



# 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

## **La construction d'une solution problématique séculaire de mobilité réelle**

### ***L'automobilisme entre dépendances et consentements historiques***

Mathieu FLONNEAU

Les chemins de dépendance construisent la vie quotidienne, dite réelle, et la mobilité n'y échappe pas. Il en est de même pour la vie intellectuelle que l'on peut parfois espérer, selon les postulats des sciences sociales, voir converger avec la vie quotidienne. Notre contribution au colloque *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* visait à rebondir sur les travaux qui ont mené à un ouvrage codirigé avec Maxime Huré et Arnaud Passalacqua, *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, paru en 2021<sup>1</sup>. La « crise de l'auto » y était sous-jacente à chaque page. Frontalement, comme l'indique la couverture de ce dernier (Figure 1), certains des textes qui s'y trouvent abordent ce que nous qualifions de *risque mobilitaire*, risque qui est fondamentalement celui d'une fracture mobilitaire, en un mot, d'un décrochage socio-économique de pans entiers de populations fragilisées ou appauvries.

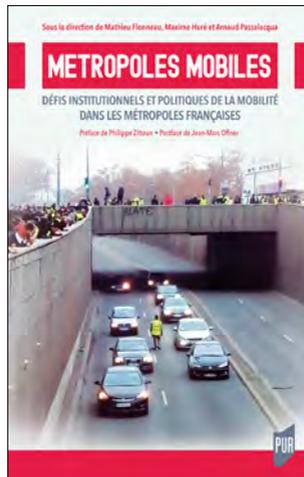
En annexe de notre contribution, nous ne manquerons pas de rappeler quelques intuitions sur le débat concernant la mobilité, posées dès 2014 dans l'ouvrage *Défense et illustration d'un automobilisme républicain. Essais libres*<sup>2</sup> et qui avaient été mûries depuis notre

---

<sup>1</sup> Pour la référence complète, voir Flonneau, Huré & Passalacqua dir., 2021.

<sup>2</sup> Pour la référence complète, voir Flonneau, 2014.

ouvrage de 2008 sur *Les Cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme : XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*<sup>3</sup>. À certains égards, la crise « inattendue » des Gilets jaunes, puisque c'est d'elle dont il s'agit ici, y était bel et bien envisagée. À tout le moins, relevons que certains universitaires n'ont pas été surpris par ce qui s'est passé à partir de novembre 2018.



**Figure 1** – Couverture de l'ouvrage *Métropoles mobiles* (Flonneau, Huré & Passalacqua dir., 2021).

Source de l'illustration : photographie d'une manifestation des Gilets jaunes à Lyon (décembre 2018), par Antoine Lévêque.

Justement, dans sa préface à *Métropoles mobiles*, Philippe Zittoun (2021) pointe le « désordre politique de la mobilité » et, dans une postface franche et édifiante, Jean-Marc Offner (2021) y poursuit quelques intuitions développées dans ses *Anachronismes urbains*<sup>4</sup>. En effet, il constate, pour sa part, qu'après avoir pourtant à l'évidence « paramétré fonctionnellement les aires urbaines », l'automobile – nous dirions plutôt l'automobilisme – a subi le « *hold-up* sémantique de la mobilité par le

<sup>3</sup> Pour la référence complète, voir Flonneau, 2008.

<sup>4</sup> Pour la référence complète, voir Offner, 2020.

petit monde des transports publics », bien incapable dans ses routines d'offrir autre chose qu'un « strapontin politique pour un grand sujet de société » (Offner, 2021). À y bien lire de près, la mobilité l'aurait presque plus rien à voir avec l'automobile ! En résumé, le directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux-Aquitaine<sup>5</sup> réclame prioritairement un « *aggiornamento cognitif* » à la suite d'une prise au sérieux salutaire des mots et des réalités.

Ces différentes réflexions ont donc contribué à questionner le questionnement littéral du colloque en nous poussant notamment à interroger le sens de la proposition « *hors des centres urbains* ».

