiter d'investissements économiques (Faugier, 2009). C'est aussi le cas lors du passage de la traction équine à la traction mécanique. Les paysans, devenus agriculteurs par la nécessité technique, s'organisent en France en Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole (CUMA) et en Centre d'Études Techniques Agricoles (CETA), organes qui ont vu le jour dans les années post-Seconde Guerre mondiale. Ces regroupements permettent de financer collectivement les outils de la mécanisation agricole et de mutualiser les connaissances techniques qui entourent ce système. Dans la région de Québec, on peut signaler la démarche de Joseph-Armand Bombardier qui modifie un véhicule à moteur pour qu'il puisse circuler durant l'hiver. Durant les années 1930, Bombardier construit

l'autoneige (ou *snowmobile*) en visant les professionnels mobiles que sont les médecins, les vétérinaires, les chauffeurs de taxis, les employés des entreprises de bois, les postiers. Il construit ensuite un véhicule à destination du transport des écoliers durant l'hiver, le C18. Il y a donc une réelle demande de mobilité dans le monde rural qui a besoin d'être satisfaite. Ce qu'apporte l'automobilisme, c'est un surcroît de sociabilité avec le camion du boulanger, la camionnette du boucher et celle du laitier qui innervent les villages ruraux et par extension les centres urbains. Pour le transport de lait, on passe d'une géographie ferroviaire à une géographie automobile dans le département du Rhône entre 1920 et 1940. Plus largement, en France, se met en place la Poste Automobile Rurale (PAR) destinée au transport de voyageurs pour lutter contre l'isolement rural. Les principales dessertes sont les communes dépourvues de bureau de poste et abritant moins de 2 500 habitants. Avec ce service, la poste offre les opérations postales classiques – vente de timbres, d'enveloppes, expédition de la messagerie – et propose aussi d'effectuer des commissions – transport de personnes et de marchandises. Cinq circuits voient le jour dans le département du Rhône : dans les Monts du Lyonnais situés au nord-ouest du département, ainsi qu'au sud-ouest du département ; il s'agit de zones peu équipées en réseau routier et en grands centres urbains. Cette activité réorganise la temporalité et l'organisation structurelle de la vie rurale. Rappelons que les premiers propriétaires de véhicules à moteur que sont l'instituteur, le prêtre, le médecin ont pratiqué en quelques occasions le covoiturage – même si cette pratique n'en avait pas le nom. Il s'est agi parfois de services de réciprocité. Les premières femmes à acquérir une automobile n'ont pas hésité à en faire profiter leurs amies. Au total, ce sont ces petites mobilités ponctuelles difficiles à appréhender d'un point de vue documentaire qui tissent les liens du monde rural.

Une autre découverte de notre travail, ce sont les transformations que connaissent les territoires. Certes, les mutations du réseau routier sont connues : on y voit émerger un paysage de la route (Desportes, 2005). Plus largement, c'est une économie de la route qui se fait jour transformant ainsi la société rurale. Dans le département du Rhône, on voit lentement l'essor des commerces liés aux activités automobiles – garages, pompes à

essence, stations-service. Pour la période délimitée, on voit qu'en 1920, le département du Rhône (Lyon excepté) ne recense aucun garage à part un à Villefranche-sur-Saône. En 1939, c'est 160 garages principalement localisés dans la vallée du Rhône et longeant les routes nationales (6, 7, 86 et 89). Le reste du département est dépourvu de garage, soit l'est de Lyon, les régions montagneuses et le nord du département. Enfin, en 1959, le nombre de garages a augmenté de 142 %, soit 227. Leur nombre s'est accru dans les agglomérations (Caluire-et-Cuire, Givors), tandis que dans certaines, il a décliné (Thizy, Amplepuis) soulignant à la fois la compétitivité de ce champ commercial et la phase d'ajustement en cours dans le système automobile. Cette situation est similaire dans la région de Québec et s'applique aussi à l'essor des stations à essence. La structuration du territoire passe par plusieurs critères : les flux de véhicules à moteur, le relief et la structure urbaine des villes, ainsi que leur densité. Pour ce qui est du cas français, la majorité des postes d'essence en 1956 appartiennent aux grandes entreprises pétrolières : Shell, Antar, Esso, Mobil Oil Française, Excelsior, société Huiles & Combustibles Liquides, Société française des Combustibles Liquides. Les autres postes d'essence ou pompes à essence appartiennent à des entreprises qui ont passé un accord avec le propriétaire de la pompe à essence. Dès lors, l'institutionnalisation des entreprises pétrolières voit le jour à travers les postes d'essence : en se rendant visibles par ces relais automobiles.

