

# L'ÉCOLOGIE DEPUIS LES RURALITÉS



FONDATION  
DE L'ÉCOLOGIE  
POLITIQUE

# L'ÉCOLOGIE DEPUIS

# L'ÉCOLOGIE DEPUIS LES RURALITÉS

*L'Écologie depuis les ruralités*  
est publié par la Fondation de l'Écologie Politique

Directeur de la publication : Kévin Puisieux  
Coordination du projet et réalisation des entretiens :  
Simon Audebert et Kévin Puisieux  
Conception graphique et mise en page : Quentin Poilvet  
(Instagram : @q\_u\_a\_d\_r\_a\_t\_i\_n)

La Fondation de l'Écologie Politique est une fondation reconnue d'utilité publique, fondée en 2012. La Fondation de l'Écologie Politique a pour but de favoriser le rassemblement des idées autour du projet de transformation écologique de la société à travers la modification en profondeur de l'organisation économique et sociale, des modes de production et de consommation et du rapport de l'humain au vivant.

Président : Cédric Villani  
Vice-présidente : Marie Toussaint

Les travaux publiés par la Fondation de l'Écologie Politique présentent les opinions de leurs auteur-es et ne reflètent pas nécessairement la position de la Fondation en tant qu'institution.

ISBN 979-10-95082-38-5

**Les travaux publiés par la Fondation de l'Écologie Politique présentent les opinions de leurs auteur-es et ne reflètent pas nécessairement la position de la Fondation en tant qu'institution.**



**AVANT-PROPOS**

# *LA RURALITÉ* CONTRE LES RURALITÉS : **SORTONS DES REGARDS SIMPLISTES**

La publication que vous tenez entre vos mains est née d'une conviction : le regard porté sur les ruralités et la faiblesse des propositions politiques les concernant viennent de loin. Ces territoires, pour une grande partie d'entre eux, furent relégués, au temps des projets autoroutiers, des lignes TGV et de l'attractivité des grandes métropoles, au rang de territoires "à traverser et non à mailler" pour reprendre les mots d'Aurore Flipo. Mais alors que les ruralités et leurs habitant-es retrouvent peu à peu une centralité dans le débat public, ce dernier reste trop largement organisé autour de la "ruralité", au singulier. Présentée comme un grand tout largement homogène, elle est souvent pensée et résumée à son opposition aux grandes villes françaises. Au risque de s'enfermer collectivement dans une impasse intellectuelle et politique.

## Un étendard nostalgique

La “défense de la ruralité” de certains groupes de pressions ou de certains appareils politiques ne s’embarrasse que de peu de nuances. Et pour cause, la rhétorique de l’opposition aux grandes villes et aux dirigeant-es “déconnecté-es” permet d’invisibiliser une grande partie des enjeux sociaux, économiques et environnementaux qui se jouent dans les ruralités. Cette opposition devient alors un outil puissant d’anesthésie politique, en alimentant une vision figée d’une “ruralité” qui serait homogène et correspondrait aux fantasmes d’une « Terre qui ne ment pas ». À sa manière, elle maintient une forme de relégation politique des ruralités, résumées à quelques portes-paroles plus ou moins représentatifs. D’autant plus lorsque la “défense de la ruralité” se mue en étendard nostalgique, plus prescriptif que descriptif, brandie pour fédérer les esprits les plus conservateurs dans une période de polarisation politique particulièrement marquée.

## L’insuffisante recherche d’acceptabilité ou de désirabilité

Que répondre à cela? Depuis le mouvement des Gilets jaunes, de nombreux acteurs de la transformation sociale et écologique tentent de répondre sincèrement aux enjeux posés par le risque de “fractures françaises”. La “transition juste” devenant ainsi, et à juste titre, le mot d’ordre de celles et ceux qui prennent au sérieux la question de l’habitabilité de la planète.

Dans ce sillage, de nombreuses initiatives et travaux ont ainsi posé la question de l’acceptabilité ou de la désirabilité de la transformation écologique. Mais grande est la tentation - parfois à défaut d’une meilleure option - de réduire les réticences et oppositions aux feuilles de routes de la transition écologique, à l’idée d’une incompréhension au sein de la société. Incompréhension qu’un travail sur le design des politiques publiques, ou leur mise en récit pourraient résoudre. Quel que soit l’effort mis à l’ouvrage, la démarche tend à maintenir des habitant-es des ruralités dans une situation spectatrice. Elle maintient comme point de départ les feuilles de routes et les revendications politiques pensées et produites par des espaces humains ou institutionnels sociologiquement très marqués. Elle rate donc la possibilité d’un détour

par le quotidien des Français-es et la possibilité de s’appuyer sur des revendications (par ailleurs écolo-compatibles) forgées dans le quotidien et les aspirations des classes moyennes et populaires des territoires ruraux et périurbains. Et avec elle la possibilité de voir émerger de nouvelles figures associatives et politiques, plus représentatives de ces territoires.

Avec cette *Écologie depuis les ruralités*, la Fondation de l’écologie politique poursuit le travail entamé avec *L’Écologie depuis les ronds-points* de mise à disposition plus large de travaux et réflexions issues des sciences sociales. Des notes et entretiens que vous allez pouvoir lire, il faut certainement en retenir quelques points clés :

## L’opposition ruralités vs grandes villes, une erreur d’analyse

Il faut le redire, définir les ruralités dans leur seule opposition aux grandes villes, c’est à la fois : reproduire un exercice de définition qui fut longtemps celui de l’Etat - les ruralités sont les territoires non-urbains - ; mais aussi rater la diversité des territoires et des comportements électoraux qui s’y expriment. La note co-signée par le géographe Pierre Pistre, appuyée sur les derniers travaux de typologie des ruralités permet de déconstruire l’idée que toutes les ruralités voteraient moins écologiste que le reste du pays et qu’inversement elles seraient de manière homogène des bastions du Rassemblement National.

## Regarder en face la diversité des ruralités

Cette diversité de situations est une invitation à aller plus loin, jusque dans le quotidien, notamment des classes moyennes et populaires vivant dans les ruralités. Les entretiens avec les sociologues Benoît Coquard et Fanny Hugues offrent des points d’entrée et des clés de compréhension importantes.

## **La nature, objet de discussions et de tensions intergénérationnelles**

L'entretien réalisé avec Benoît Coquard est né d'une phrase dans son enquête de référence *Ceux qui restent*. Il y écrit que l'écologie est le seul sujet de clivage intergénérationnel. Cet entretien est l'occasion de revenir sur le rapport à la nature des habitant·es de ruralités marquées par un passé industriel et/ou une agriculture conventionnelle. Il s'y construit et entretient un rapport productiviste à la nature. Que peut-on en tirer? Qui? Jusqu'où? Autant de questions qui peuvent structurer les tensions sur la chasse ou sur l'alimentation par exemple. L'entretien est aussi l'occasion d'aborder la question du rapport à l'autonomie et à la consommation qui, sans marquer un attachement à l'écologie, remet au premier plan des réflexes de débrouille, de sobriété et de rejet d'une forme de facilité à consommer que le lien intergénérationnel tend à entretenir.

## **La débrouille, un mode de vie invisible pour les institutions**

L'entretien avec Fanny Hugues vient en écho à ces observations et permet, de manière plus transverse, de s'intéresser aux pratiques d'une partie des classes populaires rurales. Le mode de vie des "modestes économes" ouvre une fenêtre sur ce travail, cette débrouille que les statistiques institutionnelles ne voient pas. La défense de ce temps de la débrouille et de l'autonomie émerge comme une revendication importante dans une période où, au nom de la chasse à l'assistanat, l'équilibre de ces modes de vie modestes pourrait être mis à mal. Ce temps est pourtant productif et est fait de liens de solidarités et de soins apportés aux gens et aux choses.

## **La voiture, mal traitée?**

Avec Aurore Flipo, nous prenons le temps de revenir sur le sujet fondamental de la mobilité, qui, contrairement à d'autres, est un enjeu commun aux ruralités. La voiture est un objet considéré comme maltraité et avec elle les habitant·es dont le mode de vie en dépend. Après des décennies d'une certaine forme d'aménagement du territoire, c'est de la possibilité de sortir du "tout voiture" qu'analyse Aurore Flipo à partir de travaux sur plusieurs territoires ruraux. Car si l'objet peut être maltraité, c'est aussi que le développement de mobilités complémentaires ou alternatives est mal traitée par les différents échelons de la puissance publique. L'enjeu est pourtant majeur lorsqu'il s'agit de publics - jeunes, seniors, personnes en situations de handicap - qui subissent alors une forme d'exclusion. Et ce n'est pas faute d'avoir vu émerger, pour des raisons sociales ou environnementales, des associations et collectifs prêts à s'emparer de ces sujets, mais qui trop souvent butent sur un processus décisionnel complexe et sans responsable clair.

## **Le rôle des choix politiques et des investissements**

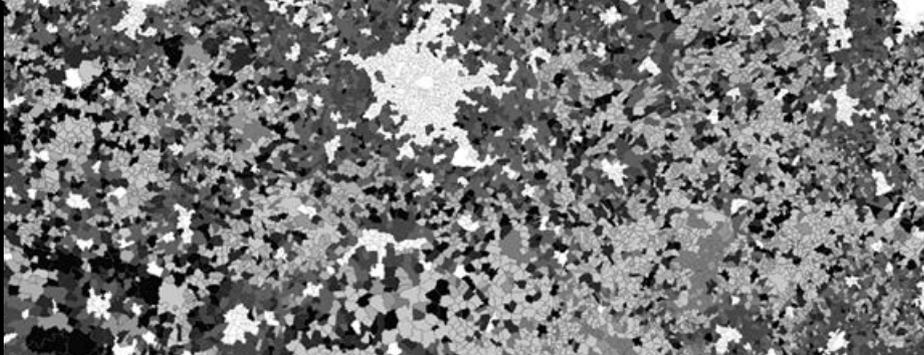
Au point que la gestion des failles de la mobilité dans les ruralités est souvent renvoyée à la responsabilité individuelle et à l'entraide. Pourtant, le travail d'Aurore Flipo souligne la grande hétérogénéité des situations institutionnelles. Certains territoires ruraux s'étant emparés des évolutions récentes de la loi quand d'autres, parfois sous la pression politique des centres de pouvoir régionaux, temporisent. C'est au fond une bonne nouvelle. Il y a des marges de manœuvres et certains territoires ruraux explorent des chemins nouveaux, loin de tout esprit de résignation ou de facilité.

Bonne lecture!

**KÉVIN PUISIEUX**  
*directeur de la Fondation  
de l'Écologie politique*

**et SIMON AUDEBERT**  
*Responsable opinion et territoires*

P.12



## **PENSER LA DIVERSITÉ SOCIALE ET POLITIQUE DES TERRITOIRES RURAUX**

**PAR SIMON AUDEBERT ET PIERRE PISTRE**

*Présentation des enjeux des typologies de ruralités et de la diversité du vote rural. Des résultats loin des a priori.*

P.30



## **« UNE FORMATION POLITIQUE AURA BIEN DU MAL À PROPOSER UNE MESURE EN FAVEUR DU RURAL DANS SON ENSEMBLE »**

**ENTRETIEN AVEC BENOÎT COQUARD**

*Le rapport à l'écologie des classes populaires dans les territoires ruraux en « déclin » du Nord et de l'Est de la France.*

P.46



## **« LES MODESTES ÉCONOMES DES CAMPAGNES NE SE DISENT PAS ÉCOLOGISTES »**

**ENTRETIEN AVEC FANNY HUGUES**

*Analyse des pratiques de « débrouilles rurales » d'une partie des classes populaires, les modestes économes.*

P.59



## **LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES EN RURALITÉ : QUELLE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE JUSTICE SOCIALE ET SPATIALE ?**

**PAR AURORE FLIPO**

*Analyse des politiques publiques pour sortir du tout voiture dans les territoires ruraux, des freins et des perspectives de changement.*



**SIMON AUDEBERT ET PIERRE PISTRE**

# PENSER LA DIVERSITÉ SOCIALE ET POLITIQUE DES TERRITOIRES RURAUX

***DES OUTILS POUR DÉPASSER  
LES DISCOURS HOMOGÉNÉISANTS***

*Simon Audebert est doctorant en science politique au sein du Centre d'études européennes et de politique comparée et responsable opinion et territoires au sein de la Fondation de l'Écologie Politique.*

*Pierre Pistre est maître de conférence au sein de l'Université Paris Cité et de l'UMR Géographie-cités.*

Pierre Pistre et Simon Audebert montrent l'importance de penser la diversité sociale et politique des territoires ruraux à travers une analyse des indicateurs des territoires ruraux. Ils démontrent ensuite que la prise en compte de la pluralité des ruralités dans l'analyse du vote permet de dépasser les discours homogénéisants.

**V**ivre dans l'ancien bassin minier du Nord de la France, une vallée touristique des Alpes, une plaine de grandes cultures dans le Val de Loire ou sur un littoral breton renvoi à des réalités différentes. Les territoires ruraux sont pluriels et marqués par des enjeux sociaux et politiques hétérogènes. Longtemps, le rural a été défini au singulier et par la négative, en opposition à l'urbain. Seulement, les mutations contemporaines et la diversification des territoires ruraux nécessitent d'interroger les définitions et indicateurs de ces territoires.

Ces mutations sont économiques, démographiques ou morphologiques à travers l'évolution des paysages. Elles résultent en particulier de la multiplication des fonctions associées aux territoires ruraux : d'exploitation de ressources, de production, de cadre de vie, de loisirs, de nature... La mobilité résidentielle a aussi entraîné l'augmentation du nombre d'habitants dans de nombreux territoires ruraux, en particulier à proximité des polarités urbaines, d'abord les plus grandes puis moyennes et plus petites. Ainsi, depuis un demi-siècle, le développement de formes urbaines plus étalées a fait émerger des territoires entre rural et urbain, également marqués par une grande diversité de situations, selon leur proximité aux agglomérations ou leur composition démographique (Charmes 2019). Parallèlement, les modes de vie ont profondément évolué, les mobilités du quotidien et les distances parcourues ont notamment augmenté, autant de facteurs qui impactent les pratiques sociales.

Le terme de « campagne » au singulier renvoie aujourd'hui plus à un référentiel spatial assez flou, plus ou moins idéalisé, qu'à une seule réalité et définition. De plus, si l'activité agricole reste un secteur économique majeur avec un fort poids symbolique dans de nombreux territoires ruraux, certaines ruralités sont essentiellement caractérisées par des activités industrielles, touristiques

voire artisanales. Les exploitations agricoles sont par ailleurs majoritairement localisées dans des territoires à dominante périurbaine au sens de l'Insee (Agreste 2013).

Ce travail met en évidence la nécessité de parler des territoires ruraux au pluriel, à travers la discussion principale des définitions statistiques qui existent aujourd'hui dans le contexte français. Nous soulignons l'intérêt de prendre en compte leur diversité, mais également leurs transformations et problématiques actuelles.

## **1 – La moindre densité de population comme distinction minimale**

Jusqu'en 2020, l'Institut national de la statistique et des études économiques définissait surtout les communes rurales comme n'appartenant pas à une unité urbaine, approche la plus ancienne utilisée pour définir les agglomérations urbaines (INSEE 2021a). Une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comptent au moins 2 000 habitants et présentent une continuité du bâti sans coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions. En 2020, l'INSEE identifiait 2 467 unités urbaines où résidaient environ huit personnes sur dix.