### **Pour une histoire de crise des mobilités métropolitaines**

Un hasard de calendrier a fait que le 18 novembre 2020, date du deuxième anniversaire du déclenchement du mouvement des Gilets jaunes, les rencontres parlementaires 2020 consacrées à la crise des mobilités nous ont permis, avec l'introduction autorisée par une « *keynote* historique », de pratiquer un exercice que l'on peut qualifier d'histoire de crise, comme il existe une médecine de crise. Dès lors, cette histoire doit opérer le tri entre les *petits malades* et les *grands blessés*, aller à l'essentiel et éviter les *guerres de religion* trop souvent artificiellement développées autour de faux débats anecdotiques agitant parfois la petite sphère de la *Bullshit mobility*<sup>6</sup> aux conséquences hélas sérieuses. Or, revenue des captations abusives du débat public susceptible de créer de véritables diversions, toute approche doit être désormais réaliste, déconnectée des « chapelles » liées aux modes de transport et surtout, territorialisée. On ne peut pas parler de TER déficitaires, de vélos en libre-service, de drones hélicoptères urbains, de navigation fluviale anecdotique de type *SeaBubbles*, de transports publics urbains éventuellement gratuits ou d'automobiles autonomes partagées en apesanteur sur le mode du « buzz » politique

---

<sup>5</sup> Il s'agit de Jean-Marc Offner.

<sup>6</sup> Nous renvoyons sur ce point au concept *Bullshit jobs* popularisé par l'anthropologue David Graeber, énoncé dès 2013 et publié en français en 2018 aux Éditions Les Liens qui libèrent (cf. Graeber, 2018). Littéralement, sa traduction pourrait en être les « métiers/jobs à la con ».

permanent encouragés par des « responsables » à la très courte vue... Tous ces sujets méritent d'être adressés, pondérés dans leur réelle accessibilité et localisés le plus possible afin de savoir qui, en dernier recours, s'acquitte de leur coût.

En effet, si la soutenabilité générale de l'écosystème mobilitaire national se trouve dramatiquement affectée par le choc d'immobilité de la Covid-19 depuis le printemps 2020, celle-ci s'était déjà retrouvée à l'épreuve bien avant la crise épidémique. L'urgence de la reconstruction d'un récit cohérent autour d'un risque mobilitaire et de fracture(s) sociale(s) désormais bien identifiés<sup>7</sup>, une fois tous les dénis rendus impossibles, nous était apparue bien avant, au moins depuis une décennie. C'est pourquoi, désireux de fournir et d'étayer une réponse à la question servant d'intitulé au colloque, l'objectif d'une partie de l'ouvrage *Métropoles mobiles Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, ici reprise et adaptée, trouve sa finalité dans le cadre de notre présent article.

### **Crise du récit et risque mobilitaire**

Il manque en effet souvent un chapitre concret dans l'analyse de la crise contemporaine des mobilités dites périurbaines. En seconde partie de l'ouvrage *Métropoles mobiles*, cinq contributions documentent ce thème et apportent des références précises sur le sujet délicat de la prise en compte du réel par les sciences sociales et humaines. Depuis environ un siècle, la réalité de la métropolisation a entraîné un étalement urbain global (lié à l'habitat et aux activités diverses), auquel des « solutions » (autopartage, covoiturage par exemple) ont été apportées pour les déplacements des citadins. Or, ces solutions, depuis plusieurs décennies et selon les situations de densité, sont porteuses à leur tour de problèmes identifiables dans une configuration écosystémique inédite, celle de la crise des mobilités, désormais complètement dévoilée – notamment par le mouvement des Gilets jaunes – et inescamotable, liée à la transition urbaine qui entre en contradiction avec les impératifs de la transition énergétique. L'avalanche de références récentes

---

<sup>7</sup> Cf. Demoli & Lannoy, 2019.