« L'automobile [est un] agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire » (Piveteau, 1999). C'est très vrai pour la mécanisation agricole qui refond profondément les exploitations dans le monde rural. L'arrivée du tracteur a conduit à une refonte de la ferme agricole avec un emplacement spécifique à prévoir pour ce véhicule, tandis que les champs ont été transformés pour pouvoir accueillir ce nouvel objet mécanique. Le cheval, lorsqu'il laboure les champs, n'impose que peu de changement aux parcelles, alors que le tracteur, pour tourner au bout de la parcelle, nécessite des adaptations. Le remembrement, commencé au XVIII<sup>e</sup> siècle, a pour but d'uniformiser les parcelles, de regrouper les exploitations, d'aplanir les terrains, de combler les fossés et de supprimer les haies. Dans le Rhône, en 1951, seule une centaine de communes ont été remembrées. Toutefois, le remembrement n'est pas accepté

par tous les paysans dans la mesure où il met en jeu le fondement même de leur identité : leur terre. Dès lors, de la contestation du remembrement à la contestation du machinisme agricole, il n'y a qu'un pas. Le tracteur est donc un facteur de recomposition du paysage provoquant parfois une « bataille des champs ».

L'ensemble de ces éléments pointe un monde rural qui est transformé par les divers usages des véhicules à moteur, qu'il les accepte autant qu'il les modifie pour ses besoins. À bien y regarder, il semble que cette richesse des usages de l'automobilisme soit une spécificité du monde rural – contrairement au monde urbain qui est complété par d'autres mobilités telles que le métro et le tramway.

### **Le monde rural : future niche de l'automobilisme ?**

Si l'on résume, le monde rural existe et prospère grâce à la variété des véhicules à moteur qui comblent les besoins des individus : automobile individuelle, camionnette, poids lourd, autobus, autocar, tracteur. Pour autant, les enjeux contemporains de la fin du xx<sup>e</sup> siècle et du début du xxi<sup>e</sup> siècle naissant remettent en question l'automobilisation : la question du réchauffement climatique, celle du développement des véhicules électriques et autonomes et celle de la fin des énergies carbonées (Orfeuill & Leriche, 2019).

À bien y regarder, la majorité des travaux relatifs au véhicule autonome se concentre sur les déplacements intra-muros ou interurbains (Lipson & Kurman, 2018 ; Houlé & Lévy-Heidmann, 2018). Ce terrain d'étude s'explique pour plusieurs raisons : la densité de population au km<sup>2</sup>, le caractère relativement délimité du territoire urbain qui rend plus cohérent toute démarche de transformation des mobilités, le meilleur état du réseau routier urbain. C'est pour tous ces critères que le monde rural est délaissé par les ingénieur-e-s, les technicien-ne-s, les chercheur-e-s. Selon nous, il s'agit d'une erreur d'appréciation. Certes, les espaces ruraux sont moins denses et de fait il est plus compliqué d'y investir pour une rentabilité satisfaisante ; néanmoins, comme évoqué dans le paragraphe précédent, c'est l'automobilisation qui sous-tend le monde rural (Dupuy, 2006). Dès lors, il nous semble que l'attention des concepteur-ric-e-s, des ingénieur-e-s et industriels devrait être tournée vers le monde rural pour

