



HAL
open science

Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter

Pierre Couturier

► To cite this version:

Pierre Couturier. Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2014, Les sens des circulations, 2014 (02-03), pp.209-221. 10.4074/S0761898014002106 . hal-01670612

HAL Id: hal-01670612

<https://hal.science/hal-01670612>

Submitted on 21 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter

Spatial mobility and territoriality in low density rural areas: the injunction to spatial mobility faced with mode of dwelling

Pierre Couturier

Reçu le 11 janvier 2014, accepté le 3 juillet 2014
© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2014

Résumé Les liens entre modes d'habiter et mobilité spatiale sont envisagés sous le rapport du sens que leur donnent les habitants et les acteurs du développement territorial. Le travail tente de mettre en regard les attitudes, les représentations, les pratiques, l'expression des attentes des habitants et la formalisation des enjeux de la mobilité par les acteurs politiques locaux en milieu rural faiblement peuplé, ici divers territoires du Massif central. L'objectif est de comprendre, par l'analyse des pratiques, des discours et des stratégies, comment se construisent des « territoires de la mobilité ».

Mots clés mobilité quotidienne · territorialité · modes d'habiter · politiques territoriales

Abstract The paper explores the connections between modes of dwelling and spatial mobility from the point of view of the meaning that they are given by inhabitants and actors of local development. We attempt to put attitudes, representations, practices and expectations as they are expressed by inhabitants in front of the stakes of mobility as they are formalized by local political actors in low density rural areas of French Massif central. The purpose of this article, by analysing practices, discourses and strategies is to emphasize the way “mobility territories” are built.

Keywords Daily mobility · Territoriality · Modes of dwelling · Territorial policies

Ce travail s'inscrit dans un questionnement à propos des rapports entre ruralité et mobilité dans le contexte socioculturel français lorsque la distance géographique semble constituer un obstacle d'autant plus fort aux

interactions sociales que les densités de peuplement sont faibles, ce qui est le cas dans une grande partie du Massif central [1]. La ruralité est ici définie par les diverses manières d'habiter et de faire territoire en situation de faible densité et d'éloignement des agglomérations. Les manières d'habiter, ou « modes d'habiter » selon l'expression désormais consacrée¹, renvoient à un concept qui ambitionne d'intégrer les singularités spatiales, les représentations sociales et les pratiques sociospatiales des habitants. « Faire territoire » réfère à un ensemble de processus relevant des interactions sociales, des pratiques, des représentations et de l'action politique, concourant à la production de territoires sans préjuger de leur reconnaissance institutionnelle. L'expression recoupe donc le concept de « mode d'habiter » tout en lui adjoignant explicitement la question de la territorialité qui engage ici l'analyse dans un couplage des dimensions spatiale et politique des interactions sociales. Il s'agit en effet de comprendre le sens que les acteurs politiques locaux donnent à leur action en faveur de la mobilité quotidienne des habitants d'un « territoire ».

Dans les espaces ruraux faiblement peuplés du monde « occidental », la territorialité relève plus de la connectivité des réseaux que de la proximité spatiale alors même que les possibilités matérielles d'accéder à diverses formes de mobilité quotidienne sont restreintes, au moins pour une partie des habitants pour lesquels les déplacements sont perçus et vécus comme source de difficultés parfois insurmontables. C'est dans le cadre de ce paradoxe que doit être considérée la coexistence observée dans ces milieux ruraux d'une sous-mobilité et de formes d'hypermobilité quotidienne plus ou moins contrainte.

Pierre Couturier (✉)
Clermont Université, Université Blaise Pascal, EA 997, CERAMAC,
BP 10448, F-63000 Clermont-Ferrand
e-mail : pierre.couturier@univ-bpclermont.fr

¹ La construction du concept de « mode d'habiter » a fait l'objet de nombreuses publications de géographes depuis les années 2000. Parmi les plus récentes, citons Frelat-Kahn et Lazzarotti [2], Morel-Brochet et Ortat [3].