généralistes – et donc trop générales – sur le thème de la crise des mobilités qui ne suscitait qu'un mépris médiatique et politique jusqu'à il y a peu, fait que le débat souffre souvent de n'être ni situé ni ancré en termes politiques et par conséquent, en l'occurrence, en République. À force d'être contournée, la question et ses contours réels sont évidemment demeurés méconnus, et l'historien peut relever un grand « trou » dans l'approche scientifique depuis les travaux initiaux, datant d'un demi-siècle, de Nicole et Antoine Haumont, avec notamment Henri Raymond et Marie-Geneviève Dezès<sup>8</sup>, sur les conséquences concrètes de l'urbanisation périphérique. La non prise en compte de ces phénomènes, qui sont au cœur des nouvelles fractures territoriales, a longtemps été la règle, ce qui a conduit à une invisibilité classique du fait d'un processus d'invisibilisation touchant parfois en plus à une forme de discours « mobilistiquement correct » (Marchal & Stebe, 2018).

Or, en 2018-2019, l'agenda public a mis les mobilités au rang des urgences politiques, ce qui a compliqué la rédaction et plus encore l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités<sup>9</sup> en décembre 2019. Une forme d'urgence citoyenne s'impose donc : celle de penser et comprendre la France telle qu'elle est devenue, c'est-à-dire, qu'on le veuille ou non, et même si c'est pour des raisons horribles et déplaisantes par rapport à la rationalité de la science urbanistique, un espace *mité* par le périurbain, écrivions-nous déjà en 2014<sup>10</sup>. Les acteurs, désormais très divers et parfois concurrents, se retrouvent démunis pour penser et réinventer – pour reprendre le mot du géographe Jacques Lévy – sérieusement le périurbain, constat déjà fait par les premières études sur le phénomène pavillonnaire en voie de constitution au cours des années 1960 jusqu'à de plus récents travaux<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Cf. Raymond *et al.*, 2001 [1966].

<sup>9</sup> L'objet de cette loi était une redistribution des parts modales des transports compatible avec la politique de transition écologique.

<sup>10</sup> Cf. Flonneau, 2014. Ces thématiques avaient été abordées dès Flonneau, 2010.

<sup>11</sup> Cf. Taricat, 2013 ; Donzelot & Mongin, 2013 ; « Faut-il liquider la voiture ? », 2013 ; Rougé *et al.* (dir.), 2013.

Cet équilibre urbain devenu déséquilibre, l'automobile qui ne l'a pas initié, l'a rendu possible à la mesure des désirs parfois non réalistes sur la longue durée des citoyens qui compensait la hausse du foncier par un éloignement de la distance.

Maintenant, cette équation, du fait de l'enchérissement du coût du transport, est très tendue, voire impossible. Ce que les textes de *Métropoles mobiles* étayaient donc tous pourrait tenir dans cette métaphore : dans le paysage automobile qui environne ces mobilités périurbaines, *a priori* sujet d'anathème, l'arbre de l'autosolisme (le fait d'être seul dans un véhicule), qui est aisément mis en accusation de façon récurrente, cache en fait la forêt de la pluralité des usages automobiles et des « dépendances » – parfois souhaitées du reste – que son usage entraîne. Sur ce dernier point, certains textes, se fondant sur la vitalité de témoignages recueillis, invalident la réification théorique que les *guerres de religion modales* ont tendue parfois à ériger en modèle explicatif.

L'un des acquis de l'actualité colorée – en jaune –, qui a fait irruption avec la crise de contestation sociale née en novembre 2018, est bien que le hors-sol de la théorie soit devenu intenable pour comprendre ces mobilités « périurbaines » – à entendre comme liées aux espaces de la vie périurbaine – tenues pour marginales, mais en fait bien essentielles et centrales dans la vie de nombreux concitoyens. La profusion des jugements, soit lapidaires, soit parfois fortement intellectualisés – la casuistique universitaire est souvent palpable sur le sujet –, est donc inversement proportionnelle au déficit des études : or, il arrive que celles-ci, une fois accomplies, soient têtues et invalident le « doux rêve *storytelle* » des *promoteurs de la vertu mobilitaire*. On mesure mieux l'enjeu de ces mobilités dites parfois orphelines – c'est-à-dire pour lesquelles l'usage de l'automobile n'est pas substituable – à l'aune des effets d'aubaine divers des offres des centres-villes, qu'il s'agisse de la subvention de la « gratuité » des transports publics à celle des faux « services », mais réels « gadgets », dits en « libre-service » garantis à perte pour la collectivité. Contre les analyses « a-spatialisées » – pour reprendre l'expression de Nathalie Roseau –, dont l'objet l'aéroport en apesanteur seulement apparente peut servir d'idéal-type paradigmatique, des espaces et des espèces de ville « habitées par la mobilité », l'ouvrage