La définition du rural la plus reconnue institutionnellement a changé récemment suite à la mission *Agenda rural*. Commandée par le gouvernement en septembre 2019, cette mission avait pour objectif de fournir des propositions « concrètes » pour élaborer un plan d'action d'environ 200 mesures, dont une meilleure définition des territoires ruraux. « *La mission exprime le souhait que l'Insee propose une approche nouvelle des espaces ruraux, qui ne soit pas en négatif de la définition de l'urbain, qui combine les critères de densité et ceux de nature fonctionnelle, et qui permette de traiter du continuum entre les espaces les plus urbanisés et les espaces les plus isolés et peu peuplés* » (Labaronne et al. 2019). Suite à cette demande, et à une consultation assez large (associations d'élus, chercheuses et chercheurs...), l'INSEE a publié une « *nouvelle définition du rural* » qui repose sur un critère principal, la densité de population (inférieure à 300 habitants par km<sup>2</sup> dans des territoires de moins de 5 000 habitants) - évaluée selon la répartition des habitants dans des carreaux d'1 km de côté (INSEE 2021b). Cette définition correspond

par ailleurs à une approche développée par la Commission européenne à partir de 2011 dans le cadre des débats sur les politiques de développement rural, notamment le deuxième pilier de la PAC (Sénégas 2020), et à une définition statistique reproduite en France depuis 2015 sous le nom de *grille communale de densité*.

Pour répondre au besoin d'approfondir cette définition en différenciant plusieurs catégories de rural, l'INSEE a produit récemment deux compléments. Le premier ajoute à la densité de population un indicateur sur l'influence d'un pôle d'emploi, mesuré à partir des flux domicile-travail - et plus spécifiquement, ceux des actifs et actives travaillant dans une aire urbaine de plus de 50 000 habitant-es -, dans une approche à dominante fonctionnelle. Ainsi sont considérées comme « rural sous forte influence d'un pôle », les communes dont plus de 30 % des actifs et actives travaillent dans le pôle d'une aire urbaine. Les communes rurales sous faible influence d'un pôle sont celles appartenant à l'aire d'attraction mais dont moins de 30 % des actifs et actives travaillent dans le pôle. Ces deux catégories sont dites « rurales périurbaines », dans le sens où elles appartiennent à l'aire d'influence d'une grande ville qui concentre les emplois. Les autres communes rurales sont nommées « autonomes » car hors influence d'un pôle, et sont divisées en deux catégories selon leur densité, de sorte à obtenir deux groupes de taille équivalente en nombre de communes. En 2022, l'INSEE a également produit une actualisation de la *grille communale de densité* en sept niveaux, dont trois pour les communes rurales, à partir de deux critères principaux (densité de population, nombre d'habitants). Il en résulte une différenciation des communes de « bourgs ruraux » (500 à 4 999 habitants et au moins 300 habitants par km<sup>2</sup>), d'« habitat dispersé » (50 à 299 habitants par km<sup>2</sup>) et d'« habitat très dispersé » (moins de 50 habitants par km<sup>2</sup>).

En restant assez simples, ces deux définitions statistiques permettent un premier niveau d'analyse des communes rurales en tenant compte de leur diversité, par exemple à travers la répartition des communes et des populations (tableau 1). Elles se ressemblent pour les catégories les moins peuplées (rural autonome très peu dense, habitat très dispersé) et se différencient pour les autres en raison des critères utilisés (flux domicile-travail *versus* densité de la population).

**TABLEAU 1 RÉPARTITION DES COMMUNES ET DE LA POPULATION SELON LES DÉFINITIONS DU RURAL DE L'INSEE**

Définition du rural INSEE (périurbain ou autonome)		
Type de communes rurales	Part des communes (en %)	Part de la population (en %)
Rural périurbain : sous forte influence d'un pôle	20,5	10,2
Rural périurbain : sous faible influence d'un pôle	21,2	8,9
Rural autonome : peu dense	23,2	11,4
Rural autonome : très peu dense	23,2	2,3
Grille de densité à 7 niveaux INSEE		
Type de communes rurales	Part des communes (en %)	Part de la population (en %)
Bourgs ruraux	14,6	15,1
Rural à habitat dispersé	52,6	15,1
Rural à habitat très dispersé	20,8	2,5
Données : INSEE recensement de la population 2017		

## 2 – Des typologies statistiques pour rendre compte de la pluralité des ruralités

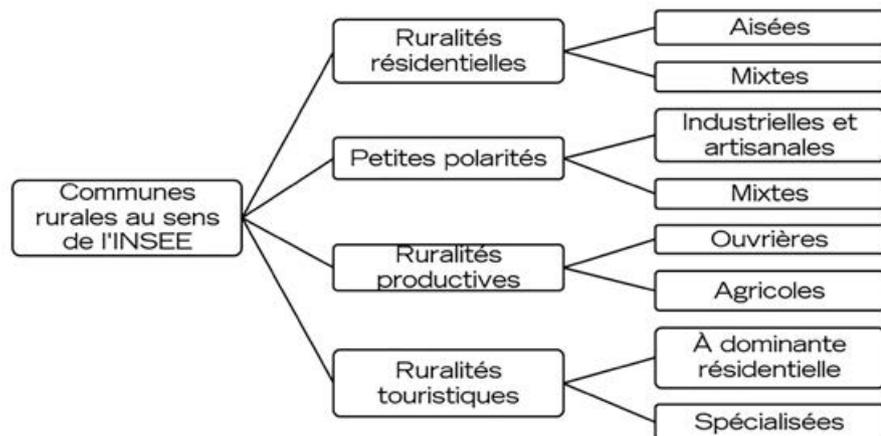
L'Agenda rural appelait à une meilleure prise en compte de la « nature fonctionnelle » des territoires ruraux, or les définitions qui reposent essentiellement sur la densité de population ou même les déplacements domicile-travail n'y parviennent qu'imparfaitement.

D'autres types de catégorisation permettent de mieux saisir la diversité contemporaine des communes rurales, et notamment d'un point de vue fonctionnel. Récemment, l'ANCT (Agence Nationale de la Cohésion des Territoires) a commandé une nouvelle *typologie des ruralités* pour compléter la définition générale du rural (Acadie et Talandier 2023b). Publiée en 2023, cette typologie s'inscrit dans la lignée de la *typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux spécifiques (littoral et montagne)* réalisée pour la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et l'attractivité régionale) en 2011 (Hilal et al. 2011). Ces typologies ont été produites selon une méthodologie proche, qui consiste à mobiliser un grand nombre de variables – concernant la population, la

structure des emplois ou l'environnement naturel – pour créer des catégories de communes rurales selon leurs ressemblances statistiques (analyses factorielles puis classification ascendante hiérarchique). Elles ont été commandées par des administrations qui ont notamment pour mission d'accompagner la mise en œuvre de politiques publiques. Concernant l'ANCT, la *typologie des ruralités* résulte d'une demande du *Comité interministériel aux ruralités* et s'inscrit dans une volonté d'ingénierie territoriale sur les enjeux du développement rural. Cette typologie se compose même de deux approches : une première structurelle à l'échelle des communes, et une deuxième plus systémique à l'échelle des intercommunalités qui cherche à identifier les « *capacités contributives des espaces ruraux aux transitions* » (alimentaire, énergétique, écologique...); à ce titre, les indicateurs utilisés sont caractérisés en termes de flux et de stock, avec une vision assez économisante des territoires ruraux et de leur capacité de contribution.

La typologie structurelle se compose au final de quatre grandes catégories de communes rurales (ruralités résidentielles, productives, touristiques, et petites polarités), chacune subdivisée en deux pour aboutir à un total de huit sous-catégories (graphique 1) :

**GRAPHIQUE 1** IMBRICATION DES CATÉGORIES DE LA TYPOLOGIE DES RURALITÉS DE L'ANCT



Le rapport final présente de façon détaillée, avec de nombreuses cartographies, ces catégories de ruralités (Acadie et Talandier 2023a). Brièvement, les ruralités résidentielles en halo autour des villes regroupent les communes avec une artificialisation des sols importantes et un indice de jeunesse élevé. Les ruralités résidentielles aisées sont caractérisées par un niveau de revenu plus élevé et une surreprésentation des cadres. Les petites polarités concentrent une grande partie des emplois ruraux, des logements sociaux, et sont aussi fortement artificialisées. Ces communes, parfois qualifiées de centres-bourgs, peuvent rassembler des emplois surtout liés à l'industrie et à l'artisanat, ou des emplois plus résidentiels dans le cas des petites polarités mixtes. Les ruralités productives ouvrières concentrent des emplois principalement industriels, et sont caractérisées par un poids plus fort des jeunes et des ménages aux revenus modestes. Les ruralités productives agricoles ont de leur côté une part importante d'emplois agricoles, ainsi qu'un vieillissement marqué de la population, des retraités aux faibles revenus et un fort taux de vacance résidentielle. Enfin, la quatrième catégorie correspond aux ruralités touristiques qui, comme leur nom l'indique, sont fortement spécialisées dans les activités touristiques aussi bien littorales que montagnardes. Celles à dominante résidentielle présentent des revenus assez faibles et des taux de chômage souvent élevés; celles spécialisées concentrent de nombreux emplois spécifiques malgré aussi des taux de chômage élevés.

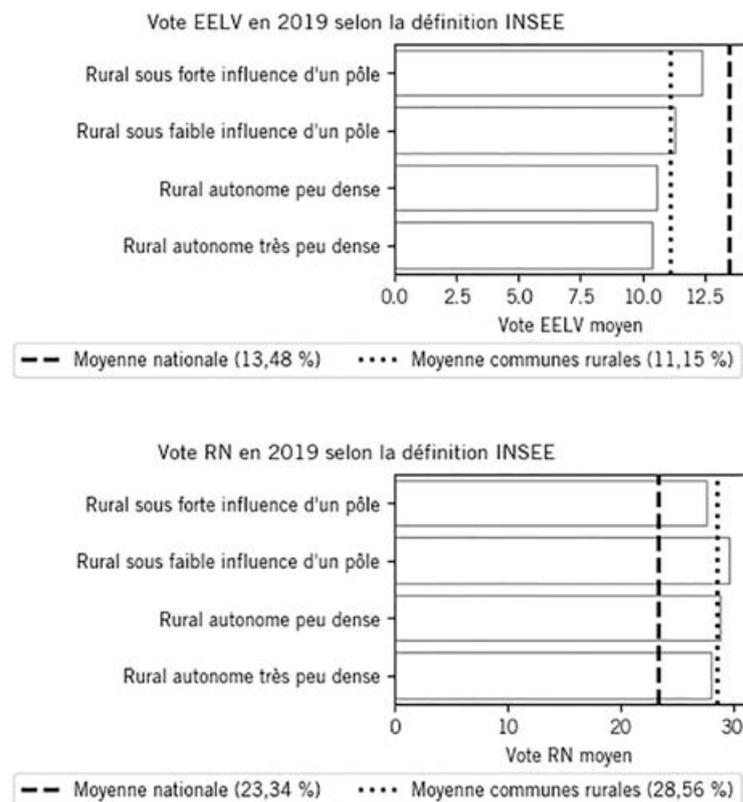
En définitive, cette typologie des ruralités présente le triple intérêt d'une approche centrée sur les communes rurales, qui prend en compte une grande variété de caractéristiques, notamment démographiques et économiques, et qui identifie une pluralité cohérente de catégories rurales.

### 3 – L'hétérogénéité politique des territoires ruraux

Cette dernière partie illustre l'intérêt de prendre en compte la diversité des communes rurales, et ce notamment avec la *typologie des ruralités*, à partir de l'exemple des votes écologistes (EELV) et rassemblement national (RN) aux élections européennes 2019; ce choix de date s'explique par le poids important des deux votes à cette élection au niveau national. Le vote écologiste est souvent présenté dans l'espace public comme un vote urbain, un vote « bobo », qui n'existerait pas dans les territoires ruraux. Certain-es

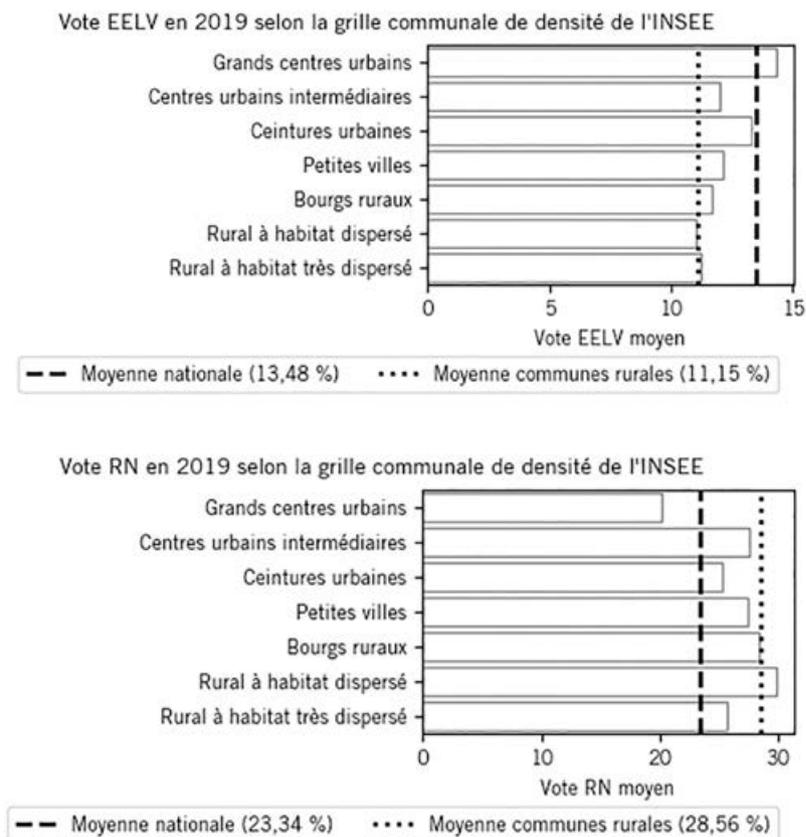
commentateurs et commentatrices de la vie politique diffusent cette idée en le croisant essentiellement avec la taille démographique des communes. En parallèle, la rhétorique d'un vote RN avant tout rural et périurbain a progressé en s'appuyant sur des raisonnements similaires. En raisonnant d'abord sur la base de la définition de l'INSEE du rural périurbain ou autonome, une diminution du vote EELV s'observe selon un continuum d'influence plus ou moins forte d'un pôle ; le score d'EELV est par ailleurs inférieur à la moyenne nationale dans l'ensemble de ces catégories (graphique 2). Une tendance équivalente s'observe pour les

**GRAPHIQUE 2** VOTE EELV ET RN EN 2019 SELON LA DÉFINITION DE L'INSEE



communes rurales avec la grille de densité et apporte en supplément une vision plurielle du vote écologiste urbain - dont les résultats de certaines catégories urbaines sont assez proches des bourgs ruraux (graphique 3). Dans le cas du vote RN, on observe un vote supérieur à la moyenne nationale dans les communes rurales, qui atteint son pic dans le rural sous faible influence d'un pôle ou le rural à habitat dispersé selon les définitions, soit principalement les périphéries urbaines lointaines des grandes et moyennes agglomérations.