Il s'agit ici d'interroger la sous-mobilité en lien avec l'attention que lui portent les acteurs du développement territorial, de mettre en regard les attitudes, les représentations, les pratiques, les attentes des habitants et la formalisation des enjeux de la mobilité par les acteurs locaux. L'objectif est de comprendre, par l'analyse des pratiques, des discours et des politiques, comment se construit la mobilité quotidienne sinon comme norme, du moins comme valeur de l'action sociale et territoriale.

L'inégale mobilité des populations rurales renvoie à des positions sociales et économiques elles-mêmes en partie liées à des trajectoires migratoires et à des parcours de vie. La sous-mobilité ne se résume pas à un ensemble de conditions matérielles qui rendent les déplacements difficiles pour une partie des habitants des espaces ruraux faiblement peuplés. Son interprétation comme manifestation d'une sous-capitalisation économique, sociale, culturelle ou comme choix d'un mode d'habiter est à même de rendre compte de résistances aux injonctions à la mobilité que la société semble adresser notamment aux habitants des espaces ruraux de faible densité.

Les diverses dimensions de la sous-mobilité mobilisent les acteurs du développement territorial dans le cadre de projets visant à éviter la marginalisation sociale d'habitants en situation de précarité et à favoriser l'insertion socioprofessionnelle. Si les acteurs de l'insertion jouent habituellement un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces projets, les stratégies conduisent à fédérer localement une grande diversité d'acteurs politiques, économiques, associatifs, au sein de dispositifs visant à organiser la mobilité dans le temps et l'espace et à faciliter l'accès aux différents niveaux de centralité urbaine. Dès lors, l'analyse porte sur les modalités d'une construction socioterritoriale de la mobilité. Il s'agit de comprendre comment les actions en faveur de la mobilité quotidienne dans les espaces ruraux faiblement peuplés participent à la production et à la structuration de territoires, tant au plan idéal que matériel.

Ce travail est fondé sur des enquêtes de terrain menées entre 2009 et 2012 dans le Massif central². Ont été interrogés dans le cadre d'entretiens ouverts ou semi-directifs, les personnels de deux Missions locales (directeur et conseillers d'insertion) au rayon d'action étendu (Morvan et Combrailles), des acteurs du développement territorial (chargés de mission et élus au sein du Pays Nivernais-Morvan) ainsi que des acteurs économiques (chefs d'entreprise). Ces enquêtes ont été complétées par une documentation constituée d'une « littérature grise » à l'usage des acteurs du développement social et territorial.

² Enquêtes personnelles menées de 2009 à 2012 dans le Morvan, les Combrailles et la montagne auvergnate. Au total onze entretiens ont été réalisés.

Les données empiriques ont conforté une position théorique de départ consistant à considérer la mobilité quotidienne comme composante d'un concept englobant, celui de mobilité comme fait géographique total³.

La mobilité comme fait géographique total

Dans un texte de 1996, Jean Remy analysait la mobilité comme un « fait social total »⁴, exprimant ainsi l'idée qu'elle ne saurait être réduite à sa fonction utilitaire [4]. Elle doit être envisagée dans ses diverses dimensions, en particulier sous l'angle des valeurs dont elle est porteuse. L'argumentation qui suit reprend à son compte ce point de vue tout en développant la dimension territoriale de la mobilité quotidienne en milieu rural faiblement peuplé.

Hypermobilité et sous-mobilité : quelle spécificité des espaces ruraux faiblement peuplés ?

Si le rural faiblement peuplé présente une spécificité en matière de mobilité quotidienne, ce n'est pas dans la coexistence de populations très mobiles et d'autres qui le sont peu, mais dans la rareté des situations intermédiaires entre hypermobilité et sous-mobilité. Les hypermobiles multiplient les déplacements quotidiens motivés par des obligations de travail, par l'accès aux services, par l'accompagnement des enfants aux activités périscolaires... et quasi exclusivement pensés en fonction de la voiture. C'est en tout cas ce qui ressort implicitement des discours recueillis dans le cadre de ce travail. L'hypermobilité semble considérée par les acteurs comme l'expression de la liberté procurée par l'usage de l'automobile et, dans ces conditions, n'émerge pas comme problème. Tout au plus est-elle parfois présentée comme une contrainte acceptée comme la contrepartie du choix d'un lieu de résidence rural correspondant à des attentes globalement exprimées par l'expression « qualité de vie ».