*Métropoles mobiles*, aux échelles d'analyses diverses et aux cadres géographiques multiples, posera la nouvelle équation mobilitaire comme une donnée majeure de la question sociale tout entière.

En fin de compte, il émerge de toutes ces analyses une forme de principe de réalité obligeant à composer avec les données quotidiennes et pratiques de la vie des « vrais gens » et derrière les trop nombreux acronymes technocratiques, risque de poindre la déconnexion des gestionnaires effectifs de ces territoires. En Bretagne ou en Île-de-France, se donnent à observer des comportements désespérants de simplicité. Par-delà ces mobilités vécues, se dessinent en filigrane des vies périurbaines aux finalités variables, voire divergentes, selon les générations ou même les genres d'individus. En définitive, la « mise en durabilité » – selon l'expression d'Hélène Nési – des territoires s'avère très complexe et les coûts de l'automobile, selon les stratégies personnelles, très divers et difficilement compensables.

### Références bibliographiques

- DEMOLI Yoann & LANNOY Pierre, 2019. « Le grand écart de l'automobilisme contemporain. Un incontournable terrain sociopolitique », *AOC* [En ligne]. Mis en ligne le 08/03/2019 (consulté le 25/03/2021). URL : <https://aoc.media/analyse/2019/03/08/grand-ecart-de-lautomobilisme-contemporain-incontournable-terrain-sociopolitique/>
- DONZELOT Jacques & MONGIN Olivier, 2013. « Tous périurbain ! Tous urbains ! Introduction », *Esprit* [En ligne], 3-4 (mars-avril), p. 18-22. Mis en ligne le 18/03/2013 (consulté le 05/12/2020). URL : <https://www.cairn.info/revue-esprit-2013-3-page-23.htm> . DOI : 10.3917/espri.1303.0018
- « Faut-il liquider la voiture ? », 2013. Dossier, *Tous urbains*, 2 (2).
- FLOLNEAU Mathieu, 2008. *Les Cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme : XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions Autrement (Mémoires 141).
- , 2010. *L'Autorefolement et ses limites. Raisonner l'impensable mort de l'automobile*, Paris, Descartes (Cultures mobiles).
- , 2014. *Défense et illustration d'un automobilisme républicain. Essais libres*, Paris, Descartes & Cie.

- FLONNEAU Mathieu, HURÉ Maxime & PASSALACQUA Arnaud (dir.), 2021. *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- GRAEBER David, 2018. *Bullshit Jobs*, trad. de l'anglais par É. Roy, Paris, Éditions Les Liens qui libèrent.
- MARCHAL Hervé & STÉBÉ Jean-Marc, 2018. *La France périurbaine*, Paris, Humensis (Que sais-je ? 4107).
- OFFNER Jean-Marc, 2020. *Anachronismes urbains*, Paris, Presses de Sciences Po.
- , 2021. « Postface », in M. Flonneau, M. Huré & A. Passalacqua (dir.), *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- RAYMOND Henri, HAUMONT Nicole, DEZÈS Marie-Geneviève & HAUMONT Antoine, 2001 [1966]. *L'Habitat pavillonnaire, préface d'H. Lefebvre*, Paris, L'Harmattan (Habitat et sociétés).
- ROUGÉ Lionel, GAY Christophe, LANDRIEVE Sylvie, LEFRANC-MORIN Anaïs & NICOLAS Claire (dir.), 2013. *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Paris, Loco/Forum vies mobiles.
- TARICAT Jean, 2013. *Suburbia. Une utopie libérale*, Paris, Éditions de la Villette.
- ZITTOUN Philippe, 2021. « Préface », in M. Flonneau, M. Huré & A. Passalacqua (dir.), *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