**GRAPHIQUE 3** : VOTE EELV ET RN EN 2019 SELON LA GRILLE COMMUNALE DE DENSITÉ DE L'INSEE

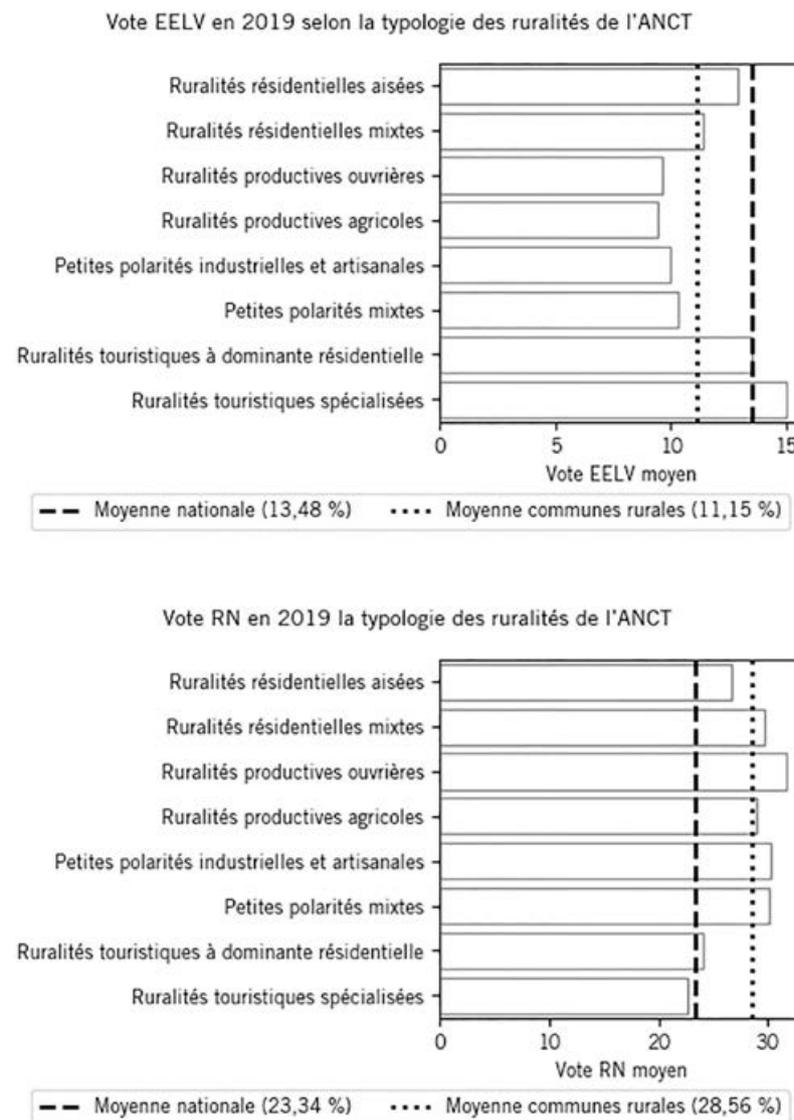


Pour autant, si ces premières analyses mettent en évidence des formes de corrélation entre votes et catégories spatiales, elles n'impliquent pas de causalité et souffrent d'un manque de prise en compte de la composition de ces territoires. En effet, il est essentiel de rappeler que le vote reste majoritairement déterminé par des facteurs socio-économiques, comme le niveau de diplôme et de revenu ou le genre par exemple (Bouba-Olga 2024). Tout en restant à des approches géographiques agrégées, l'utilisation de la *typologie des ruralités* à dominante fonctionnelle permet de mieux en rendre compte ; les graphiques suivants mettent en effet en évidence la pluralité des votes dans les territoires ruraux (graphique 4). Le vote EELV varie d'abord fortement selon les types de ruralités, et il est même supérieur à la moyenne nationale dans les ruralités touristiques. Il est le plus faible dans les ruralités productives et dans les petites polarités, notamment celles industrielles et artisanales, alors qu'inversement le vote RN est plus élevé dans ces ruralités productives et dans les petites polarités.

Un des intérêts principaux de l'utilisation de la *typologie des ruralités* est ici de montrer les différences de votes au sein des territoires à dominante périurbaine (Rivière 2013). Le vote RN n'est pas homogènement fort dans ces territoires, de même que le vote EELV n'y est pas uniforme à des niveaux moyens – par rapport à la moyenne nationale et aux moindres votes dans d'autres ruralités. L'idée d'un unique gradient explicatif de la proximité urbaine est très imparfaite si on ne considère pas la composition sociale et démographique des territoires périurbains. De manière un peu trop simplificatrice, les trajectoires résidentielles des populations qui y vivent sont plus ou moins choisies ou subies. En effet les profils des emplois et leurs localisations, les prix immobiliers ou les étapes de cycle de vie sont autant de facteurs qui n'offrent pas les mêmes possibilités d'installation et de vie quotidienne dans les périphéries urbaines. Et ces périurbanités différentes contribuent nécessairement à des comportements électoraux différents.

Ainsi, la pluralité du vote dans les territoires ruraux est un fait que des critères uniques, comme la distance à la ville ou la taille des communes, ne permettent pas d'expliquer sans tenir compte de leurs composantes sociales et économiques. Il n'y a pas une ruralité mais bien des ruralités, confrontées à des enjeux sociaux et politiques différents, d'où l'importance de ne pas essentialiser le vote quand on l'analyse d'abord par des référents spatiaux. Les

**GRAPHIQUE 4** VOTE EELV ET RN EN 2019 SELON LA TYPOLOGIE DES RURALITÉS DE L'ANCT



caractéristiques géographiques des territoires ont un rôle mais intrinsèquement on ne vote pas d'une certaine façon car on habite quelque part. Pour la plupart des personnes, on habite à un endroit car on a les revenus qui le permettent ou qui ne nous permettent pas de vivre ailleurs. à ces contraintes s'ajoute des envies, des attachements ou des facteurs contextuels qu'il est utile d'analyser pour expliquer les choix électoraux, mais bien dans une démarche de complémentarité avec les facteurs socio-économiques qui restent les principaux déterminants du vote.

## Conclusion

La comparaison géographique du vote aux européennes en 2019 avec les élections plus récentes de 2024 (en annexe) fait ressortir des répartitions équivalentes au sein des territoires ruraux. Ces écarts de vote témoignent d'une diversité structurante des territoires ruraux contemporains, et il importe d'en tenir compte pour comprendre leurs différences électorales et les enjeux politiques qui y sont liés. Actuellement la *typologie des ruralités* est un outil pertinent pour considérer cette diversité rurale et électorale à l'échelle nationale. Deux vigilances tout de même comme pour toutes définitions statistiques du rural ou d'autres espaces : d'une part les résultats nationaux comme locaux sont étroitement liés aux choix méthodologiques utilisés pour la construction de telle ou telle définition ; d'autre part, ces définitions ou catégorisations ont après leur production une forte portée prescriptive en imposant une norme et performative lorsqu'elles sont (ré)utilisées par les acteurs publics ou d'autres (Pistre et Richard 2018). Comme tout indicateur produit par une institution administrative, il est en effet nécessaire de l'envisager comme porteur d'une vision sur l'objet qu'il mesure dans le but de guider des politiques publiques. C'est notamment le cas de l'indicateur sur les mobilités domicile-travail régulièrement utilisé par l'INSEE, qui porte en lui une vision essentiellement économique et salariale vers les villes des territoires périurbains et ruraux. Ces déplacements pendulaires écartent de fait de nombreux déplacements (domicile-études, alimentaires, pour l'accès aux services publics...) et segments des populations rurales (jeunes, personnes âgées, chômeurs...), et tendent à invisibiliser par exemple le rôle des femmes dans les activités des enfants ou certains déplacements du quotidien.

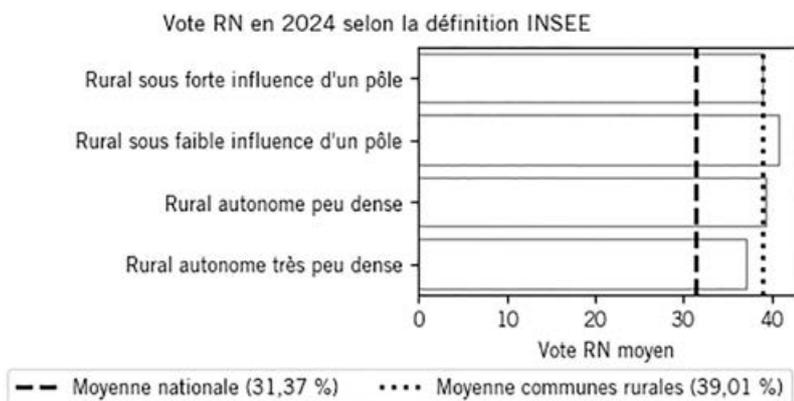
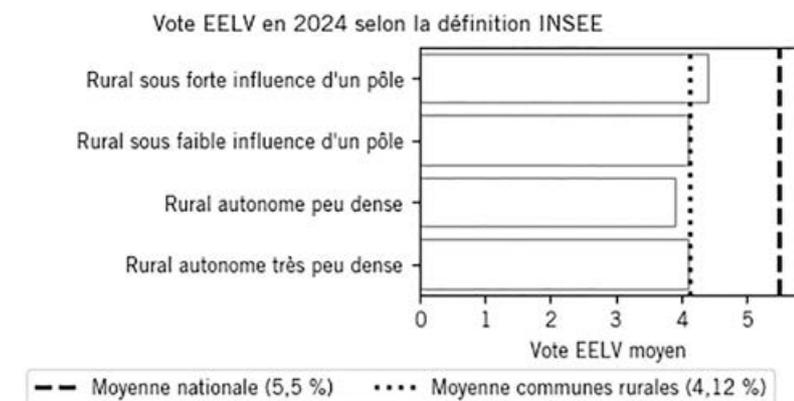
Ainsi, il est essentiel d'interroger à la fois les discours qui présentent les territoires ruraux et les votes qui y prennent place comme homogènes, et les processus de construction des indicateurs et définitions statistiques du rural. La rhétorique d'une fracture entre rural et urbain repose sur une vision erronée des ruralités contemporaines. Ce type de discours souvent déclinistes et normatifs nourrissent l'image d'Épinal d'une France rurale homogène et figée, bien loin de la réalité actuelle que la diversité des définitions et catégorisations spatiales des territoires ruraux permet de mieux approcher aujourd'hui que par le passé.

## Bibliographie

- Acadie, et Magali Talandier.** 2023a. *Étude sur la diversité des ruralités « Typologies et trajectoires des territoires »*. Agence Nationale de la Cohésion des Territoires.
- Acadie, et Magali Talandier.** 2023b. *Synthèse de l'étude - Étude sur la diversité des ruralités « Typologies et trajectoires des territoires »*. Agence Nationale de la Cohésion des Territoires.
- Agreste.** 2013. « Recul plus marqué des exploitations agricoles en zone urbaine ». *Agreste Primeur* (299).
- Bouba-Olga, Olivier.** 2024. « Le vote Bardella : un vote rural ? » *Blogs Université de Poitiers*.
- Charmes, Éric.** 2019. *La revanche des villages Essai sur la France périurbaine*. Seuil.
- Hilal, Mohamed, Aleksandra Barczak, François-Pierre Tourneux, Yves Schaeffer, Marie M. Houdart, Dominik Cremer-Schulte, et Umr 6049 Théma.** 2011. *Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux spécifiques (littoral et montagne*. Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et l'attractivité régionale.
- INSEE.** 2021a. « La France et ses territoires ». *INSEE Références*.
- INSEE.** 2021b. « Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations ». *INSEE Références*.
- Labaronne, Daniel, Patrice Joly, Pierre Jarlier, Cécile Gallien, et Dominique Dhumeaux.** 2019. *Ruralités : une ambition à partager 200 propositions pour un agenda rural*.
- Pistre, Pierre, et Frédéric Richard.** 2018. « Seulement 5 ou 15 % de ruraux en France métropolitaine ? Les malentendus du zonage en aire urbaines ». *Géoconfluences*.
- Rivière, Jean.** 2013. « Sous les cartes, les habitants. La diversité du vote des périurbains en 2012 ». *Esprit* (393).
- Sénégas, Léa.** 2020. « Ruralité ». P. 487-92 in *Dictionnaire des politiques territoriales*. Presses de Sciences Po.

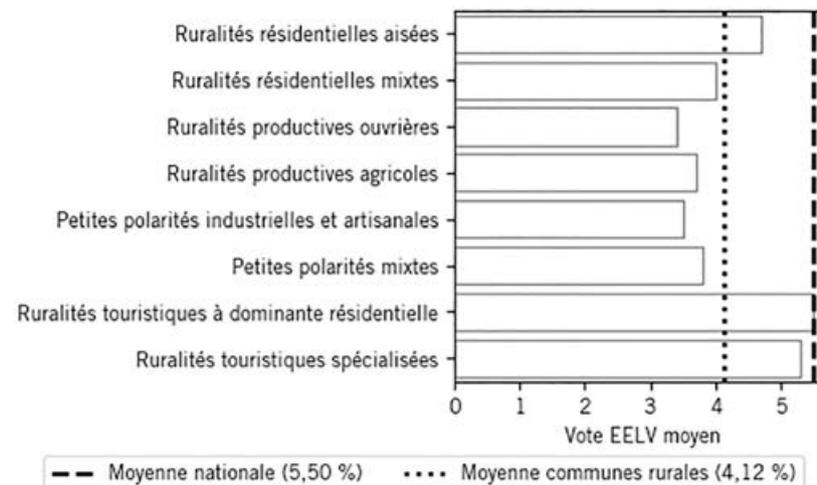
## Annexes

**GRAPHIQUE 5** VOTE EELV ET RN EN 2024 SELON LA DÉFINITION DE L'INSEE

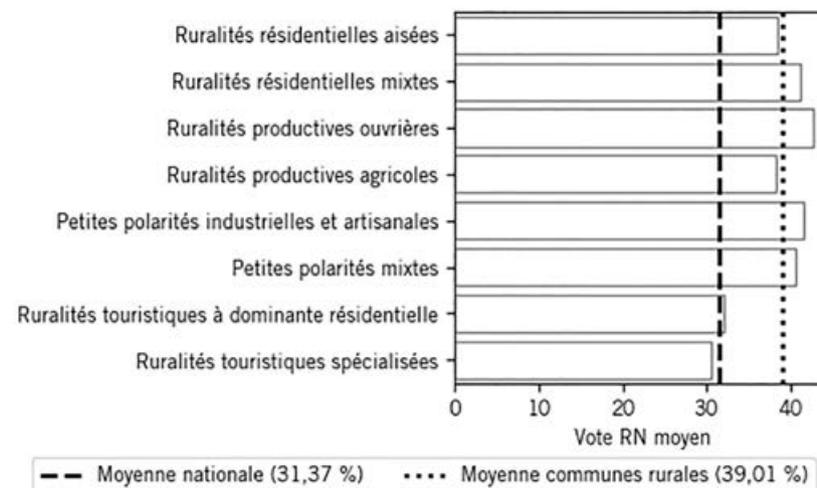


**GRAPHIQUE 6** VOTE EELV ET RN EN 2024 SELON LA TYPOLOGIE DES RURALITÉS DE L'ANCT

Vote EELV en 2024 selon la typologie des ruralités de l'ANCT



Vote RN en 2024 selon la typologie des ruralités de l'ANCT





ENTRETIEN

# BENOÎT COQUARD « UNE FORMATION POLITIQUE AURA BIEN DU MAL À PROPOSER UNE MESURE EN FAVEUR DU RURAL DANS SON ENSEMBLE »

*Benoît Coquard  
est sociologue à l'Institut  
national de recherche  
pour l'agriculture, l'alimentation  
et l'environnement*

Benoît Coquard analyse le rapport à l'écologie des classes populaires dans les territoires ruraux en "déclin" du Nord et de l'Est de la France. Il y détaille un rapport spécifique à la nature mais également les dynamiques de renforcement du vote RN.