réfléchir à l'optimisation des déplacements des individus et des marchandises. Les différents développements lancés par le véhicule autonome et connecté seraient pertinents pour densifier les flux par l'intermédiaire du covoiturage et du copartage<sup>3</sup>. Une des difficultés du monde rural est la fréquence des transports publics du fait du manque de passagers et de vastes territoires à couvrir. Le covoiturage, le copartage et le transport à la demande (Le Breton, 2001), aidés des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), peuvent voir augmenter le flux et la demande des usagers. Une autre modification des mobilités rurales est l'ouverture des autocars scolaires à tous les individus. Cela est en débat et n'est pas systématisé partout. Par exemple, dans le département rural de l'Ardèche, depuis 2016, huit lignes de bus scolaire sont ouvertes à tous dans le but de rentabiliser les transports scolaires. C'est un premier pas pertinent pour proposer aux individus de passer de l'automobile à l'autocar, mais cela se concentre principalement aux horaires et périodes scolaires. Le reste du temps et de l'année, il faut imaginer d'autres solutions pérennes et étalées sur la journée. Les migrations pendulaires sont bien entendu celles qui suscitent le plus de mobilité et la voiture répond avec souplesse à ce besoin. Reste qu'elle peut devenir coûteuse, mettre en danger l'environnement et vieillir trop vite du fait des multiples kilomètres liés aux déplacements familiaux – l'épisode des Gilets jaunes dès le début du mois d'octobre 2018 jusqu'à son arrêt avec le confinement sanitaire dès mai 2020 illustre ce dernier point (Confavreux dir., 2019).

Un dernier élément que nous souhaiterions soumettre à réflexion, ce sont les enjeux de mobilités rurales des politiques (Bourassi, 2018 ; Armand, 2019 : entretien avec Viard). Ayant été invités à dialoguer avec des acteurs locaux du territoire, plusieurs remarques peuvent être tirées de nos échanges<sup>4</sup>. Plus que jamais, les élus ruraux et périurbains ont pris

---

<sup>3</sup> Cf. la communication de Chantal Laloux et Aurélie Corbineau, « Autostop de proximité », lors du colloque *Nouvelles mobilités et urbanisme en milieu rural*, organisé par la Région Centre, le laboratoire CNRS-CITERES de l'Université de Tours et l'ADEME, le 26 novembre 2013.

<sup>4</sup> Cf. la communication d'Étienne Faugier, « La mobilité rurale et la recherche : un sujet négligé aux perspectives pertinentes », lors de la *Journée de la mobilité en Creuse*, organisée par la Maison de l'économie et de la formation du Bassin ouest Creuse (Mefboc),

conscience ces dernières années du rôle déterminant du système automobile. Il est vrai que les ruraux se doivent d'être mobiles pour aller travailler (souvent hors de leur municipalité), pour bénéficier de services souvent loin de leur foyer<sup>5</sup> (commerce alimentaire de base, pharmacie, supermarché, station essence). De plus, la pluralité des catégories socioprofessionnelles complique l'efficacité d'une politique de mobilité uniforme, notamment par la présence d'une population vulnérable, nouvellement arrivée sur le territoire et ne disposant pas de permis de conduire pourtant nécessaire pour travailler (Minster, 2015). Enfin, la question du parc automobile vieillissant, ainsi que celle du coût d'entretien des véhicules à moteur doivent être prises en compte. L'une des limites à la politique des élus ruraux et périurbains – dont ils sont eux-mêmes conscients – est la nécessité de penser la mobilité en amont des projets de territoire ; ce constat étant partagé par Marie Huyghe dans un entretien (Mazerolle, 2019). Ils sont donc en recherche d'experts de la mobilité en périphérie pour aider à faire atterrir leur projet et permettre une automobilité durable, partagée et optimisée (Gatineau, 2016). Signalons, par exemple, que la loi des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, entend plus largement mieux lier territoires périphériques et métropoles, et cela aurait dû passer par l'autorisation donnée à des particuliers de faire office de taxi dans les campagnes ; cet aspect a finalement été retoqué. De fait, les élus à l'échelle municipale et intercommunale doivent réfléchir la mobilité sur nouveaux frais et pour cela, il faut des études scientifiques, même si la question du financement pour ces autorités organisatrices de la mobilité n'est pas encore précisée. Dans un futur, cela pourrait

---

le Conseil départemental de la Creuse, l'association Mob'in Nouvelle-Aquitaine et la Direction départementale des territoires de la Creuse, le 18 septembre 2018. Cf. également la communication d'Étienne Faugier, « La mobilité en milieu rural », lors de la Semaine européenne de la Mobilité, organisée par le Centre Intercommunal d'Action Sociale Haut Val de Sèvre en partenariat avec le Conseil Département des Deux-Sèvres, le 19 septembre 2019.