Exacerbation, dans le champ des pratiques, des représentations positives de la mobilité, l'hypermobilité – dont il est difficile de prendre la mesure exacte faute de données statistiques – n'est jamais questionnée par les acteurs du développement territorial interrogés, eux-mêmes hypermobiles, arpentant leur territoire et au-delà, au gré de l'enchaînement des réunions de travail. Leur attention est tournée vers les populations qui, faute d'accès à la voiture, sont cantonnées dans une sous-mobilité d'autant plus contrainte qu'il n'existe pas ou peu d'alternative au transport individuel.

³ En référence à l'idée de « fait spatial total » développée par Lussault [5].

⁴ Le concept est initialement dû à Mauss [6].

Plus généralement, la sous-mobilité est construite comme problème dans l'interaction de trois tendances de fond qui concourent à une évolution des représentations sociales des espaces ruraux faiblement peuplés et corrélativement à un renouvellement de l'action publique les concernant. La première tendance s'amorce historiquement dans les années 1980 avec l'affirmation du local comme espace pertinent d'un développement mobilisant les ressources de ce qui deviendra « territoire », terme au succès emblématique à partir de la fin des années 1990. La deuxième est la diffusion, dans les années 2000, du paradigme de la compétitivité-attractivité des territoires aux moins peuplés d'entre eux qui connaissent ou peuvent désormais escompter un retournement de leur solde migratoire. Ces deux mouvements se conjuguent dans un troisième qui conduit à la structuration de territoires politiques par le biais de l'intercommunalité.

La généralisation des formes de coopération intercommunale (communautés de communes, *pays*) trouve une forme de légitimation dans une rationalisation de l'offre de services aux populations. Il s'agit de maintenir, voire de renforcer l'offre de services dans les espaces de faible densité en favorisant sa concentration dans des centres structurants, ce qui, en retour, contribue à l'accroissement de la mobilité quotidienne pour les habitants résidant hors des centres urbains et des bourgs-centres. Or, la recomposition des territoires politiques confère aux acteurs locaux la possibilité d'agir en faveur de la mobilité des habitants. La question de la mobilité des personnes rejoint ainsi celles de l'accessibilité des lieux et des choix politiques en matière d'organisation de l'espace.

Analyser la mobilité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : quels points de vue ?

Sur le plan de l'analyse, la question de la mobilité dans les espaces ruraux, et donc de l'accès à la ville et à ses ressources, peut être centrée sur les populations rurales elles-mêmes. Il s'agit de mettre ces dernières en perspective avec les populations urbaines ou périurbaines, d'évaluer et de questionner les inégalités, le degré de choix ou de contrainte, notamment au regard de la fragilité sociale et des démarches d'intégration, et plus généralement au regard des injonctions de la société.

Ce point de vue social peut être articulé à une approche spatiale prenant en compte l'inégale accessibilité des lieux et les stratégies territoriales propres à influencer sur le devenir des centralités rurales perçues comme garantes de l'attractivité des territoires. En effet, la pérennité du rôle structurant des petits centres urbains au sein des espaces ruraux faiblement peuplés dépend beaucoup de la mobilité quotidienne des populations qu'ils desservent.