## Y a-t-il un ou plusieurs types de ruralités ?

Non seulement il y a différents types de campagnes, mais même à l'échelle de chaque ruralité, il y a des oppositions, de la conflictualité. Tous les ruraux ne pensent pas pareil, tous les gens du coin ne pensent pas pareil. Ils n'ont pas le même rapport à la mobilité, au travail, à la politique, à l'écologie, à tout ce que vous voulez, notamment parce qu'ils ne viennent pas des mêmes classes sociales. Ils n'ont pas non plus les mêmes parcours migratoires, le même genre, ils sont de différentes générations... Et dans l'espace local, ces personnes n'ont pas le même rôle, elles n'ont pas la même reconnaissance, aussi parce qu'elles n'ont pas les mêmes attributs sociaux. Certains responsables politiques viennent avec leurs « gros sabots » à la recherche d'un « vote rural » qui serait plus ou moins homogène, alors que les espaces ruraux sont différents, et même opposés politiquement bien souvent. Au sein même de chaque campagne, la population est distincte au même titre que celle des villes.

La typologie que j'évoque dans mon travail - campagnes attractives / campagnes en déclin - est une typologie a minima. Pour aller plus loin, il y a des typologies de géographes, je pense notamment aux travaux de Pierre Pistre.

« CERTAINS RESPONSABLES POLITIQUES VIENNENT AVEC LEURS « GROS SABOTS » À LA RECHERCHE D'UN « VOTE RURAL » QUI SERAIT PLUS OU MOINS HOMOGENE, ALORS QUE LES ESPACES RURAUX SONT DIFFERENTS, ET MEME OPPOSES POLITIQUEMENT BIEN SOUVENT. »

Les campagnes qui restent en déclin sont les anciennes campagnes industrielles plutôt du Nord et de l'Est de la France et quelques poches disséminées sur le territoire national liées à l'histoire industrielle du pays. Je fais une distinction entre ces campagnes et les campagnes attractives, qu'on pourrait appeler les campagnes dominantes, qui attirent des habitants et qui sont sous l'aire d'attractivité des grandes villes. On y retrouve une

part non négligeable et croissante de gens diplômés, bien qu'elle soit plus faible qu'en ville, et on a tendance à y retrouver une part plus faible qu'auparavant d'ouvriers, d'employés, de ce qu'on appelle « les classes populaires », typiquement des gens qui se sont mobilisés lors du mouvement des Gilets Jaunes.

## Le rapport à la nature est-il différent d'un type de ruralité à un autre ?

Oui, les campagnes en déclin sont des régions où la question de l'écologie est peut-être plus compliquée à poser de prime abord, parce que ce sont des espaces où la nature et les espaces environnants sont moins patrimonialisés. On y catégorise moins cette nature comme belle, le paysage comme devant être protégé. Ce sont des campagnes qui ont, en lien avec l'industrie, mais aussi avec des formes d'agriculture, un marché du travail local, une économie locale, qui nourrit un regard productif sur la nature. L'idée de protéger la nature n'est pas quelque chose qui a permis de se construire une identité régionale locale. Le rapport à la protection de la nature est différent dans une région touristique quand cette dernière est un patrimoine territorial qui permet le développement économique de la région. Une formation politique aura bien du mal à proposer une mesure en faveur du rural dans son ensemble. Ce sera une mesure qui parlera à certaines catégories de la population rurale et qui aura un écho plus fort dans certains espaces locaux.

« UN SUJET  
D'OPPOSITION ENTRE  
GÉNÉRATIONS –  
ICI ENTRE JEUNES  
ET VIEUX CHASSEURS  
PROCHES DU MONDE  
AGRICOLE - POUVAIT  
ÊTRE LA DISPARITION  
DE LA FAUNE, MASSIVE,  
EN MILIEU RURAL. »

Il y a des manières de penser, des visions du monde et donc des comportements politiques, des rapports aussi au territoire qui sont alimentés par les rapports sociaux qu'entretiennent les groupes entre eux sur place. Cela renvoie à ce que Durkheim appelait à l'échelle de la société « la morphologie sociale » qu'on peut appeler une « morphologie sociale locale » qui sont les groupes sociaux en présence, la manière dont ils interagissent et dont ils vont construire de la norme et du conformisme. Ce qui est très important en milieu rural parce que l'interconnaissance y joue un rôle clé, renforçant les dynamiques de conformisme.

Par exemple, si l'on imagine le cas de deux femmes, du même âge, de la même catégorie sociale, l'une travaillant dans l'agro-industrie et vivant dans une campagne de l'Ouest, proche de Nantes, l'autre travaillant dans l'industrie dans l'Est de la France, ont toutes les chances de ne pas avoir tout à fait les mêmes visions du monde et les mêmes rapports notamment à l'écologie. Parce que l'une va être davantage amenée à côtoyer dans son quotidien des catégories sociales qui sont plutôt porteuses d'une vision positive de l'écologie telle qu'elle est définie aujourd'hui, qui se diront plutôt favorables à des mesures écologiques dans leurs pratiques de vie et vont mettre en avant certaines pratiques de protection. Alors que celle qui vit dans le grand Est, qui grandit dans un territoire marqué par le conservatisme politique, par le paternalisme industriel, où les populations diplômées sont parties durant le XXe siècle et où il n'y a pas l'installation de néo-ruraux, elle va être moins exposée à des visions du monde qui adhèrent à l'écologie tout simplement parce que c'est une position qui n'est pas incarnée localement, et qui n'est pas légitimée dans les rapports sociaux locaux.

**Dans votre livre vous indiquez que l'écologie est peut-être le seul clivage intergénérationnel dans le milieu que vous avez enquêté. De quelle manière s'exprime ce clivage ?**

Il y a un rapport assez concret à l'écologie en milieu rural, parce que c'est un rapport à l'évolution de la nature et à la manière dont on va plus ou moins pouvoir en disposer.

Un sujet d'opposition entre générations - ici entre jeunes et vieux chasseurs proches du monde agricole - pouvait être la disparition de la faune, massive, en milieu rural. J'ai pu entendre : « *de votre temps, vous avez tout tué* », « à cause des agriculteurs d'avant, il n'y a plus d'oiseaux, il n'y a plus de gibiers, on peut plus aller à la chasse comme on veut, on est obligé de payer très cher pour chasser dans des sociétés de chasse qui chassent le grand gibier ». Il y a une forme de privation de l'usage du territoire qui peut être pensée comme le fait que les anciens ont tout pris. Évidemment tous les jeunes n'ont pas ces réflexions-là.

Gardons en tête qu'il y a aussi des normes communes qui se diffusent dans toute la France et dans toutes les classes sociales. Par exemple, j'ai pu voir mes enquêtés, de manière très banale, faire des réflexions à leurs parents sur l'utilisation des pesticides dans leur jardin, sur le rapport aux déchets, sur les décharges sauvages. Il y a tout un tas de sujets sur lesquels on se dit que les anciens ont toujours fonctionné comme ça, qu'ils ne s'en sont jamais préoccupés et qu'ils ne s'en rendent pas compte.

« IL Y A AUSSI  
UN SOUCI DE SOI,  
QUI VA DANS LE SENS  
D'UNE PÉNÉTRATION  
DES NORMES ÉCOLOGISTES  
DANS LES DIFFÉRENTES  
CLASSES SOCIALES,  
NOTAMMENT AUTOUR  
DE LA QUALITÉ DE  
L'ALIMENTATION. »

Il y a aussi de manière générale, un souci de soi, qui va dans le sens d'une pénétration des normes écologistes dans les différentes classes sociales, notamment autour de la qualité de l'alimentation. Les légumes avec des pesticides, on entend parler, y compris dans les milieux populaires, notamment quand il s'agit de nourrir ses enfants. Et cela peut venir en tension avec le modèle d'agriculture locale, qui dans les campagnes

productives est conventionnelle majoritairement. Quand j'étais encore en thèse, il y avait une mobilisation d'agriculteurs dans le cadre d'un conflit local avec des mesures étatiques qui amenaient à une restriction de l'utilisation de produits phytosanitaires, où les agriculteurs locaux se sont mobilisés de manière véhémente qui sont allés jusqu'à des formes de violence directe sur les personnes. Ils ont alors perdu le soutien de la population locale, il y a eu des voix qui ont commencé à s'élever pour dire que les pesticides à côté de l'école maternelle, du collège, ce n'était pas désirable ici. Ces messages étaient plutôt portés par des jeunes. Mais cela n'ouvre pas pour autant un comportement électoral nouveau.

À ces observations, il faut ajouter le poids des dernières années. La rivière du coin s'est retrouvée asséchée quatre années d'affilée, ce qui est sans précédent. Sur toute une partie de son parcours, elle est devenue souterraine. Des pêcheurs, plutôt des jeunes pêcheurs, ont critiqué le pompage en amont pour des golfs et des riches résidences secondaires qui remplissent leur piscine. Ici enjeux sociaux et écologiques se rencontrent, à l'image de ce que montre Jean-Baptiste Comby dans ses travaux. Quand se pose la question de qui va pouvoir encore avoir accès à ce qui reste de la nature, que réémerge la question des inégalités sociales, cela peut amener les gens à problématiser, à politiser les questions des ressources naturelles. Ça, c'est quand même nouveau et c'est quelque chose qu'ont plus de mal à faire les anciennes générations que les jeunes.

### **Qu'avez-vous pu voir du rapport de vos enquêtes aux politiques publiques associées à l'écologie ?**

J'ai pu observer une opposition unanime concernant les normes d'écologisation de l'habitat qui sont vues comme un nouveau frein administratif au fait de pouvoir construire comme on l'entend, d'avoir une autonomie dans son habitat. L'autonomie du style de vie, au travail, est très valorisée dans ces milieux populaires ruraux. Le fait de dire « maintenant il faut mettre tel type de matériaux », c'est vraiment quelque chose qui est unanimement contesté.

Il y a à la fois l'idée d'une entrave supplémentaire au nom des normes d'écologisation et l'idée qu'on ne va pas monter des dossiers, quémander des subventions à l'État pour avoir l'isolation de la maison, qu'on ne veut pas qu'une entreprise intervienne parce qu'on fait tout chez nous et, l'un dans l'autre, même avec l'argent de Ma Prime Rénov', ça nous revient moins cher de faire nous-mêmes donc on n'ira jamais demander à une autre entreprise d'intervenir. Et ça c'est quelque chose qui rallie toutes les générations.

### **On peut penser au travail de Pierre Blavier sur ce couple de Gilets jaunes pour qui isoler son logement est devenu logique, mais qui par contre exprime ses réticences sur les normes et le recours aux aides...**

Oui tout à fait. Les personnes que j'ai vu devenir Gilets jaunes ont commencé à s'engager en avril contre les 80 km/h et la motivation était en gros de dire : « ils viennent encore nous dire qu'est-ce qu'on n'a pas le droit de faire chez nous », « nous on est obligé de faire 40 bornes pour aller au boulot, nous aussi on aimerait bien aller au boulot en vélo mais c'est pas comme ça que la vie est organisée ici ».

Quand ensuite il y a eu la taxe carbone, les groupes qui s'appelaient « la France en colère » - pas encore les Gilets jaunes - étaient fortement axés sur la question de l'autonomie dans l'organisation de sa vie quotidienne, dans les choix de vie réalisés : endettement pour la maison mais autoréparation de la voiture, installation loin du lieu de travail mais la voiture pour compenser. Et là, d'un seul coup, le mode de vie dans lequel on persévère est mis à mal au nom d'une pseudo écologie. à ce moment-là, on ne parlait pas tant d'écologie que de Macron. Personne n'accusait les Verts et ou un lobby écologiste de mettre en place la taxe carbone, ce qui était dénoncé c'était la volonté de leur prendre leur argent. Et il y a quelques Gilets jaunes qui ont

« LA QUESTION DE L'AUTONOMIE DANS L'ORGANISATION DE SA VIE QUOTIDIENNE, DANS LES CHOIX DE VIE RÉALISÉS : ENDETTEMENT POUR LA MAISON MAIS AUTORÉPARATION DE LA VOITURE, INSTALLATION LOIN DU LIEU DE TRAVAIL MAIS LA VOITURE POUR COMPENSER. »

commencé à dire : « *Regardez Total, c'est eux les grands pollueurs et nous on est des petits pollueurs* ». La photo où l'on voyait une grande raffinerie qui crachait de la fumée noire et une petite voiture devant, avec pour sous-titre : « À votre avis, qui est taxé par le gouvernement? » a été très mobilisée. Contrairement à ce qui a pu être dit, ce n'était pas un mouvement anti-écologie.

### **Est-ce qu'il y a un lien entre ces pratiques un peu plus écologiques et les stratégies de différenciation que vous décrivez tout au long de votre ouvrage ?**

Peut-être pas directement car c'est toujours sous l'angle productif mais il y a une différenciation entre ceux qui achètent beaucoup de choses, consomment beaucoup et ceux qui consomment moins. Quand on a un potager, on se débrouille pour aller récolter les fruits, faire les confitures etc. parce que cela coûte cher. Puisque que l'on a ça sur place, pourquoi aller l'acheter. Le sous-entendu derrière c'est qu'il faut vraiment être bête pour aller acheter plus cher des choses moins bonnes, ou il faut être feignant. Et ça c'est quelque chose de très important, il y a des pratiques qui pourraient être qualifiées d'écologistes qui rejoignent les ressorts psycho-sociaux des milieux populaires. Il s'agit de faire soi-même, d'avoir une autonomie dans son style de vie comme on disait tout à l'heure, mais aussi de ne pas se faire avoir, d'avoir dans les modes de consommation le goût du nécessaire comme disait Bourdieu, de faire le choix du nécessaire. On est aussi dans l'idée que, on sait combien ça coûterait de consommer autrement et on trouve ça bête. Et il peut y avoir ce discours là même chez la petite bourgeoise à capital économique, « *nous on ne paie pas ça, c'est vraiment une consommation naïve que d'aller acheter des fraises en primeur, d'aller consommer des fruits et légumes à cette époque ci dans les supermarchés* ». C'est vu comme quelque chose d'irrationnel et qui marque une forme de fainéantise puisqu'il y a moyen de s'en sortir autrement.

« LE SOUS-ENTENDU DERRIÈRE C'EST QU'IL FAUT VRAIMENT ÊTRE BÊTE POUR ALLER ACHETER PLUS CHER DES CHOSES MOINS BONNES, OU IL FAUT ÊTRE FEIGNANT. »

« UNE PERSONNE QUI NE S'INSCRIVAIT PAS AU RSA, ME DISAIT : « MOI J'ALLAIS TUER MON CHEVREUIL ET JE MANGEAIS DES PATATES QUE J'AVAIS PLANTÉS ET J'AI SURVÉCU, SANS RIEN DEMANDER À PERSONNE ET SANS FAIRE L'AUMÔNE. »

revenu. Il me disait : « *moi j'allais tuer mon chevreuil et je mangeais des patates que j'avais plantés et j'ai survécu, sans rien demander à personne et sans faire l'aumône* ».

À nouveau, on va valoriser le fait de pouvoir utiliser la nature. Il ne s'agit pas de montrer qu'on l'utilise pour la détruire, ce sont des activités, que ce soit le potager ou la chasse, de prélèvements, qui sont pensées, justifiées et légitimées par le fait qu'elles participent au développement de la nature. On peut critiquer ces discours-là mais il n'empêche que c'est justifié comme cela par les agents sociaux.

Il y a aussi le sujet de l'électrification de la voiture à tout va, le fait que ce soit de plus en plus cher et complexe de la réparer, qui met sous tension la capacité à faire soi-même, à faire appel à des potes, parce que maintenant il faut du matériel plus technique, plus cher.

### **Est-ce que ce rapport différent à la consommation s'inscrit dans une relation intergénérationnelle ?**

Oui et d'une manière qui vient nuancer le propos que j'ai tenu au début. Je pense à un enquêté qui s'est acheté une voiture des années 90 à 500 € chez le garagiste local et il valorisait beaucoup le fait de bien l'entretenir et qu'elle ne tombait jamais en panne. Quand j'ai moi-même changé pour une voiture plus récente je l'ai justifié par l'accès au confort de la climatisation, notamment pour les enfants. J'ai mis en avant une préoccupation parentale, même si c'était également un achat de classe sociale, et il me dit : « *Mais comment tu crois qu'ils faisaient les vieux avant ?* ».