<sup>5</sup> Cf. la communication d'Anne Aguilera, « La mobilité dans les territoires ruraux », lors du colloque *Nouvelles mobilités et urbanisme en milieu rural*, organisé par la Région Centre, le laboratoire CNRS-CITERES de l'Université de Tours et l'ADEME, le 26 novembre 2013.

passer par l'essor des véhicules autonomes. Toutefois, en lisant les différents ouvrages spécialisés, on s'aperçoit qu'une fois de plus, l'espace rural est délaissé au profit de l'espace urbain (citons l'exemple de Rouen qui veut être la capitale européenne du véhicule autonome) et des axes autoroutiers (Gay & Landriève, 2018). Aucun des véhicules autonomes ne semble avoir été réfléchi pour le monde rural. Une exception à la règle existe. Des chercheurs américains du MIT ont construit un prototype de véhicule qui possède des capteurs LIDAR afin d'estimer sa position dans l'espace et détecter la route plus de trente mètres à l'avance, et qui circule sur des routes de campagne non cartographiées et sans marquage au sol ; preuve qu'il est possible de ne pas avoir à mettre à niveau le réseau routier existant. Mais à quel prix et pour quel public ? Dès lors, risquerait-on de se retrouver uniquement avec des véhicules autonomes urbains et des véhicules motorisés non autonomes dans le monde rural ? *Quid* de l'évolution du réseau routier, et en particulier des routes départementales et de la voirie communale ? Qui peut financer l'infrastructure pour qu'elle atteigne les attentes des véhicules autonomes (capteurs...) ? Dans les espaces périphériques, le coût de rénovation du réseau routier pour les collectivités est faramineux et exclut, temporairement espérons-le, la possibilité de voir des véhicules autonomes sur les routes rurales. Par ailleurs, pour le moment, le véhicule autonome est pensé pour être un marché de niche urbain et interurbain et il n'est pas exclu qu'il soit à l'origine d'un bilan carbone élevé (Castaignede, 2018). Il reste donc à suivre son évolution et sa potentielle démocratisation.

## Conclusion

L'automobilisme a plus d'un siècle d'histoire. L'apport de la discipline historique à l'étude des mobilités est pertinent puisqu'il a pour force de rappeler le poids des héritages, des *habitus* et des mentalités. Il a montré que dans le monde rural, l'automobilisme s'est adapté tout comme les populations rurales pour satisfaire leurs besoins. C'est encore le cas aujourd'hui.

Nous voudrions rappeler que l'automobilisme comprend l'ensemble des véhicules à moteur. Se focaliser uniquement sur l'automobile



individuelle et l'autosolisme<sup>6</sup> biaise l'analyse de la situation dans les espaces périphériques – encore trop peu de recherches questionnent cette catégorisation. Le territoire est bien plus riche – et donc bien plus complexe – avec les usages des véhicules à moteur que sont l'autobus, le tracteur, le poids lourd, que le monde urbain.

L'automobilisme est l'épine dorsale du monde rural et plus largement des périphéries. L'épisode des Gilets jaunes nous enseigne que d'une part l'opposition à l'automobile doit être remise dans son contexte urbano-centré, voire parisiano-centré, et que d'autre part, il est nécessaire de repenser la présence de ce mode de transport de manière raisonnée en fonction des besoins ruraux. Le droit à la mobilité se doit d'être un droit à l'automobilité quand cela est pertinent, d'autant plus lorsqu'il s'agit de l'espace rural.