Cette articulation du social et du spatial incite à envisager la mobilité quotidienne des habitants du rural à faible densité d'un triple point de vue en s'inspirant du cadre général d'analyse des mobilités spatiales proposé par Kaufmann [7]. Un premier aspect, géographique, a trait aux pratiques socio-spatiales mettant en jeu des déplacements dont les configurations sont liées à l'organisation des espaces de faible densité, en particulier à leur structuration par les pôles urbains. Au-delà de son objectif utilitaire, l'acte de déplacement renvoie à des attitudes à l'égard de la mobilité qui sont fonction de caractéristiques sociales, économiques, culturelles des habitants. Enfin, le déplacement mobilise des moyens de transport entendus comme un ensemble d'infrastructures, de véhicules et de modes d'organisation qui rendent possible ou non le passage de l'intention à l'acte de mobilité. Ils constituent le troisième pilier du cadre d'analyse. Il importe de considérer ces trois points comme autant d'aspects interdépendants d'une même réalité : ils font système.

Mobilité et centralité

Dans le corpus des catégories de l'analyse de l'espace des sociétés, la question du rôle structurant des organismes urbains renvoie au concept de centralité. La centralité peut référer à une concentration des ressources (emplois, services, formes de sociabilité) dans des lieux qui exercent de ce fait une attraction sur un espace plus ou moins étendu⁵. Géographes et acteurs de l'aménagement du territoire considèrent les espaces ruraux comme étant structurés par ces lieux centraux hiérarchisés en fonction de leur degré de centralité. Ce point de vue est ici illustré par le cas du Morvan nivernais qui représente près de la moitié du département de la Nièvre mais 16 % seulement de sa population (Figure 1). Cet espace faiblement peuplé (13 habitants au km²) apparaît structuré par un ensemble de bourgs-centres qui offrent des commerces et services élémentaires (épicerie, boulangerie, bureau de poste...) et par trois « unités urbaines de base » [8], Château-Chinon, Luzy, Corbigny, dont la fonction commerciale polarise un espace de 20 à 30 km de rayon⁶. À partir de 5 000 habitants environ, avec Clamecy, Decize et Autun, l'offre de services s'accroît et se diversifie, l'espace polarisé s'élargit : on atteint le niveau hiérarchique des petites villes. Enfin, deux villes moyennes, Nevers et Auxerre, constituent le niveau de centralité supérieur.

Le maintien de l'équipement commercial des unités urbaines de base dépend beaucoup de la clientèle résidant

⁵ Pour une présentation synthétique du concept voir l'entrée « centralité » dans Levy et Lussault [9].

⁶ D'après la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Nièvre.