J'en parle un peu dans ma thèse : j'ai entendu beaucoup de discours sur les périodes de galère traversées par les jeunes autour de la vingtaine qui travaillaient en intérim et traversaient des périodes de chômage. Il fallait que même sans argent ils arrivent à s'en sortir, c'est quelque chose qui est valorisé auprès des autres. Je pense à une personne par exemple qui ne s'inscrivait pas au RSA, personne ne l'aidait, il avait vraiment zéro

« J'AI GRANDI AVEC CE DISCOURS : « NOUS ON N'AVAIT PAS TOUT ÇA, Y'AVAIT PAS BESOIN DE TOUTES CES CONNERIES LÀ. »

Lui, comme beaucoup de jeunes ruraux, est tout le temps au contact des personnes âgées, qui disent : « *Mais nous on n'avait pas tout ça* ». C'est vraiment quelque chose qu'on entend très souvent. J'ai moi-même grandi aussi avec ce discours : « *Nous on n'avait pas tout ça, y'avait pas besoin de toutes ces conneries là* » avec en sous-entendu : « *On était plus intelligents parce qu'on consommait moins, on se débrouillait plus.* » discours qui valorise en fait toutes les qualités de l'homme ou de la femme accomplie en milieu populaire rural.

### Quelle place et rôle pour la chasse dans la structuration des clivages au sein des ruralités ?

Les pratiques qui sont légitimes et les rapports à la nature qui sont légitimes, sont ceux qui prennent pied dans la morphologie sociale locale, qui sont incarnés par des gens qui ressemblent au groupe majoritaire, aux catégories les plus présentes.

Pour ce qui est de la chasse, quand c'est une bourgeoisie allochtone, donc venant de l'extérieur, qui use des ressources naturelles locales, cela est souvent vécu comme un pillage des ressources et est considéré comme une chasse d'abattage qui risque de vider les forêts.

« LES RAPPORTS À LA NATURE QUI SONT LÉGITIMES, SONT CEUX QUI PRENNENT PIED DANS LA MORPHOLOGIE SOCIALE LOCALE, QUI SONT INCARNÉS PAR DES GENS QUI RESSEMBLENT AU GROUPE MAJORITAIRE. »

Quand ce sont des gens du coin qui chassent, cela dépend : si ce sont des gens du coin qui sont plus impliqués dans la vie locale, dans la vie sociale, la chasse est perçue comme une activité légitime. Je me rappelle des réponses à un sondage dans les milieux ruraux sur « êtes-vous pour ou contre la chasse ? », qui laissait deviner que la plupart des gens n'aiment pas la pratique. Mais par contre, beaucoup connaissent des chasseurs et on pouvait entendre « *moi j'aime pas du tout la chasse mais les chasseurs me laissent un cuissot de sanglier quand ils passent là* » ou « *mon compagnon chasse* », notamment les femmes qui chassent très peu notamment dans les milieux populaires. Beaucoup n'aiment pas la

pratique, mais comme ce sont des maris, des frères, des pères, la chasse reste légitime par l'intermédiaire des liens qu'elle mobilise.

C'est une leçon pour les normes écologistes qui elles ne sont pas incarnées par des personnes proches. Elles ne sont alors pas perçues comme légitimes parce que les catégories sociales qui portent cela, elles ne sont pas là dans les campagnes en déclin et elles n'ont pas envie d'y vivre. Quand ces catégories sociales vont vers le rural, c'est avant tout en direction des campagnes contemplatives où il y a déjà une plus grande sensibilité à l'écologie, une plus grande patrimonialisation de la nature.

### Au risque d'une divergence grandissante entre ruralités ?

Il va y avoir des effets de polarisation entre des campagnes où on installera des sites d'enfouissement nucléaire et où on continuera d'avoir de grosses cultures industrielles, et d'autres ruralités où il y aura davantage de parcs nationaux, une accumulation de protection et de mise en œuvre de politiques écologistes. Comme le pays est en train de se polariser en termes de visions du monde, d'opinions politiques, on peut voir une évolution un peu à la manière des États-Unis où les lois de la Californie ne sont pas du tout les lois de l'Arkansas en termes de protection de la nature. Parce que cela répond à la population qui est sur place : en Californie vous avez davantage une population aisée qui est sensible à l'écologie, qui est favorable aux mesures de protection de l'environnement et dans les États de la Middle America vous avez davantage de ruraux qui, au contraire, sont très opposés à ça. Les lois sur l'avortement répondent à la même logique. Cela pose des questions sur la capacité à gouverner et à fixer un cap pour l'ensemble d'un pays comme la France.

« IL VA Y AVOIR DES EFFETS DE POLARISATION ENTRE DES CAMPAGNES. »

### Sur quel clivage s'appuie le RN ? Est-ce que vous pensez que c'est pérenne ?

Dans un territoire comme celui de mon enquête, ils se sont imposés depuis les années 90 et la désindustrialisation. C'est donc une dynamique au long court dans des territoires marqués par une absence de la gauche, où déjà le vote Mitterrand était faible. Ce

« LES PARENTS D'OUVRIERS VOTENT POUR LA DROITE DE GOUVERNEMENT ET EUX VOTENT POUR L'EXTRÊME-DROITE ET IL N'Y A PAS DE CONFLITS DANS LES FAMILLES AUTOUR DE ÇA. »

fil d'ouvriers, leurs parents votaient pour la droite de gouvernement et eux votent pour l'extrême-droite et il n'y a pas de conflits dans les familles autour de ça, cela paraît cohérent.

L'ancrage est profond parce qu'il est lointain, il renvoie à cette idée que c'est « bien » d'être de droite, on le dit en public, dans les conversations on se dit « 100 % Le Pen » pour dire justement qu'on n'est pas du côté des dits « cas sociaux », qu'on ne vote pas pour l'assistanat. C'est ce que disent tous les collègues qui travaillent sur le sujet, maintenant on commence à bien cerner les logiques de politisation par le bas et donc, pour moi, c'est une implantation qui est très forte pour l'extrême-droite parce qu'elle n'a même pas besoin de passer par des réseaux institutionnalisés. Il n'y a pas de militantisme d'extrême-droite visible, il y a même parfois du mal à trouver des candidats aux élections régionales. Néanmoins il y a des relais partout, notamment au sein des dominants locaux qui seraient une petite ou moyenne bourgeoisie à l'échelle nationale, qui ne seraient pas dominants à Paris ou dans les grandes villes. Avec l'absence très marquée des cadres des professions intellectuelles et supérieures, des diplômés qui, généralement, imposent leur vision du monde à d'autres catégories sociales, là c'est plutôt les petits patrons, les artisans, qui donnent le *la* en matière de politique parce que c'est eux les figures de réussite, les figures positives qui imposent leur vision du monde.

Dans une perspective aussi très masculine parce que c'est plutôt des figures d'homme qui sont valorisés, en lien avec le fait que le marché du travail est beaucoup moins précaire

n'est pas tant le RN qui s'est implanté, qu'une évolution de la droite. Une large partie de la population ici se disait déjà du côté des patrons. Il y a toujours eu plus d'un tiers de l'électorat ouvrier en France qui a voté pour la droite même au plus fort du Parti communiste. Le vote est juste passé de la droite classique vers l'extrême droite, sans que cela semble poser de problème moral. Typiquement mes enquêtés ouvriers

« C'EST PLUTÔT LES PETITS PATRONS ET LES ARTISANS QUI DONNENT LE LA EN MATIÈRE DE POLITIQUE, PARCE QUE C'EST EUX, LES FIGURES DE RÉUSSITE. »

pour le masculin que le féminin, qu'il y a plus de métiers masculins considérés comme valorisés que des métiers féminins. On valorise beaucoup moins le métier d'assistante à domicile que le métier de couvreur ou des métiers vus comme demandant un talent particulier dans la construction ou une prise de risque. C'est comme à l'échelon national où le secteur du *care* n'est pas du tout valorisé dans les salaires.

**Depuis le mouvement des Gilets Jaunes, la question des inégalités en termes d'émissions et d'efforts à fournir face à la transition écologique s'est imposée. Dans le champ politique, on cible la responsabilité particulière des 1 %, de Bernard Arnault, etc. Est-ce que c'est un discours qui permet de renouer le lien avec une partie des classes populaires?**

Sur le papier oui, après, mes enquêtés sont tellement éloignés de la gauche que ces messages ne leur arrivent pas forcément. On connaît les inégalités d'exposition médiatique des différents courants d'idées, ils ont peu de chances, même sur Facebook, tous leurs réseaux sociaux sont très cohésifs, ils suivent des gens qu'ils connaissent déjà, ça renforce plutôt la pensée déjà conformiste sur place.

Et puis il y aurait un coût à sortir du moule. Un exemple que je prends tout le temps, c'est celui d'enquêtés qui disaient voter Le Pen en public et qui, en fait, me disaient qu'ils n'allaient pas voter, qu'ils n'étaient pas du tout convaincus par Le Pen mais qui le disaient pour ne pas être taxés de feignants.

Il y a plutôt une forme de résignation chez les gens qui seraient à même d'écouter ce discours-là parce que, en amont, il y a tout un travail à mener pour recréer de la proximité sociale avec ce type de discours, pour l'incarner localement.

« MES ENQUÊTÉS SONT TELLEMENT ÉLOIGNÉS DE LA GAUCHE QUE CES MESSAGES NE LEUR ARRIVENT PAS FORCÉMENT. »

Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer le peu de prise de ce type de discours. Pourquoi? Parce que les classes populaires adhèrent à l'idée

qu'on peut être propriétaires, que les gens se construisent leur piscine. Même si le discours initial n'aura ciblé que les milliardaires, les figures conservatrices auront beau jeu de dire « toutes les personnes qui ont travaillé pour se payer une belle piscine n'auront plus le droit de la remplir », « parce qu'on a racheté la maison d'à côté pour la faire en Airbnb parce qu'on sait faire des maisons, on va payer la taxe sur les résidences secondaires », etc. Ces mécanismes de fausse conscience fonctionnent électoralement parce que c'est comme ça qu'on fait voter des programmes qui portent des mesures fiscales qui ne bénéficient qu'au 1 % mais qui sont votées par 60 % de la population. Les questions de propriété, d'héritage, de rapport au capital sont difficiles à faire bouger. Alors même que ces mêmes personnes ont tout à fait conscience d'être ouvrier, de faire un métier pénible, d'être « pris pour un con dans leur travail par leur patron » comme ils disent, de ne pas être assez valorisés, il y a d'autres sphères de la vie où cette fausse conscience sociale se déploie.

« IL NE FAUT PAS SOUS-ESTIMER LE PEU DE PRISE DE CE TYPE DE DISCOURS. POURQUOI ? PARCE QUE LES CLASSES POPULAIRES ADHÈRENT À L'IDÉE QU'ON PEUT ÊTRE PROPRIÉTAIRES, QUE LES GENS SE CONSTRUISENT LEUR PISCINE. »



ENTRETIEN

# FANNY HUGUES : « LES MODESTES ÉCONOMES DES CAMPAGNES NE SE DISENT PAS ÉCOLOGISTES »

*Fanny Hugues est docteure en sociologie. Elle a récemment soutenu une thèse intitulée « Débrouilles rurales. Les modestes économes au prisme de l'ethnographie ethnocomptable de leurs espaces domestiques » au sein du Centre d'étude des mouvements sociaux de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales.*

Fanny Hugues propose des pistes d'analyse du rapport à l'écologie d'une partie des classes populaires et des petites classes moyennes rurales, qui adoptent des modes de vie caractérisés par de faibles revenus et une importante économie de subsistance, qu'elle qualifie de "débrouilles rurales". Malgré des pratiques quotidiennes sobres, celles et ceux qu'elle nomme « modestes économes » ne se revendiquent pas « écolo ».

## **Pourquoi avoir choisi de travailler sur les classes populaires rurales? Qu'est ce qui les caractérise?**

J'ai réalisé mon travail de recherche précédent sur une cueilleuse de plantes médicinales et aromatiques sauvages, qui vit dans la Drôme et dont j'ai suivi le quotidien. J'ai centré ce travail sur son ménage, mais de fait, je me suis rendu compte qu'il était en interdépendance avec des ménages du coin. Elle vivait avec peu d'argent, avec l'aide du RSA pour compléter son faible chiffre d'affaires, à relative distance du capital culturel légitime, avec trois enfants à charge et elle était célibataire. De fait, par plein de ses caractéristiques sociales, elle appartenait aux classes populaires. Son cas m'a donné envie de continuer de travailler sur ces économies « informelles » rurales. Et puis, il y a eu les Gilets jaunes, qui ont commencé en novembre 2018. Pendant la rédaction de mon projet de thèse, le mouvement était en pleine effervescence et plein de voix s'élevaient, particulièrement des campagnes. Des voix de personnes qui disaient qu'elles galéraient dans l'ombre. Je me suis donc demandé : comment vit-on avec peu d'argent à la campagne? Je souhaitais adopter une entrée par les modes de vie et les espaces domestiques.

Dans mon enquête actuelle, les trois quarts des personnes que j'ai rencontrées appartiennent aux classes populaires. Elles ont peu de revenus, sont caractérisées par la petitesse de leur statut social, et par un éloignement vis-à-vis de la culture légitime. Un quart d'entre elles font plutôt partie des petites classes moyennes, car elles possèdent un relatif capital culturel essentiellement non certifié. J'ai choisi la dénomination de « modestes économes » pour désigner l'ensemble de mes interlocuteurs et interlocutrices. Celle-ci renvoie à leurs conditions matérielles d'existence restreintes et à leurs pratiques économes. Elle désigne également celles et ceux qui ne cherchent pas à se mettre en valeur, à la manière de

« CE QUI CARACTÉRISE L'ENSEMBLE DE CES MODESTES ÉCONOMES, MÊME LES NON-PROPRIÉTAIRES, C'EST LEUR STABILITÉ RÉSIDEN- TIELLE. ELLES ET ILS PARTAGENT UNE CERTITUDE : CELLE DE NE PAS SE RETROUVER SANS TOIT DU JOUR AU LENDEMAIN. »

ces personnes qui mènent leur vie de manière discrète, sans chercher à se faire remarquer en dehors de leur cercle d'interconnaissance. J'ai rencontré 44 personnes, autant de femmes que d'hommes, ayant entre 34 et 88 ans, réparties dans 31 ménages. La moitié vit en couple hétérosexuel, les autres sont célibataires. Un nombre conséquent d'entre elles et eux n'ont pas d'enfant à charge, voire pas d'enfant. Ces ménages vivent en dessous ou autour du seuil de pauvreté, équivalent à 1120 euros en 2020. Leur niveau de vie médian

est égal à 880 euros par mois. C'est très peu, mais ils ont très peu de crédits et sont très majoritairement propriétaires. Il ne faut cependant pas imaginer des propriétés grandiloquentes : il s'agit souvent de vieilles bâtisses, parfois héritées, qui nécessitent d'importants travaux. Les modestes économes les ont plus ou moins rénovées, et leurs états sont donc hétérogènes. Il s'agit aussi de terrains sur lesquels sont posés des habitats légers. Ce sont essentiellement des femmes qui ne sont pas propriétaires et louent des logements dans le parc privé ou public. Ce qui caractérise l'ensemble de ces modestes économes, même les non-propriétaires, c'est leur stabilité résidentielle. Elles et ils partagent une certitude : celle de ne pas se retrouver sans toit du jour au lendemain. Par exemple, les locataires du parc privé connaissent leurs propriétaires, qui peuvent être leurs voisin-es et ne vont pas les mettre à la rue.