Cependant, les enjeux énergétiques, climatiques et démographiques nécessitent de se pencher sur les espaces périphériques dans lesquels l'automobilisme est et doit être réinventé (Huyghe, Baptiste & Carrière, 2013) : copartage, covoiturage, véhicule électrique, véhicule autonome. Un développement plus affirmé de l'intermodalité et le bouquet de mobilités doivent venir appuyer les déplacements des individus et des biens. L'étalement urbain doit être combattu pour agréger les communautés autour de nœuds d'activité, de services publics et d'espaces de vie. Une révolution politique de l'aménagement du territoire et une révolution des mentalités dans les usages des véhicules à moteur restent à réaliser.

## Références bibliographiques

- ARMAND César, 2019. « Grand débat : “Il faudrait une révolution de la pensée du territoire non métropolitain”. Entretien avec Jean Viard », *La Tribune HEBDO* [En ligne], 276, p. 10. Mis en ligne le 18/01/2019 (consulté le 17/09/2020). URL : <https://www.latribune.fr/economie/france/jean-viard-reussir-pour-nos-quartiers-ce-que-jules-ferry-a-reussi-pour-nos-villages-801589.html>
- BARDOU Jean-Pierre, CHANARON Jean-Jacques, FRIDENSON Patrick & LAUX James M., 1977. *La Révolution automobile*, Paris, Albin Michel.

---

<sup>6</sup> Soit le fait de conduire seul dans son véhicule.

- BERGER Michael L., 1979. *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*, Hamden (Conn.), Archon Books.
- BLOCH Marc, 1932. « Régions naturelles et groupes sociaux », *Annales d'histoire économique et sociale* [En ligne], 17 (4), p. 489-510. URL : [www.persee.fr/doc/ahess\\_0003-441x\\_1932\\_num\\_4\\_17\\_1344](http://www.persee.fr/doc/ahess_0003-441x_1932_num_4_17_1344) ; DOI : 10.3406/ahess.1932.1344
- BODIGUEL Maryvonne, 1975. *Les Paysans face au progrès*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- BOURASSI Nabil, 2018. « Le monde rural peut-il se désintoxiquer du tout-voiture? », *La Tribune* [En ligne], 276, p.9. Mis en ligne le 11/12/2018 (consulté le 18/01/2019). URL : [https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/mobilites-le-monde-rural-peut-il-se-desintoxiquer-du-tout-voiture-800563.html?utm\\_term=Autofeed&utm\\_medium=Social&utm\\_source=Twitter#Echobox=1544569438](https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/mobilites-le-monde-rural-peut-il-se-desintoxiquer-du-tout-voiture-800563.html?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1544569438)
- CASTAIGNÈDE Laurent, 2018. « Les mirages écolo-sécuritaires de la voiture autonome », *Silence*, 470 (septembre), p. 32-33.
- CONFVREUX Joseph (dir.), 2019. *Le Fond de l'air est jaune. Comprendre une révolte inédite*, Paris, Éditions du Seuil.
- COQUARD Benoît, 2019. *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte.
- DAVODEAU Étienne, 2001. *Rural ! Chronique d'une collision politique*, Paris, Delcourt.
- DESORTES Marc, 2005. *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace : XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard.
- DIBIE Pascal, 1979. *Le Village retrouvé. Essai d'ethnologie de l'intérieur*, Paris, Grasset.
- , 2006. *Le Village métamorphosé ; Révolution dans la France profonde : Chichery, Bourgogne nord*, Paris, Plon.
- DUPUY Gabriel, 2006. *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La Documentation française.
- FAUGIER Étienne, 2009. « Contestations croisées anti-automobiles au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les cas du département du Rhône et de la Province de Québec », in M. Flonneau (dir.), *Automobile : les cartes du désamour. Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie, p. 81-91.