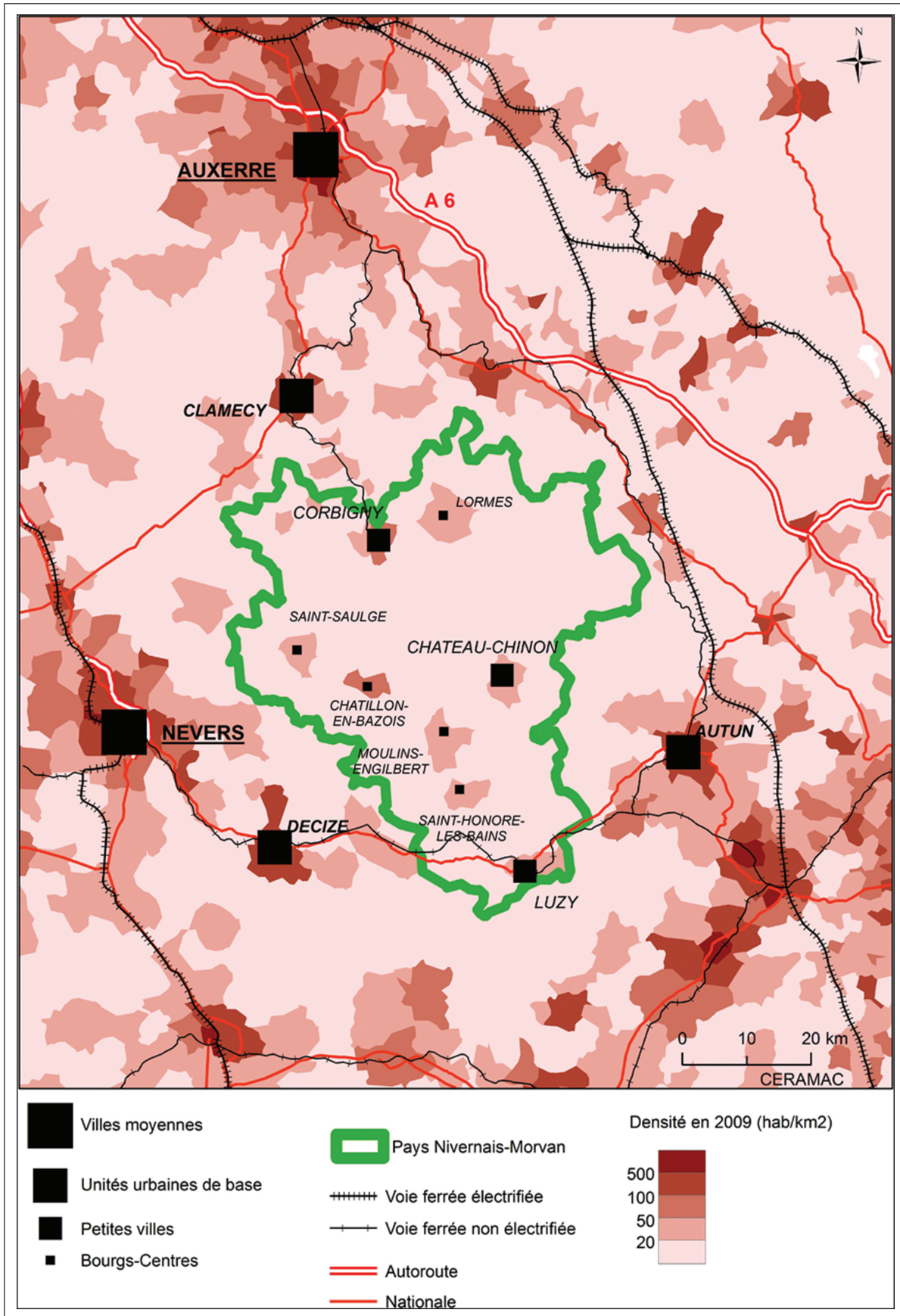


Fig. 1 Armature urbaine du Morvan nivernais

Tableau 1 Évolution de l'emploi au lieu de travail et de la population active entre 1999 et 2007 en %. Source : Insee

	Emploi au lieu de travail	Actifs
Château-Chinon	+9,8	-3,9
Corbigny	+3,5	-3,0
Luzy	-0,4	-12,1

dans les communes rurales. Corbigny par exemple compte une cinquantaine de commerces pour moins de 2 000 habitants. Une telle proportion ne se justifie que par la desserte des populations environnantes, soit 12 500 habitants dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. La fonction commerciale de Corbigny est étroitement liée à la capacité de la population rurale d'y accéder.

Cette centralité des unités urbaines de base se confirme dans les emplois locaux dont le nombre augmente entre 1999 et 2007 (sauf à Luzy) alors que la population active diminue, dynamique qui témoigne en partie du phénomène de concentration des activités, notamment de services dans les centres ruraux au détriment du reste de l'espace rural (Tableau 1⁷). Cette concentration des activités et des emplois, largement favorisée par les politiques locales d'aménagement du territoire, s'accompagne d'une injonction à la mobilité faite aux habitants des espaces ruraux hors des bourgs-centres : l'accès aux services et à l'emploi exige d'eux une mobilité accrue.

Les préoccupations exprimées par les acteurs économiques du Morvan nivernais témoignent de cette injonction à la mobilité. Selon le plan d'action de la Maison départementale de l'Emploi et de la Formation (MDEF⁸), les employeurs ont du mal à recruter localement. L'offre insatisfaite serait notable dans certains secteurs d'activité comme l'hôtellerie-restauration, les travaux publics, l'entretien des espaces verts des collectivités, l'aide à domicile. Ces difficultés à pourvoir des emplois sont mises au compte du manque de formation et de l'insuffisante mobilité de la population locale. Si on considère que le Morvan nivernais et les bassins d'emplois proches sont particulièrement bien pourvus en institutions de formation

⁷ Cette évolution de l'emploi s'interrompt, voire s'inverse à partir de 2007 avec la fermeture d'établissements industriels à Château-Chinon (DIM et Établissement d'impression de l'armée de terre).