Ainsi, je distingue quatre sous-groupes au sein des modestes économes. Il y a les « femmes précarisées », les « retraité-es agricoles », les « ouvrier-es et paysan-nes », et les « petit-es intermédiaires ». Pour les rencontrer, j'ai réalisé une ethnographie multisituée dans six départements : l'Ariège, le Tarn, la Haute-Vienne, le Finistère, la Sarthe et la Moselle. Cela m'a permis d'accéder à plusieurs réseaux d'interconnaissance et d'entraide, mais également à différentes manières de se débrouiller en milieu rural, tout en multipliant les profils sociaux des personnes enquêtées.

**Pour réaliser ce travail, vous vous êtes aussi appuyée sur une enquête ethnocomptable. En quoi consiste cette méthode et de quelle manière vous a-t-elle aidée à saisir le rapport à l'écologie des modestes économes ?**

L'ethnocomptabilité a notamment été diffusée en France par l'ouvrage d'Alain Cottereau et Moktar Mohatar Marzok intitulé *Une famille andalouse* et publié en 2012. Les chercheurs sont intéressés à ce qui compte pour les personnes, comment est-ce qu'elles évaluent la valeur des choses autour d'elles et font des arbitrages économiques, en se fondant sur l'exemple d'un ménage hétérosexuel très précaire. Par la suite, en 2016, l'atelier de l'EHESS sur cette méthode a débouché sur la publication d'un numéro spécial, « Joindre les deux bouts », dans la *Revue des politiques sociales et familiales*. Cet atelier, toujours très actif, permet de discuter des recherches ethnocomptables en cours.

Si les modestes économes vivent avec peu d'argent, ils et elles mobilisent toutefois une abondance de ressources non monétaires. L'ethnocomptabilité permet, par des tableaux, de visualiser ce qu'on appellerait leur « économie informelle » d'un point de vue très statistique. Par exemple, j'ai travaillé sur le cas d'un couple qui compte sur un seul salaire et des indemnités chômage pour vivre. Simon et Nelly ont des enfants à charge, mais n'ont pas le permis ni de voiture. Leurs déplacements motorisés reposent donc sur le père de celle-ci, qui ne vit pas loin et les emmène faire les courses, leur apporte du bois et des légumes. En échange, Nelly l'aide sur certaines choses : elle lui cuisine des plats et s'occupe de ses papiers administratifs. Le couple peut aussi compter sur des ami-e-s pour se déplacer, de même qu'un bus passe à quelques dizaines de mètres de leur domicile. Ainsi, Simon et Nelly affirment que cela ne leur manque pas vraiment de ne pas avoir de voiture, voire que ce serait pire d'en posséder une en raison des coûts associés. Pour saisir l'apport de ces pratiques et réseaux d'entraide, j'ai essayé de chiffrer ce que l'entraide représente dans leur budget. J'ai relevé le temps pris et les économies d'argent réalisées, pour

« SI LES MODESTES ÉCONOMES VIVENT AVEC PEU D'ARGENT, ILS ET ELLES MOBILISENT TOUTEFOIS UNE ABONDANCE DE RESSOURCES NON MONÉTAIRES. »

prendre en compte tout ce qui échappe aux échanges seulement monétaires, et saisir ce qui relève de l'économie dite informelle.

Dans mon enquête, j'ai ainsi étudié les dons, les prêts, la récupération, le bricolage, la production domestique, notamment alimentaire et de bois de chauffe, mais également la cueillette voire la chasse, qui composent les débrouilles rurales. Celles-ci désignent des modes de vie économes caractérisés par une modicité de revenus et une importante économie de subsistance. Par exemple, la production domestique alimentaire est une activité de subsistance qui désigne le fait de cultiver un potager, un verger, voire d'élever une basse-cour et un cheptel, mais également, le fait de cuisiner, et de transformer les denrées en bocaux et conserves. Dans mon travail de thèse, l'ethnocomptabilité m'a permis d'objectiver ce qui fait que les débrouilles rurales se reproduisent dans le temps. Il s'agit de véritables modes de vie, caractérisés par un ensemble de pratiques inscrites dans des processus de socialisation et fondés sur les ressources en présence, qui forment des économies domestiques.

« POUR SAISIR L'APPORT DE CES PRATIQUES ET RÉSEAUX D'ENTRAIDE, J'AI ESSAYÉ DE CHIFFRER CE QUE L'ENTRAIDE REPRÉSENTE DANS LEUR BUDGET. »

« LE TEMPS À SOI, CHEZ SOI, EST PRIMORDIAL DANS CES MODES DE VIE. PARCE QUE SANS TEMPS POUR RETAPER SA MAISON, SANS TEMPS POUR RÉCUPÉRER OU RÉPARER, SANS TEMPS POUR APPRENDRE ET ASSISTER À DES DÉMONSTRATIONS DE COMPÉTENCES, POINT DE DÉBROUILLES RURALES. »



L'ethnocomptabilité permet de démontrer que le temps à soi, chez soi, est primordial dans ces modes de vie. Parce que sans temps pour retaper sa maison, sans temps pour récupérer ou réparer, sans temps pour apprendre et assister à des démonstrations de compétences, point de débrouilles rurales. En effet, ne pas avoir de temps disponible signifie souvent recourir à l'achat. Ainsi, ce qui est marquant, c'est que le temps que les modestes économes attribuent au travail de subsistance est prioritaire au temps octroyé au travail rémunéré. D'un point de vue strictement économique, j'ai remarqué dans l'enquête qu'il n'est pas forcément plus rentable de s'adonner à la production de bois de chauffe plutôt que l'acheter. Or, les hommes qui en ont en charge font preuve de rationalités populaires qui ne s'appuient pas uniquement sur des arguments économiques, mais incluent également des arguments matériels, comme l'apprentissage de nouveaux savoir-faire et le maintien en forme physique, moraux autour de la mise au travail, mais aussi symboliques, à travers la reconnaissance locale associée à cette pratique.

« CES RATIONALITÉS POPULAIRES NE S'APPUIENT PAS UNIQUEMENT SUR DES ARGUMENTS ÉCONOMIQUES, MAIS INCLUENT ÉGALEMENT DES ARGUMENTS MATÉRIELS, COMME L'APPRENTISSAGE DE NOUVEAUX SAVOIR-FAIRE ET LE MAINTIEN EN FORME PHYSIQUE, MORAUX AUTOUR DE LA MISE AU TRAVAIL. »



## Quel rôle la stabilité résidentielle joue-t-elle dans ces modes de vie ?

C'est un aspect très important de ces modes de vie. Par exemple, le bricolage s'appuie sur la récupération d'objets et matériaux sur le bord de la route, à la déchetterie, chez des ami-es ou encore de choses conservées depuis le décès de ses parents. Toute cette récupération nécessite d'être stockée, que ce soit sur le terrain ou dans une pièce dédiée au bricolage. Cette possibilité de stockage repose sur la stabilité résidentielle, soit le fait de savoir que l'on ne va pas être délogé-es à moyen, voire à long terme. Ces stocks représentent une richesse, une forme de capital économique incorporé. C'est ce point en particulier qui fait la spécificité des débrouilles rurales, par rapport à ce qu'on pourrait appeler les débrouilles urbaines, étudiées notamment par le Collectif Rosa Bonheur. Les débrouilles rurales se caractérisent par des espaces à soi, qui sont à la fois légalement possédés et souvent vastes. Les espaces domestiques des modestes économes s'étendent aux forêts, aux champs, aux rivières environnantes. Elles et ils vont y cueillir, y glaner, y chasser, y pêcher. »



domestiques des modestes économes s'étendent aux forêts, aux champs, aux rivières environnantes. Elles et ils vont y cueillir, y glaner, y chasser, y pêcher. Ceux-ci s'étendent également aux espaces domestiques du coin qui composent leur économie d'entre-subsistance, pour reprendre le terme de Geneviève Pruvost, fondée sur des échanges non monétaires, comme des trocs, prêts et dons. Ces modes de vie reposent sur des savoir-faire techniques et des compétences pratiques, qui sont inégalement répartis, notamment entre les hommes et les

« LE BRICOLAGE, C'EST FAIRE AVEC LES RESSOURCES MATÉRIELLES, MAIS ÉGALEMENT AVEC CELLES ET CEUX AVEC LESQUEL-LES ON S'ENTRAIDE. »

femmes. Le bricolage, c'est vraiment « faire avec ce qu'on a », selon une expression plusieurs fois entendue dans l'enquête. Ce n'est pas aller au magasin pour acheter pile ce qu'il faut et revenir avec. C'est faire avec les ressources matérielles, mais également avec celles et ceux avec lesquelles on s'entraide.. Les modestes économes essaient toujours de faire en sorte que les choses durent le plus longtemps possible, en les maintenant, puis en les réparant. Ces per-

sonnes ne bricolent pas uniquement par nécessité, mais également par curiosité de comprendre, d'apprendre, par recherche d'amusement, et volonté de créer.

### Quel est le rapport à l'écologie de ces modestes économes ?

Dans mes premiers entretiens, je questionnais les personnes sur une sorte de panorama de leurs modes de vie. Je souhaitais aussi m'intéresser à leur rapport aux enjeux environnementaux. Et du coup, je demandais: « est-ce que tu te dirais écolo » ou « c'est quoi l'écologie pour toi »? Soit il y avait un blanc, soit certaines ne comprenaient pas ce que je voulais dire par là, tandis que d'autres battaient en brèche. Je me suis donc aperçue que ce terme ne leur convenait pas, et qu'il ne fallait pas que je l'impose de but en blanc. J'ai donc abordé cette thématique par le biais des autres postes du mode de vie, comme l'alimentation, le chauffage et les déplacements. Au final, je me suis rendu compte que c'était un résultat, qu'en fait les modestes économes ne se disent pas écologistes.



### Comment expliquez-vous cette forme de rejet du terme « écologie » ?

En fait, les modestes économes ne se disent pas écologistes sans pour autant être indifférent-es aux enjeux environnementaux. Ce que le fait de ne pas se dire écologiste signifie ici, malgré des modes de vie écologiquement très sobres, c'est une absence de reconnaissance dans les normes écologiques dominantes portées par les classes supérieures, notamment urbaines. En fonction des positions de classe, des appartenances de genre et de génération des modestes économes, j'ai identifié plusieurs types d'écologies morales, caractérisées par la production de normes écologiques situées en contrepoint des normes dominantes en la matière. Le terme d'« écologies morales », proposé par l'historien Karl Jacoby, désigne les croyances, les pratiques et les traditions qui régissent la manière dont les personnes interagissent avec l'environnement. Je me suis donc intéressée au rapport aux enjeux environnementaux des modestes économes, plutôt que chercher à définir en creux leur écologie à partir des normes écologiques légitimes. Ce qui m'intéressait, c'était aussi la perméabilité de leurs pratiques et de leurs discours vis-à-vis de ces normes : sont-elles ré-appropriées ou mises à distance? Par exemple, l'écologie morale anti-gaspillage des femmes précarisées de l'enquête se caractérise par une adhésion limitée aux normes écologiques en matière de gaspillage, déchets et tri sélectif. Elles mettent en avant leurs propres normes anti-gaspillage, guidées par un fort sens moral et imperméables aux normes écologiques légitimes. Toutefois, si leur écologie morale est perméable aux injonctions vis-à-vis de la gestion des déchets, elles se dédouanent de la responsabilité des solutions qu'il convient d'apporter à la crise écologique. Dans

« QUAND JE DEMANDAIS « C'EST QUOI L'ÉCOLOGIE POUR TOI » ? SOIT IL Y AVAIT UN BLANC, SOIT CERTAINES NE COMPRENAIENT PAS CE QUE JE VOULAIS DIRE PAR LÀ, TANDIS QUE D'AUTRES BATAIENT EN BRÈCHE. »

tous les cas, il s'agit de résistances discrètes à ces normes écologiques légitimes, mais, pour différentes raisons, les modestes économes ne politisent pas forcément leurs pratiques économes.

De plus, ces personnes désignent plusieurs manifestations de la crise écologique auxquelles elles sont confrontées dans leur quotidien. Il s'agit par exemple de la présence de

« LE FAIT DE NE PAS SE DIRE ÉCOLOGISTE SIGNIFIE ICI, MALGRÉ DES MODES DE VIE ÉCOLOGIQUEMENT TRÈS SOBRES, C'EST UNE ABSENCE DE RECONNAISSANCE DANS LES NORMES ÉCOLOGIQUES DOMINANTES PORTÉES PAR LES CLASSES SUPÉRIEURES, NOTAMMENT URBAINES. »

nombreux déchets autour de chez elles, du fait de devoir beaucoup plus arroser leurs plantations en raison de la sécheresse et de perdre certaines récoltes, tout en remarquant qu'il y a moins d'insectes dans le jardin, voire moins de lapins alors qu'avant il était facile d'en chasser. C'est ce qu'on pourrait appeler une écologie du proche. Les « petites intermédiaires » de l'enquête, qui sont les plus dotées en capitaux culturels tiennent également des discours sur l'exploitation des personnes et des ressources naturelles à l'autre bout du monde, pour satisfaire les besoins de quelques personnes riches. Ceux-ci peuvent être assimilés à une revendication de justice environnementale.

### Quels pourraient être les demandes politiques formulées par ces modestes économes ?

Le terme de résistance discrète est important, car il renvoie à l'idée que ces personnes ne sont pas passives. Elles ont conscience que les mesures politiques entravent de plus en plus leurs modes de vie. On peut penser à l'interdiction de récupérer dans les bennes des déchetteries ou aux législations contraignantes sur les habitats légers.

Leurs demandes porteraient particulièrement sur un accès facilité aux aides sociales. Il s'agit par exemple de continuer à bénéficier du RSA sans devoir faire des heures de travail gratuit qui réduiraient le temps



à soi chez soi, et mettraient ainsi en danger les débrouilles rurales. Je pense également à des revendications liées à la mobilité. Quels que soient les espaces ruraux enquêtés, les modestes économes regrettent la faible offre de transport en commun, avec notamment des bus qui passent à 7 h et 19 h seulement, voire sont inexistantes. Certain-es ont évoqué le prix de l'essence, le durcissement du contrôle technique et de l'électronisation des véhicules. Ne plus pouvoir réparer son véhicule est une problématique importante de l'enquête, que l'on retrouve également chez les Gilets jaunes ruraux. Les débrouilles rurales sont fondées sur la réparation, et l'impossibilité de réparer son mode de transport n'est qu'un exemple parmi d'autres des obstacles structurels qui entravent leur reproduction.

« LE TERME DE RÉSISTANCE DISCRÈTE EST IMPORTANT, CAR IL RENVOIE À L'IDÉE QUE CES PERSONNES NE SONT PAS PASSIVES. ELLES ONT CONSCIENCE QUE LES MESURES POLITIQUES ENTRAVENT DE PLUS EN PLUS LEURS MODES DE VIE. ON PEUT PENSER À L'INTERDICTION DE RÉCUPÉRER DANS LES BENNES DES DÉCHETTERIES OU AUX LÉGISLATIONS CONTRAIGNANTES SUR LES HABITATS LÉGERS. LES DÉBROUILLES RURALES SONT FONDÉES SUR LA RÉPARATION, ET L'IMPOSSIBILITÉ DE RÉPARER SON MODE DE TRANSPORT N'EST QU'UN EXEMPLE PARMI D'AUTRES DES OBSTACLES STRUCTURELS QUI ENTRAVENT LEUR REPRODUCTION. »

Les photos qui illustrent cet entretien ont été réalisées par Fanny Hugues. Elles ne peuvent être l'objet d'aucune reproduction sans son accord explicite. Qu'elle soit remerciée d'avoir accepté de nous les partager.