## Annexe

**Pour une contre-histoire salutaire et immédiate de l'automobile et de la route<sup>1</sup>**

Dans un climat d'esprit puritain étouffant, la tentation de la controverse joyeuse nous anime également et explique le pourquoi de cet essai. Nous sommes pour une déconstruction radicale de la critique pavlovienne du « tout automobile ». À ce sujet, au minimum, le mérite de la constance pourra nous être reconnu car, dès 1999, nous contestions cet argument. Nos recherches d'historien ont mis patiemment en avant que le persistant sophisme complottiste et démoniaque n'explique rien de la diffusion révolutionnaire de l'auto dans la société.

Il masque plutôt une leçon de morale donnée *a posteriori* par les élites au peuple qui ne manque pas de les décevoir... Ce qui est désormais réciproque. [...]

À notre modeste échelle d'observation, il fallait donc déjà du courage en 2010 pour oser dénoncer l'ostracisme excessif dont pâtissait l'automobile. Naturellement, l'idée d'une défense et illustration éclairées avait alors germé<sup>2</sup>. La situation n'a pas changé, à ceci près qu'elle s'est encore aggravée : les porte-à-faux sont encore plus prononcés et les conséquences politiques en sont désormais tangibles<sup>3</sup>.

Livrons à ce sujet un simple pronostic : il faudra, lors des commentaires électoraux des soirées du second tour des prochaines élections municipales et européennes, des trésors de rhétorique à la sociologie politique pour expliquer le « trop haut niveau » qui s'annonce – quelle surprise – des votes populistes périurbains en France et avec, notamment, la montée certes « attendue, mais étonnante à ce point... » du Front national. Sur ces sujets, la conjonction est fâcheuse entre euro scepticisme et écolo scepticisme : un sentiment de gâchis naît rapidement dans les esprits d'hommes et de femmes de bonne volonté<sup>4</sup> : la

<sup>1</sup> Extraits de Flonneau, 2014. *Défense et illustration d'un automobilisme républicain. Essais libres*, Paris, Descartes & Cie, p. 19-31 et *passim*.

<sup>2</sup> Cf. Flonneau, 2010. *L'Autorefolement et ses limites. Raisonner l'impensable mort de l'automobile*, Paris, Descartes (Cultures mobiles), p. 12.

<sup>3</sup> Il s'agissait d'une pochade que certains, avec raison, avaient prise au sérieux quitte à tenter d'en flétrir l'auteur par diverses intimidations courageusement postées sur Internet, vaste lieu d'arrogance anonyme. Ces lignes sont donc une forme de récidive assumée... qui ré-expose aux disqualifications marginales.

<sup>4</sup> Pour le constater amèrement avec mes plus jeunes étudiants en Sorbonne, l'Europe a disparu des radars de l'espoir, et l'écologie, au moment où l'on entre dans la vraie vie, souffre d'une mise en politique caricaturale.

mise au pilori de ces deux belles idées qui sont aussi deux nécessités, abîmées par la démagogie et une pédagogie défaillante, risque de tourner au drame.

*L'automobilisme n'est-il qu'un populisme ?*  
« *Fractures françaises* » et *paradoxes des mobilités*<sup>5</sup>

Alors que la morale publique dispose régulièrement de beaux sujets d'indignation, à la surprise de certains, l'automobile et sa pratique, sujets réputés si dérisoires, affluent régulièrement à la surface des questions publiques d'enjeu national. Il faut reconnaître qu'avec 40 millions de permis de conduire en France, et 81 % des plus de 18 ans qui en disposent, il n'est pas étonnant que l'auto s'invite régulièrement au café du commerce et aux repas de la belle famille.