⁸ La MDEF de la Nièvre est un groupement d'intérêt public réunissant des acteurs dans le domaine de l'emploi, de la formation, de l'insertion et du développement économique dans le cadre du département. Son action vise à rapprocher les services de l'emploi des usagers et à accompagner les projets de développement.

professionnelle⁹, même en tenant compte d'une éventuelle inadéquation de l'offre à la demande de formation, la mobilité d'une partie de la population rurale semble bien être en cause dans les difficultés à pourvoir les offres d'emploi.

Au total, sur les trois plans – offre d'emplois, de formation, de commerces et services – les petits centres locaux d'un espace qui compte parmi les moins peuplés de France, conservent les moyens de jouer un rôle structurant, déjouant ainsi les pronostics qui annoncent depuis plusieurs décennies leur inéluctable « régression » au rang de bourgs-centres. Cependant, l'évolution du rapport emplois/actifs montre que leur capacité de polarisation et la pérennité de leur centralité au sein d'espaces peu denses dépendent entre autres de la mobilité spatiale des populations qu'ils desservent. La structuration des espaces ruraux par les petits centres urbains est étroitement liée au mouvement de concentration qui s'accompagne d'une injonction à la mobilité adressée aux habitants résidant à l'écart des centres.

L'accès à la ville n'est donc pas la seule affaire des habitants de l'espace rural hors agglomération : la mobilité de ces derniers concerne les petites villes, le maintien et le développement de leurs fonctions, le devenir de leur propre espace comme celui des territoires qu'elles contribuent à structurer. Pour prendre un exemple, la possibilité pour un habitant de se rendre dans des conditions raisonnables à une consultation médicale en ville n'améliore pas seulement le bien-être et la qualité de vie du patient : elle permet au médecin de ne pas avoir à se déplacer et par-là contribue à réduire la prévention des membres du corps médical contre une installation dans les petites villes de l'espace rural. De la même façon, l'existence d'équipements culturels et la durabilité de l'action de ceux qui les animent dépendent largement de la mobilité des habitants. La mobilité peut donc être considérée comme l'élément intégrateur d'un système spatial. Le concept de « mode d'habiter » permet d'envisager les liens que les habitants les moins mobiles tissent avec ce système par le biais de leurs représentations, de leurs attitudes et de leurs pratiques. En somme, il permet d'objectiver les sens de la sous-mobilité.

Objectiver les sens de la sous-mobilité

Plusieurs travaux dans les années 2000 ont permis une meilleure connaissance des liens entre position sociale et mobilité spatiale en mettant notamment en évidence la complexité des significations d'une relative immobilité observée dans les catégories sociales pauvres des agglomérations [10]. L'attention sera portée ici sur les habitants

⁹ On dénombre une quinzaine d'établissements de formation professionnelle (continue ou en apprentissage) sur le territoire du Pays Nivernais-Morvan qui compte moins de 40 000 habitants.

habituellement considérés comme étant en situation de fragilité sociale en milieu rural faiblement peuplé dans le but d'interroger les liens entre leur situation sociale, les conditions matérielles de la mobilité, les attitudes et les pratiques.

Fragilité sociale et rapports à la mobilité

Les rapports à la mobilité des ruraux en situation de fragilité sociale ont été caractérisés à travers les attitudes telles qu'elles sont généralement rapportées par les travailleurs sociaux au cours des enquêtes¹⁰. L'attitude est une disposition mentale du sujet à l'égard d'un objet (ici la mobilité). Elle peut être d'ordre individuel ou collectif. Elle constitue une variable explicative des comportements sociaux. À cet égard, et bien que les attitudes soient, par définition, difficilement mesurables, leur connaissance revêt une portée pratique : on peut penser par exemple qu'un accroissement de l'offre de transport serait sans effet, toutes choses égales par ailleurs, sur les pratiques de populations ayant une vision négative de la mobilité spatiale.