AURORE FLIPO

# LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES EN RURALITÉ : QUELLE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE JUSTICE SOCIALE ET SPATIALE ?

La question de la mobilité est un sujet central dans la vie des Français-es qui vivent en zone rurale. Longtemps, la seule réponse fut celle de la voiture. Au risque d'exclure toutes celles et ceux qui trop jeunes, trop âgés, souffrant de handicap, ne peuvent y avoir recours. Au risque aussi de rater le virage d'une transition juste. Depuis quelques années, les discours ont changé, les politiques publiques aussi. Mais pour quels résultats ?

*Aurore Flipo est sociologue,  
chargée de recherche  
au laboratoire EVS  
(ENTPE / Université de Lyon)*

**29 %** des citoyens de l'Union européenne et 30 % des citoyens français résident en milieu rural. Dans ces territoires, la mobilité est une dimension centrale de l'habiter. En effet, la plupart des actes du quotidien en ruralité impliquent un déplacement : pour travailler, pour aller faire ses courses, voir le médecin, les habitants des territoires ruraux doivent se déplacer sur plusieurs kilomètres, parfois plusieurs dizaines de kilomètres. Au cours des dernières décennies, ces distances ont eu plutôt tendance à s'accroître. En cause, le retrait des services publics, la raréfaction du petit commerce de village, mais aussi l'allongement tendanciel des trajets domicile-travail, et la bi-activité au sein des ménages. Parallèlement, la disparition progressive des services de transport locaux (petites lignes de train, tramways, omnibus, Poste Automobile Rurale...) et un aménagement du territoire favorisant l'usage de l'automobile ont progressivement enfermé les habitants des territoires ruraux dans une mobilité presque exclusivement individuelle et motorisée. Ainsi, jusqu'à récemment, la mobilité en ruralité a été traitée par les pouvoirs publics quasi exclusivement sous l'angle de l'accessibilité (automobile), avec pour objectif d'améliorer les routes, afin de diminuer les temps de parcours.

Conséquence de cette dépendance à l'automobile, l'accès à la mobilité est difficile pour celles et ceux qui n'ont pas le permis de conduire et/ou un véhicule à disposition. Cela concerne les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap et les ménages à faible revenu, en particulier dans le contexte d'une augmentation des prix des carburants et des véhicules. Dans ce contexte, l'inégale répartition des ressources de transport a pour conséquence des inégalités sociales plus importantes.

Cet état de fait, indépendant de la transition écologique, explique que la mobilité est depuis longtemps un enjeu social fort pour les territoires ruraux. Mais la nécessité de la transition énergétique et le rôle de la voiture individuelle dans celle-ci a amené une nouvelle donne. Comment sortir de l'automobile dans des territoires où il n'y a pas d'alternative? Voilà souvent la question à laquelle les habitants des territoires ruraux sont confrontés.

En effet, alors que le récent Green Deal européen affirme que « pour parvenir à un transport durable, il faut donner la priorité aux utilisateurs et leur proposer des alternatives plus abordables, plus accessibles, plus saines et plus propres à leurs habitudes de mobilité actuelles » (European Commission, 2019), la manière d'y parvenir dans les zones rurales n'est pas clairement énoncée. En effet, les politiques relatives à la transition mobilitaire ont d'abord été centrées sur les villes, et il n'existe quasiment aucune politique spécifique dédiée à la mobilité en ruralité au niveau de l'Union Européenne. De même, la plupart des pays n'ont pas de politique de mobilité rurale clairement définie<sup>1</sup>.

La question de la mobilité pose cependant des enjeux importants en termes de justice spatiale, sociale et territoriale. Comment les acteurs des territoires s'en saisissent-ils? C'est pour répondre à ces questions que nous avons mené une recherche-action dans les territoires ruraux de Drôme et d'Ardèche entre 2019 et 2021<sup>2</sup>. Au cours de ce projet, nous avons interviewé une soixantaine d'acteurs (élus locaux, techniciens des collectivités locales, associations, entreprises) dans cinq communautés de communes rurales, afin de saisir la fabrique des politiques publiques de transition territoriale, les jeux d'acteurs à l'œuvre et les conflictualités sous-jacentes.

<sup>1</sup> Aurore Flipo, Madeleine Sallustio, Nathalie Ortar, Nicolas Senil, 2021. « Sustainable mobility and the institutional lock-in. The case of rural France », *Sustainability*, 13, 2189. doi.org/10.3390/su13042189

<sup>2</sup> Flipo Aurore, Sallustio Madeleine, Ortar Nathalie, Senil Nicolas, Cariou Kevin, *La transition mobilitaire en territoire peu dense*, rapport final du projet Re-acteurs (Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité dans les territoires peu denses), Paris, Ademe, 2021. En ligne : [librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5726-projet-re-acteurs-reseaux-d-acteurs-innovation-et-gouvernance-de-la-mobilite.html](http://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5726-projet-re-acteurs-reseaux-d-acteurs-innovation-et-gouvernance-de-la-mobilite.html)

## La récente (et difficile) politisation des enjeux de mobilité en ruralité

L'absence de politique de mobilité rurale s'explique d'abord par un impensé institutionnel, puisque les collectivités rurales ont longtemps été dépourvues de cette compétence. Jusqu'à la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, les collectivités locales rurales n'avaient pas de compétence mobilité sur leur propre territoire, celle-ci étant réservée aux agglomérations. Les territoires ruraux et périurbains, regroupés sous le terme de « territoires interurbains », semblent alors n'être perçus que comme des espaces à franchir, et non à mailler. Alors que la métropolisation s'approfondit avec la loi Maptam de 2014, qui renforce les compétences des agglomérations en matière de mobilité, les territoires extra-urbains demeurent hors champ. L'éloignement progressif des compétences d'organisation du transport régulier, qui passe du Département à la Région avec la loi Notre de 2015, affaiblit encore le pouvoir de négociation des petites communes face à des Régions élargies.

En dépit de l'absence de compétence, diverses initiatives émergent autour de la mobilité dans les années 2015-2020, via des compétences « tourisme » (véloroutes), « énergie », ou encore « solidarité ». On peut citer, par exemple, l'acquisition de vélos électriques par certaines intercommunalités par le biais des lois TECV de 2015, l'installation d'abris vélos via des programmes Certificat d'Economie d'Énergie, ou encore des actions sur le covoiturage menés par les Départements. D'autres structures intercommunales, comme les syndicats, les Pays, PETR, ou encore les Parcs Naturels développent des actions sur ce thème. Une multiplicité d'acteurs s'empare donc progressivement du sujet, mais sans coordination ni cohérence, et par petites touches puisqu'il s'agit d'initiatives isolées.

Par ailleurs, la centralité de la mobilité dans le milieu rural a conduit de nombreuses associations investies dans le domaine social et la solidarité à se préoccuper de mobilité de longue date, à travers du transport à la demande, des garages solidaires, des taxis bénévoles... De même, le covoiturage spontané, organisé entre parents par exemple, a toujours été de mise dans ces territoires. Mais le lien avec l'écologie et les préoccupations environnementales est plus récent. Ainsi, c'est plutôt dans les années

2010 qu'émerge un écosystème associatif et militant spécifiquement porté sur la transition mobilitaire, et en particulier autour du vélo.

Nos enquêtes sur cet écosystème associatif montrent qu'il n'est pas uniquement l'œuvre de « bobos urbains » implantés dans les petites villes, et venus avec leurs modes de vie démotorisés. Il dérive aussi d'une prise de conscience de la part des milieux pro-environnementaux locaux de l'impact de la voiture individuelle<sup>3</sup>, dont une bonne partie des militants sont venus grossir les rangs de ces associations. Le registre des actions individuelles et du « mode de vie » qui s'installe dans les discours au cours des années 2010 se reflète dans les écosystèmes associatifs et militants, qui s'emparent de la question.

L'émergence d'un écosystème associatif autour de la mobilité en ruralité résulte donc de la rencontre entre une demande sociale pour des aménagements alternatifs, portée en partie par des nouveaux résidents qui perçoivent l'automobile comme un « inconvenient » du mode de vie rural, et des associations écologistes qui de plus en plus, saisissent l'importance du sujet. Ces nouveaux acteurs viennent s'ajouter à ceux du secteur social, déjà engagés depuis plusieurs décennies sur les questions de mobilité des publics vulnérables. Cette partition entre publics se reflète dans les discours des acteurs : si les acteurs du secteur social tendent à considérer l'accès aux solutions de transport comme un besoin fondamental, les acteurs du secteur énergie-environnement voient souvent la mobilité comme une (mauvaise) habitude personnelle qui peut facilement être changée.

Les associations ont émergé pour répondre à une demande sociale forte qui ne trouvait pas d'interlocuteur. La volonté de l'État d'ouvrir la prise de compétence mobilité aux intercommunalités qui n'en disposaient pas, visait à répondre à cet enjeu en facilitant la capacité d'action au niveau local. Mais outre l'extrême complexité du millefeuille institutionnel en matière de mobilité sur les territoires, qui mêle des compétences routières, de sécurité, d'aménagement, d'infrastructures et d'organisation du

<sup>3</sup> On peut considérer qu'il s'agissait jusque là d'un impensé, lié peut-être au fait que les premières mobilisations environnementales contre la voiture en ville se basaient sur la problématique de la concentration (embouteillages, pollution, accaparement de l'espace), peu transférable en contexte de faible densité.

transport<sup>4</sup>, la prise de compétence mobilité a été l'occasion d'un véritable affrontement politique dans certaines Régions. Ainsi, en Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Région s'est ouvertement opposée à la prise de compétence mobilité par les collectivités, a activement argumenté contre, et de fait, très peu de collectivités l'ont prise. Les débats que nous avons observés ont ainsi mis en évidence la dépendance des collectivités locales rurales, dépourvues de moyens aussi bien financiers que humains dédiés à la mobilité, par rapport aux Régions. On constate ainsi que 75 % des collectivités ayant pris la compétence étant concentrées dans quatre régions (Banque des territoires, 2022).

### **La faible densité, un handicap indépassable ?**

Pour les acteurs publics et institutionnels que nous avons interviewés, le manque de politique de mobilité quotidienne dans les zones rurales est présenté comme le résultat mécanique de la faible densité, plutôt que comme un choix politique ou le résultat d'une trajectoire historique. L'existence d'un « avant le tout voiture » est largement occulté, ou décrit comme un âge de l'immobilité.

Ainsi, la notion de « masse critique » est souvent mobilisée pour expliquer l'absence d'infrastructures et de services. La faible densité implique un faible nombre d'usagers, et exclut donc toute possibilité de rentabilité : « Le futur de la mobilité en Ardèche, ce n'est pas le bus, ce n'est pas le transport public. Ce n'est pas approprié. Les routes sont inappropriées, il n'y a pas assez de personnes, il n'y a pas la masse critique. [...] Et puis ça coûte trop cher ». Le transport collectif est donc presque toujours jugé comme non pertinent pour la faible densité<sup>5</sup>, L'aménagement rural est ainsi considéré comme un investissement qui doit être raisonnable en termes de taille et de coût par rapport à son utilisation, aussi bien pour les transports en commun que les infrastructures cyclables. Ainsi, les responsables de l'aménagement cyclable expliquent que l'ordre des priorités justifie de s'intéresser en premier aux zones où l'impact sera plus important : « il vaut mieux se concentrer sur

les zones urbanisées pour augmenter la fréquentation des pistes existantes, plutôt que de se demander comment on va développer un service à Pétaouchnok ».

Cependant, un raisonnement focalisé sur la densité tourne rapidement en rond dans le contexte rural, caractérisé par définition par la faible densité. In fine, la plupart des initiatives se concentrent donc dans les petites villes, à proximité d'infrastructures existantes afin de maximiser leur impact, ainsi qu'il leur est couramment imposé par les financeurs, ou doivent démontrer un intérêt touristique qui n'est pas toujours compatible avec les usages des habitants. Pour les communes excentrées et sans intérêt touristique particulier, il semble alors très difficile d'obtenir des crédits pour des aménagements portant sur la mobilité.

Ce raisonnement contraste cependant avec une conception des services publics devant compenser les inégalités territoriales et sociales, comme l'illustre la déclaration d'un représentant de la SNCF : « C'est ça le service public, non ? C'est d'apporter un service au public, c'est-à-dire d'assurer le même niveau de service où que l'on soit. Et dans les zones qui sont entre guillemets désavantagées en termes de transit, on peut dire que c'est notre boulot de fournir un niveau de service décent, respectable. Mais c'est ça le vrai débat : combien ça coûte ? ».

### **Qui doit assumer le coût de la transition mobilitaire en ruralité ?**

La plupart des interlocuteurs que nous avons rencontrés s'accordent à dire que la mobilité est l'enjeu politique majeur des années à venir sur les territoires ruraux, et ce quelle que soit leur couleur politique. Le consensus semble massif, ce à quoi nous ne nous attendions pas en démarrant le projet. « Aujourd'hui, plus personne ne va dire "moi, la mobilité, je m'en tape". Ce n'est pas possible. La mobilité n'est plus un problème d'écolo », ainsi que le résume l'un de nos enquêtés. En revanche, la controverse porte sur qui doit être responsable de cette transition et en assumer le coût, ainsi que l'illustrent les arbitrages présentés ci-avant.

Cette thématique est particulièrement présente dans les discours des élus et techniciens locaux qui font état d'un manque de ressources matérielles et humaines pour prendre en charge des initiatives et/ou services aux citoyens. Elles et ils font référence à des

<sup>4</sup> Nous avons tenté d'en dresser les contours ici : [www.cairn.info/revue-noroi-2022-3-page-87.htm](http://www.cairn.info/revue-noroi-2022-3-page-87.htm)

<sup>5</sup> Voir par exemple Cureau, Mathias. « Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenzerwald en Autriche », *Transports urbains*, vol. 133, no. 2, 2018, pp. 18-21, doi.org/10.3917/turb.133.0018

financements « au compte-goutte », dépendant de candidatures à des appels à projets, qui impliquent une énergie chaque fois renouvelée de lancement et l'argumentation permanente auprès des organismes de subventions.

Le financement par projets, privilégié par les agences (en premier lieu l'ADEME); peut permettre le lancement et l'expérimentation d'une diversité de projets, et créer un « effet d'aubaine » associant différents acteurs pour travailler sur une action jusqu'alors impensée. Cependant, cet effet d'aubaine peine à s'inscrire dans le temps. La question de la durabilité effective et de la pérennisation de ces initiatives se pose, en particulier dans le domaine de la mobilité qui peut impliquer des investissements relativement lourds et un travail de maintenance. Ces appréhensions se manifestent tout particulièrement dans le cas de financements de l'achat de matériel (voiture électrique, flotte de vélos) dont l'entretien ou le renouvellement ne peuvent pas être garantis à long-terme.

Par ailleurs, les appels à projets mettent en concurrence des porteurs de projets similaires, et réduisent donc la capacité d'essai en n'en sélectionnant qu'un seul. Enfin, le financement par projet nécessite un investissement en temps de la part des porteurs de projets ainsi qu'une expertise du montage des dossiers, des compétences inaccessibles pour de nombreuses petites associations et communes.