- , 2013. *L'Économie de la vitesse. L'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat, sous la dir. de C.-I. Brelot & M. Pâquet, Université Lumière Lyon 2 & Université Laval (Québec).
- FLINK, James J. 1970. *America Adopts the Automobile (1895-1910)*, Cambridge (Mass.), MIT Press.
- FLOLNEAU Mathieu, 2008. *Les Cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme : XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions Autrement.
- , 2009 (dir). *Automobile : les cartes du désamour. Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris, Descartes & Cie.
- GATINEAU François, 2016. « Ce que va apporter la voiture autonome dans nos campagnes », *Mobileese* [En ligne]. Mis en ligne le 02/11/2016 (consulté le 17/09/18). URL : <https://Mobileese.com/va-apporter-voiture-autonome-nos-campagnes>.
- GAY Christophe & LANDRIÈVE Sylvie, 2018. « La voiture autonome, un marché de niche ou une vraie révolution ? », *Forum Vies Mobiles* [En ligne]. Mis en ligne le 17/09/2018 (consulté le 18/09/2018). URL : <https://fr.forumviesmobiles.org/2018/09/17/voiture-autonome-marche-niche-ou-vraie-revolution-12658>
- GUILLOY Christophe, 2010. *Fractures françaises*, Paris, F. Bourin.
- , 2014. *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion.
- HOULÉ Alexandre & LÉVY-HEIDMANN Hugo, 2018. *Véhicules autonomes. Ne ratons pas la révolution !*, Paris, Presses des Mines (Les Docs de la Fabrique 3).
- HUYGHE Marie, 2019. « L'évolution du système "tout-automobile" », in P. Chaillan, « Politique d'aménagement. Quelles mobilités pour construire des territoires à vivre en commun ? », *L'Humanité* [En ligne]. Mis en ligne le 25/03/2019 (consulté le 29/01/2020). URL : <https://www.humanite.fr/politique-damenagement-quelles-mobilites-pour-construire-des-territoires-vivre-en-commun-669803>
- , 2015. *Habiter les territoires ruraux. Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages*, thèse de doctorat, sous la dir. de S. Thibault & A. Aguilera-Belanger, Université François-Rabelais de Tours.

- HUYGHE Marie, BAPTISTE Hervé & CARRIÈRE Jean-Paul, 2013. « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine », *Développement durable et territoires* [En ligne], 4 (3). Mis en ligne le 30/10/2013 (consulté le 14/02/2020). URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10000> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10000
- INTERRANTE Joseph, 1979. « You Can't Go to Town in a Bathtub: Automobile Movement and the Reorganization of Rural American Space, 1900-1930 », *Radical History Review*, 21 (Fall), p. 151-168.
- JAKLE John A., 1982. *The American Small Town: Twentieth-Century Place Images*, Hamden (Conn.), Archon Books.
- KLINE Ronald & PINCH Trevor, 1996. « Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States », *Technology and Culture* [En ligne], 37 (4), p. 763-795. Consulté le 28/10/2020. URL : [www.jstor.org/stable/3107097](http://www.jstor.org/stable/3107097) ; DOI : 10.2307/3107097
- LE BRETON Éric, 2001. « Le transport à la demande comme innovation institutionnelle », *Flux* [En ligne], 43 (1), p. 58-69. Mis en ligne le 01/12/2007 (consulté le 28/10/2020). URL : <https://www.cairn-int.info/revue-flux1-2001-1-page-58.htm> ; DOI : 10.3917/flux.043.0058
- LE GOFF Jean-Pierre, 2012. *La Fin du village. Une histoire française*, Paris, Gallimard.
- LIPSON Hod & KURMAN Melba, 2018. *Voitures autonomes. Comment les voitures sans chauffeur transforment nos modes de déplacements et créent une nouvelle industrie*, trad. de l'anglais par F. Devesa & P. Adams, Limoges, FYP éditions.
- LYND Robert S. & LYND Helene Merrell, 1929. *Middletown: A Study in American Culture*, New York, Harcourt Brace Jovanovich.
- MATHIEU Nicolas, 2018. *Leurs enfants après eux*, Arles, Actes Sud.
- MAZEROLLE Valérie, 2019. « La question de la dépendance à la voiture pose celle du devenir des espaces ruraux. Entretien avec Marie Huyghe », *Le Berry Républicain* [En ligne]. Mis en ligne le 01/03/2019 (consulté le 11/02/2020). URL : [https://www.leberry.fr/bourges/transport/2019/03/01/la-question-de-la-dependance-a-la-voiture-pose-celle-du-devenir-des-espaces-ruraux\\_13503005.html](https://www.leberry.fr/bourges/transport/2019/03/01/la-question-de-la-dependance-a-la-voiture-pose-celle-du-devenir-des-espaces-ruraux_13503005.html)
- MINSTER Clotilde, 2015. *L'Exception des espaces ruraux français questionnée. Des formes de mobilités singulières ?*, thèse de doctorat, sous la dir.de G. Dupuy & J.-P. Hubert, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.