Au cours des enquêtes comme dans les documents consultés, les travailleurs sociaux font état d'attitudes négatives à l'égard de la mobilité de la part de deux catégories sociales : les personnes âgées lorsqu'elles n'ont pas vécu de mobilité résidentielle au cours de leur vie et les jeunes peu ou pas qualifiés. Ces deux catégories ont en commun des difficultés d'accès aux informations sur les transports publics ainsi qu'une difficile maîtrise d'une information qui peut être complexe et changeante. En effet, l'habitant d'une commune rurale, s'il n'utilise pas une voiture personnelle, doit généralement combiner plusieurs modes de transports publics, collectifs ou individuels (taxi), pour se rendre dans une ville au-delà du centre de services élémentaire. L'acte de déplacement requiert alors des capacités cognitives et organisationnelles hors de portée d'une partie des habitants jeunes ou âgés. Recherche et compréhension de l'information, planification dans le temps et l'espace font de l'accès à la ville un acte vécu comme une épreuve chargée d'incertitudes et de risques.

Dans ces conditions, les déplacements générateurs d'appréhension et d'anxiété sont évités. La sociabilité s'en trouve limitée au voisinage et à la famille proche. Les réseaux de proximité permettent éventuellement de mobiliser des solidarités répondant à des besoins limités

¹⁰ Compte tenu des conditions pratiques des enquêtes, cette façon indirecte de procéder semble pertinente dans la mesure où les travailleurs sociaux recueillent les discours d'un public qu'ils s'efforcent de mettre en confiance avec un souci d'éviter des biais préjudiciables à leur action. Comme tout procédé de recueil de discours, ceux mis en place par les travailleurs sociaux ne sont cependant pas neutres, en particulier du fait des rapports symboliques et concrets de leur public aux institutions.

de mobilité. L'espace du quotidien exclut la ville perçue comme un lieu étranger. Compte tenu de la proportion de population âgée, les acteurs politiques locaux considèrent que ce type d'attitude conduit à un repli sur soi d'une partie de la société rurale.

Les travailleurs sociaux font un constat du même ordre à propos des jeunes sans emploi ni qualification. Dans le Cantal, la Permanence d'accueil, d'information et d'orientation (PAIO)¹¹ de Mauriac, qui suit environ 400 jeunes par an, a mis en place des permanences décentralisées dans les centres de base de la hiérarchie urbaine (Riom-ès-Montagne, Ydes et Champs). « C'est là qu'a lieu le premier contact. Mais, ensuite, dès qu'on leur demande de venir à Mauriac, c'est la Bérézina »¹². Dans ce département dont plus d'un tiers du territoire compte moins de 10 habitants au km², selon une responsable de la Mission locale d'Aurillac¹³, « beaucoup de jeunes sont enclavés, mais ils sont attachés à leur territoire et n'ont pas envie de partir ailleurs. Ils vivent cela comme un exil. Il y a souvent tout un travail à faire avec eux pour les motiver, avant même de commencer les actions de formation. La plupart ne sont jamais partis de chez eux »¹⁴.

Les auteurs d'un rapport de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) font état d'une « peur de bouger » qui touche les jeunes sans emploi ni qualification en milieu rural, y compris à proximité des agglomérations¹⁵. Faisant référence à une mission menée en Creuse, les auteurs écrivent : « Dans un canton rural, certains jeunes habitants, poussés par la mission locale à faire une formation susceptible de les rapprocher du marché du travail, sont trop effrayés par l'inconnu de la « ville » pour accepter de faire un stage à Aubusson (7 000 habitants) à moins de 30 km de chez eux, même s'ils ne doivent y résider qu'en semaine et revenir chez eux le week-end. » Ce sont là, aux noms de lieux près, les propos tenus par les personnels des Missions locales¹⁶ du Morvan nivernais ou des Combrailles lors des entretiens menés dans le cadre de cette recherche.