On comprend alors que le discours portant sur l'initiative citoyenne répond aussi à une problématique de financement et à l'impossibilité de répondre à l'ensemble des demandes émanant des territoires ruraux, en particulier de la part des autorités organisatrices de la mobilité à une plus large échelle, telle que la Région, la DDT ou le Département. Les logiques de solidarité de proximité sont alors présentées comme substitut au financement public et aux problèmes de gouvernance, comme l'exprime un chargé de mission régional : « Il y a un modèle économique qui est à construire. (...) Tant qu'on concevra l'offre comme la préparation d'un marché, avec une offre à concevoir, un marché public, un véhicule qui roule, un conducteur, un machin, ça va coûter très cher et on sera un limité. Si on arrive à monter les offres avec les territoires, là, on tombe dans des modes où quelqu'un va accepter de partager son véhicule et son temps pour permettre la mobilité de son voisin. Et ça, ça ne coûte pas cher. Et ça, ça fait

plaisir aux territoires. Et pour autant, il faut réussir à trouver la bonne organisation de ce truc. (...) Le monde associatif, c'est compliqué, car on viendrait subventionner quelque chose qui existe déjà pour partie, qui tourne potentiellement sans nous. Pourquoi on donnerait de l'argent à ces gens-là? (...) Comment on monte une offre, je vais dire, « low cost »? {C'est aussi mieux pour les habitants : on est} bien mieux installé dans la voiture neuve du médecin qui habite à côté et qui va se rendre à la ville que dans un minibus brinquebalant. »

### **Le changement de comportement individuel, une injonction qui se heurte à la réalité des contraintes socio-spatiales**

Conséquence à l'impossibilité de fournir un service rentable, c'est souvent par l'angle du « changement de comportements » que la transition mobilitaire est abordée en milieu rural. Les individus eux-mêmes sont alors à convaincre de moins utiliser leur voiture, mais les solutions énoncées pour la remplacer restent majoritairement comme relevant de l'initiative privée : vélo, covoiturage, autopartage, s'ils sont incités par certains dispositifs publics (aires de covoiturage mises en place par le Département, indemnités mises en place par le gouvernement, bonus vélo...), ne sont en revanche pas organisés par les autorités publiques dans la majeure partie des cas. Ainsi, comme dans de nombreux domaines de la transition écologique, on compte finalement sur la « responsabilisation citoyenne »<sup>6</sup> pour résoudre les problèmes de décarbonation.

S'appuyer sur la société civile pour proposer des solutions de mobilité nécessite en effet peu de financements publics et d'infrastructures, car le système sociotechnique n'a pas besoin d'être modifié et, dans le cas du covoiturage, de l'autopartage et de l'autostop organisé, les voitures sont déjà abondamment disponibles. L'investissement nécessaire se limite alors à des opérations de communication où à la mise en place d'une plateforme numérique.

Mais ce n'est que lorsqu'elles sont gérées par des opérateurs de mobilité, souvent des associations sans but lucratif qui assurent le travail de coordination, d'accompagnement et d'animation,

<sup>6</sup> Voir notamment Rumpala, Yannick, « Le réajustement du rôle des populations dans la gestion des déchets ménagers. Du développement des politiques de collecte sélective à l'hétérorégulation de la sphère domestique », *Revue Française de Science Politique*, vol. 49, n° 4-5, août-octobre 1999.

que ces « solutions » parviennent à se constituer en « services de mobilité » et à répondre aux besoins des habitants. Cependant, le manque de moyens humains les cantonne souvent à de simples outils, dont il appartient aux habitants de se saisir (ou non). Les difficultés sont souvent attribués à une réticence à partager les biens, ou encore à la « culture de la bagnole »<sup>7</sup> dont seraient coupables les habitants du rural, plutôt qu'à une inadéquation du service. La faiblesse du recul de l'autosolisme en ruralité est alors justifiée par des raisons morales (la paresse, l'avarice) plutôt que structurelles ou systémiques (le capital économique, le capital temporel, le capital social, les inégalités entre les classes d'âge).

En effet, les initiatives de pair à pair reposent essentiellement sur le capital social. Reposant sur la confiance, elles ont tendance à se développer entre des personnes qui se connaissent et qui sont socialement homogènes. Comme le précise le président d'une association d'autopartage, « la plupart des usagers sont des amis d'amis. [...] quelqu'un qui surgit de nulle part et demande une voiture... ce n'est pas vraiment le but de notre association ». Cette dépendance vis-à-vis des réseaux de confiance personnels soulève des enjeux d'inclusion. Ainsi, les personnes âgées et isolées sont plus susceptibles d'être exclues de ce type d'initiatives, par manque de capital social mais aussi par illettrisme, beaucoup de ces initiatives passant par les réseaux sociaux. Le partage suppose également une réciprocité tacite, que les publics vulnérables ne sont pas toujours en capacité d'apporter (l'autopartage, par exemple, suppose la détention d'un permis de conduire et la capacité de financer l'achat et la maintenance du véhicule collectif). Cependant, pour de nombreux interlocuteurs publics que nous avons interviewés, aussi bien élus que techniciens, les limites des initiatives « citoyennes » en matière d'inclusion sociale ne sont jamais remises en question. L'idée selon laquelle il suffirait de vouloir (et non de pouvoir ou d'être en mesure de) pour participer prédomine, méconnaissant les besoins de la population pauvre et vieillissante, de même que la dépendance structurelle de ces territoires à l'automobile.

<sup>7</sup> « La bagnole » comme symbole d'un rural populaire est une image mobilisée principalement par ceux qui n'en font pas partie (que ce soit pour la critiquer ou la célébrer). Le rapport des habitants ruraux à leur automobile est divers et pluriel, et le fait qu'elle soit clairement indispensable à la poursuite de la vie quotidienne n'implique pas nécessairement de lien affectif tel qu'il est souvent postulé.

## L'habitant-e, le grand absent des débats

Présenter la transition mobilitaire comme un « tournant à saisir », ainsi que nous l'avons constaté dans de nombreux discours, repose en partie sur le constat qu'elle fait l'objet d'une véritable demande de la part des habitants<sup>8</sup>. Cependant, l'enjeu de la légitimité, de la représentativité et du caractère « démocratique » des politiques de mobilité est au centre de nombreux conflits et tensions. Ainsi, nombre d'élus et d'acteurs publics sont présentés par les associations comme « déconnectés du terrain », n'étant pas des usagers réguliers (du vélo, des transports en commun, du covoiturage), voire n'habitant pas la ruralité en ce qui concerne les élus régionaux ou nationaux. Le fondement de la légitimité des associations est l'expertise d'usage, et bien souvent la constitution des usagers en association se fait dans le but d'acquérir un pouvoir de négociation avec les élus. Mais de leur côté, les élus renvoient les associations à la défense d'intérêts particularistes et y opposent leur légitimité démocratique, garante d'une plus large représentativité des habitants du territoire. Enfin, les échelons administratifs supérieurs comme le Département, la Région et les services déconcentrés de l'État défendent un « intérêt supérieur » d'aménagement du territoire, qui justifie souvent que telle ou telle zone est prioritaire ou non pour la réalisation d'aménagements.

De leur côté, les habitants sont largement à l'écart des débats, malgré l'importance de ces enjeux pour leur vie quotidienne. On voit par exemple que le vote de la prise de compétence mobilité n'a été que très rarement évoquée dans la presse, ni même explicitée. De même, la plupart des débats se sont tenus au sein de commissions, qui ne sont pas publiques, qui plus est dans le contexte du COVID pendant lequel la plupart des conseils municipaux et intercommunaux ont été fermés au public. Enfin, la complexité de la gouvernance de la mobilité, multiscale et impliquant différents acteurs au sein des institutions, a rendu la conversation extrêmement technique – même pour les élus, dont beaucoup se sont sentis démunis sur un sujet considéré comme politiquement explosif.

<sup>8</sup> Voir notamment Flipo, Aurèle. « Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National », Flux, vol. 123, no. 1, 2021, pp. 54-73 (<https://doi.org/10.3917/flux1.123.0054>)

En outre, l'interdépendance entre échelons et acteurs multiples a également pour effet de diluer la responsabilité et de rendre très difficile le plaidoyer des associations, qui sont ballotés entre de multiples interlocuteurs, et a fortiori celui des simples citoyens qui aimeraient s'exprimer. Les associations que nous avons rencontrées possèdent un haut niveau d'expertise sur les enjeux de mobilité, mais malgré cela relèvent l'opacité de la prise de décision et la difficulté à demander des comptes. « À qui est-ce qu'on est censés s'adresser? Eh bien, j'aimerais bien le savoir! (...) Rien que de comprendre tout cela, de savoir qui est le point de contact pour quoi, et de connaître le vocabulaire technique pour qu'ils puissent peut-être nous donner une réponse, tout cela demande énormément de temps », explique ainsi le président d'une association de défense du train.

Cette complexité, associée à la peur de générer du conflit au niveau local, explique le recours des élus aux bureaux d'études pour mener à bien des projets. Recourir à ces acteurs externes permet d'éviter le débat et la négociation avec les acteurs locaux, qui en retour contestent leur légitimité et leur connaissance des problématiques locales : « Le bureau d'études qui a fait le diagnostic pour le schéma directeur cyclable ne nous a même pas consultés », s'indigne ainsi le représentant d'une association de cyclistes.

### **Conclusion : quelles voies pour une transition mobilière en ruralité ?**

Nos recherches nous montrent tout d'abord que l'enjeu de la gouvernance et de la coopération territoriale est central, et que l'absence d'un lieu unique où élaborer les politiques de mobilité locale est un frein à leur émergence. Si la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit d'instituer des « comités de mobilité » à l'échelon du bassin de vie, ceux-ci devraient être généralisés à l'ensemble des territoires afin de garantir l'équité et de permettre une appropriation de ces enjeux au niveau local. En effet, nombre de collectivités n'ont pas pris la compétence en l'absence de financements associés et par manque de ressources humaines, mettant en évidence le besoin crucial de moyens humains pour réaliser la décarbonation des mobilités en ruralité. La question de la montée en compétences des territoires sur ces questions est donc le second frein majeur : il existe encore peu de postes

de chargée de mobilité sur les territoires ruraux, et peu de formations abordent ces enjeux. Il y a donc un déficit de compétences sur les territoires, lié aux difficultés de pérenniser ces postes qui accompagnent souvent des projets à durée déterminée.

On constate globalement un décalage entre l'investissement, aussi bien en infrastructures qu'en moyens humains, et l'ambition affichée : la mobilité reste un parent pauvre de la transition en ruralité. L'impact sur les pratiques reste relativement minime et les infrastructures rares, en particulier en ce qui concerne le transport collectif. Le dynamisme des associations ne peut à lui seul porter la charge d'un changement de paradigme. En outre, la forte présence des cadres et professions intellectuelles supérieures au sein des associations interroge sur la capacité d'autres territoires moins dotés à pouvoir tisser le terreau associatif nécessaire tout comme à s'emparer de la haute technicité du montage des dossiers.

Ainsi, la prise en compte de la participation des citoyens demeure insuffisante : si les associations d'usagers sont parfois associées aux instances de concertation, ce n'est pas toujours le cas, et les « habitants ordinaires » restent peu représentés. En découle une vision largement stéréotypée des habitants, qui ne sont que rarement interrogés sur leurs besoins réels. Par ailleurs, il importe de replacer la question sociale au cœur des initiatives et des politiques de mobilité rurale. Celle-ci est largement éludée, car l'impact des initiatives se mesure sur d'autres critères (report modal, économie de GES...). Alors que les inégalités d'accès se creusent dans un contexte de vieillissement de la population et d'accroissement des coûts de l'énergie, un rapprochement entre les acteurs du social et de l'environnement est nécessaire pour répondre au double enjeu de la mobilité en ruralité.

## Bibliographie

**Camarero, L., Oliva, J.**, 2019, « Thinking in rural gap: mobility and social inequalities », *Palgrave Commun*, vol. 5, n° 95.

**European Commission**, 2019, *The European Green Deal: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, Brussels, European Commission.

**Farrington, J., Farrington, C.**, 2005, « Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation », *Journal of Transport Geography*, vol. 13, n° 1, p. 1-12.

**Ferret, A., Demoly, E.**, 2019, « Les comportements de consommation en 2017. Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain », *Insee Première*, n° 1749.

**Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N.**, 2023, « Can the transition to sustainable mobility be fair in rural areas? a stakeholder approach to mobility justice », *Transport Policy*.

**Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., Senil, N.**, 2021, « Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France », *Sustainability*, vol. 13, n° 4.

**Lucas, K.**, 2012, « Transport and social exclusion: Where are we now? », *Transport Policy*, vol. 20, p. 105-113.

**Martens, K., Lucas, K.**, 2018, « Chapter 26: Perspectives on transport and social justice », in G. Craig (Éd.), *Handbook on Global Social Justice*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, p. 351-370.

**Shergold, I., Parkhurst, G., Musselwhite, C.**, 2012, « Rural car dependence: an emerging barrier to community activity for older people », *Transportation Planning and Technology*, vol. 35, n° 1, p. 69-85.

**Székely, V., Novotný, J.**, 2022, « Public transport-disadvantaged rural areas in relation to daily accessibility of regional centre: Case study from Slovakia », *Journal of Rural Studies*, vol. 92, p. 1-16.

**Vitale Brovarone, E., Cotella, G.**, 2020, « Improving Rural Accessibility: a Multilayer Approach », *Sustainability*, vol. 12, n° 7, p. 2876.

# LA FONDATION GRANDIT

# GRÂCE À VOTRE SOUTIEN !

Créée en 2012, la Fondation de l'Écologie politique est une fondation reconnue d'utilité publique. Elle mène à bien deux missions :

- **oxygéner le débat public** et offrir aux actrices et acteurs de la transformation écologique, matière à faire basculer le rapport de force. En soutenant la fondation, vous lui donnez les moyens de penser les grandes transformations à venir ;
- **agir en gardienne de la mémoire de l'écologie politique** en France. Elle dédie une part importante de son activité à rendre accessible les archives qui, de la fin des années 1960 à aujourd'hui, retracent l'histoire du mouvement écologiste. En soutenant la fondation, vous facilitez transmission d'engagements individuels et collectifs.

## COMMENT SOUTENIR LA FONDATION ?

Pour soutenir la fondation, vous pouvez suivre trois étapes :

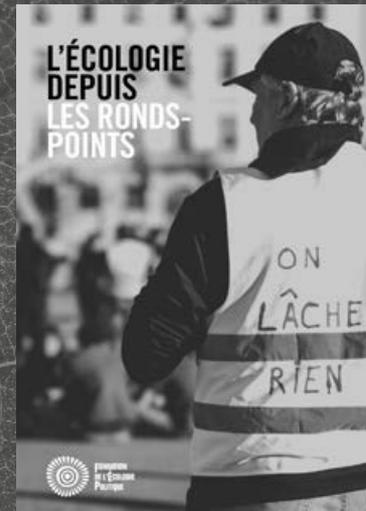
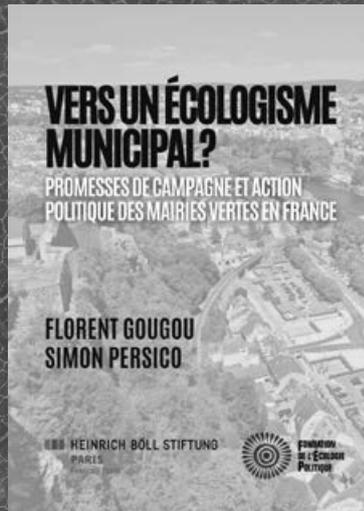
- **je m'inscris** à sa lettre d'information et à ses différents réseaux sociaux ;
- **je partage** les contenus (publications, archives, évènements) ;
- **je fais un don** ponctuel ou régulier.

Rendez-vous sur [fondationecolo.org](http://fondationecolo.org) et [archivesecolo.org](http://archivesecolo.org)



# NOS DERNIÈRES

# PUBLICATIONS



Achévé d'imprimer en janvier 2025  
sur les presses de la Source d'Or  
58500 Clamecy  
Numéro d'impression : 4182364

Imprimé en France