L'affaire récente de la signalisation des radars automatiques en a été l'occasion. Jugée d'emblée dérisoire et électoraliste, réduite à un argument régressif souvent associé à l'objet fétiche que reste pour quelques-uns l'automobile, cette controverse a été sans doute un peu vite cataloguée au chapitre déjà lourd de la mauvaise volonté des conducteurs et des traits déplorables d'un caractère « très français », présumé incorrigible. Prendre du recul sur la stigmatisation de la conduite automobile de plus en plus assimilée à un « mal public » apparaît toutefois nécessaire car ce phénomène néglige les réalités effectives du processus de civilisation de l'automobile à l'œuvre depuis son invention. Processus hélas toujours imparfait, mais qui, en tout cas pour s'opérer, présuppose une clarté absolue de la part des autorités.

*Dépasser le problème automobile et les radars*  
*en regardant l'ensemble des mœurs*

Assurément l'auto n'a pas bonne presse et lui répond ponctuellement un populisme automobile qui, s'il existe évidemment, n'est pas exceptionnel<sup>6</sup>. Celui-ci n'est en effet que le rejeton particulièrement visible d'une tendance, accentuée ces dernières années, de la société française tout entière à *entrer en populisme*, comme, dans le même temps, elle semble sortir par pans entiers de la République. Il n'y a donc aucune raison à ce que se voit moins sur ce sujet très exposé la somme des abdications civiques et des lâchetés supportées par la société tout entière... Et c'est justement un enseignant qui écrit.

*Remédier à une carence générale de responsabilisation*

Certes, les incivilités automobiles demeurent trop nombreuses, mais pour moins dangereuses qu'elles soient dans les transports en commun, celles-ci ne

<sup>5</sup> Pour partie, ces analyses ont été présentées lors des Ateliers CCFA-P2M consacrés à « L'automobile populaire » en décembre 2011 et octobre 2012.

<sup>6</sup> Cf. nos contributions à « Radars : pourquoi tant de crispation ? », *Le Monde.fr*, 26/05/2011 et « La sécurité routière face au populisme automobile », *Le Monde*, 28/05/2011.

sont pas moindres. En auto, l'égoïsme peut être fatal et l'imprudence désormais révolte : ceci est enfin bien admis, quoique de façon assez récente par la justice qui n'hésite plus à frapper les chauffards de peines de prison ferme. Dans les transports publics, sauf dans quelques cas et lieux extrêmes, ces mêmes maux sont tout aussi présents mais produisent « seulement », sur un mode mineur mais désagréable et populiste également, une ambiance pesante et traduisent tout autant les difficultés du vivre-ensemble.

Au principe de ces dysfonctionnements quotidiens se retrouve une même origine : un consensus hypocrite sur les lacunes éducatives dont s'accommode de façon regrettable l'espace public français. Dès lors, les causes indéfendables procèdent de l'acceptation de marges de tolérance mal interprétées, détournées et finalement abusées au nom d'un prétendu mais trompeur « bon sens ». Le propos est général mais se vérifie tout particulièrement en termes de sécurité routière, où l'éducation et la prévention sont fondamentales en vue de produire une réforme durable des comportements. Les faits de répression, qui font controverse, ne peuvent qu'être seconds derrière ceux qui participent d'une indispensable responsabilisation individuelle.

La construction sur les moyens et longs termes d'une politique cohérente de sécurisation de l'espace routier devrait imposer aux pouvoirs publics une univocité dans la formulation des normes et un refus total de la démagogie. Or, sur ce point des progrès restent à faire : par exemple, tout le profit de la fermeté présidentielle, affichée en 2007 au moment de la fin de l'absurde et contradictoire message de la « traditionnelle » amnistie présidentielle, s'est ainsi volatilisé. Depuis, les errements sur la réparation des sanctions affectant le permis de conduire ont entaché l'idée, un temps caressée, d'une république irréprochable. Les associations ont raison, sur cette question, en risquant d'accréditer un retour au laxisme, le capital-points de la lisibilité de la parole publique a été gravement affecté.

Ajustements et renoncements ne font pas une politique, non plus que le mépris ou le déni et, en bout de course, il est assez logique que sous-estimer l'intelligence des conducteurs, en particulier, et des Français en général, revienne à s'exposer au jugement lapidaire des électeurs.

# 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.