- MOLINE Norman T., 1971. *Mobility and the Small Town, 1900-1930: Transportation Change in Oregon, Illinois*, Chicago, University of Chicago.
- MORIN Edgar, 1967. *Commune de France. La métamorphose de Plodémet*, Paris, Fayard.
- NYE David E., 2008. « Foreword », in C. MAUCH & T. ZELLER (eds), *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press.
- ORFEUIL Jean-Pierre & LERICHE Yann, 2019. *Piloter le véhicule autonome. Au service de la ville*, Paris, Descartes & Cie.
- PIVETEAU Jean-Luc, 1999. « L'automobile, agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire », *Bulletin de l'Association de Géographes Français* [En ligne], 76 (1), p. 6-13. Consulté le 28/10/2020. URL : [www.persee.fr/doc/bagf\\_0004-5322\\_1999\\_num\\_76\\_1\\_2095](http://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_1999_num_76_1_2095) ; DOI : 10.3406/bagf.1999.2095
- RAE John B., 1971. *The Road and The Car in American Life*, Cambridge (Mass.), MIT Press.
- VAN EECKHOUT Laetitia, 2018. « Quelles alternatives à la voiture individuelle, hors des villes », *Le Monde* [En ligne]. Mis en ligne le 09/11/2018 (consulté le 29/01/20). URL : [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/11/09/hors-des-villes-la-quete-d-alternatives-a-la-voiture-individuelle\\_5381492\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/11/09/hors-des-villes-la-quete-d-alternatives-a-la-voiture-individuelle_5381492_4811534.html)
- WIK Reynold M., 1973. *Henry Ford and Grass-Roots America: A Fascinating Account of the Model-T-Era*, Ann Arbor, The University of Michigan.
- WILLIAMS Robert C., 1987. *Fordson, Farmall, and Poppin'Johnny: A History of the Farm Tractor and Its Impact on America*, Urbana, University of Illinois Press.

# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

S'inscrivant dans le cadre du projet Construire des mobilités durables, inclusives et responsables (CONDUIRE), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les actes du colloque « Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? », soutenu par la MSH Paris-Saclay, cherchent à interroger les pratiques de déplacements des ménages en zones peu denses. Cet ouvrage a ainsi pour ambition de comprendre les ressorts de la transition vers des mobilités plus durables, au sein des espaces où l'automobile reste prégnante.

Le fil rouge de l'ouvrage est le paradoxe selon lequel les solutions de substitution à la voiture sont proposées et mises en place quasi exclusivement dans les espaces denses, pourtant les moins dépendants à l'automobile. Les espaces périphériques, pour autant caractérisés par un usage intensif et croissant de la voiture, connaissent peu d'alternatives écologiques et inclusives à l'automobile. Or, le développement de la transition économique, écologique et sociale ne peut faire l'économie d'une étude approfondie des usages de la voiture dans de tels espaces. D'une part, ces espaces contribuent d'une façon importante à la pollution atmosphérique ; d'autre part, ils concentrent les populations pour lesquelles la voiture est à la fois indispensable, contraignante et coûteuse, comme le mouvement social des Gilets jaunes l'a laissé entrevoir.

L'ouvrage cherche à interroger la dépendance automobile à plusieurs échelles temporelles et spatiales, tout en proposant une analyse des alternatives à la voiture au sein des zones les moins denses. Les quatre premiers chapitres proposent un panorama historique et spatial de la dépendance automobile, amenant des réflexions sur le futur de la voiture dans ces espaces. Dans un deuxième temps, l'ouvrage interroge les représentations et les usages contemporains de l'automobile hors des villes. La troisième partie s'attache enfin à évoquer les solutions alternatives à l'automobile au sein de ces espaces : tiers-lieux, covoiturages et motorisation électrique.