¹¹ Les PAIO sont des structures associatives chargées d'accueillir, d'informer, d'orienter et d'aider les jeunes en insertion professionnelle et sociale. L'aire d'action des PAIO correspond souvent à un arrondissement ou à un bassin d'emploi.

¹² Interview de la responsable du PAIO de Mauriac dans Auvergne.info, octobre 2005. (http://www.auvergne.info/territoires/croisade_mobilite.html)

¹³ Les Missions locales sont des organismes généralement de statut associatif réunissant, sous la présidence d'un élu, les acteurs de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes (16-25 ans) sur un territoire. Elles ont le même rôle que les PAIO.

¹⁴ Auvergne.info, octobre 2005.

¹⁵ *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural*, Inspection générale des affaires sociales, Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux, Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche, Paris, 2009, 218 p.

¹⁶ L'aire d'action de la Mission locale Nivernais Morvan correspond au territoire du Pays.

Ils indiquent que le facteur limitant de la mobilité, du moins celle des jeunes, n'est pas tant l'acte de déplacement lui-même (pour lequel ils sont d'ailleurs guidés par leur conseiller d'insertion) que l'appréhension générée par l'idée d'une confrontation avec le monde urbain.

Des entretiens menés auprès des travailleurs sociaux dans les Combrailles montrent que ces attitudes affectent les formes quotidiennes ou occasionnelles de mobilité à courte distance. Des jeunes habitant les centres locaux préfèrent accepter des emplois déqualifiés mais à proximité plutôt que des emplois correspondant à leur qualification mais nécessitant un déplacement quotidien. Plus surprenant *a priori*, les jeunes habitant les villages dépourvus de tout service manifestent les mêmes réticences aux déplacements.

Selon un conseiller de Pôle emploi à Saint-Flour, « les gens ne sont pas ou peu mobiles : soit ils recherchent un travail sur leur micro-territoire, soit ils s'expatrient carrément vers Clermont-Ferrand ou Montpellier ». Tout se passe comme si les jeunes les plus mobiles quittaient les territoires ruraux faiblement peuplés qui retiennent surtout les populations, jeunes et âgées, dont l'espace de vie est déterminé par des interactions sociales de proximité qui semblent vécues comme rassurantes. Mais un phénomène inverse s'observe également : de jeunes urbains en provenance d'agglomérations parfois éloignées s'installent dans les espaces ruraux faiblement peuplés où leurs pratiques de mobilité se calquent sur celles des autochtones. Le comportement de ces nouveaux habitants vient démentir si nécessaire des interprétations qui attribueraient aux ruraux sans parcours résidentiel urbain une moindre propension à la mobilité.

Au total, s'il est difficile de prendre la mesure exacte des formes de sous-mobilité en milieu rural peu dense, les enquêtes auprès des travailleurs sociaux révèlent la réalité d'attitudes et de pratiques qui ne peuvent être mises au seul compte de conditions matérielles qui rendent les déplacements difficiles. La question d'une interprétation spécifique des phénomènes de sous-mobilité en milieu rural est posée.

Ancrage ou captivité ?

Si les enquêtes suggèrent que la sous-mobilité en milieu rural ne se résume pas à des contraintes matérielles objectives une tentative d'interprétation ne peut faire l'économie d'une prise en compte des divers aspects de la matérialité des déplacements.

Les statistiques sur l'équipement des ménages de l'Insee montrent, à l'échelle nationale, des taux de motorisation plus élevés en milieu périurbain et rural. Cependant une analyse à l'échelle communale montre que la proportion

de ménages motorisés diminue dans les espaces ruraux les plus éloignés des centres urbains corrélativement avec le vieillissement et la faiblesse des revenus alors même que les transports collectifs, lorsqu'ils existent, ne sont pas à même de répondre aux attentes des habitants. Ainsi, en 2009, dans un quart des communes du Pays Nivernais-Morvan, la proportion des ménages ayant au moins une voiture est inférieure à la moyenne départementale ; pour l'indicateur « deux voitures ou plus » par ménage, plus de la moitié des communes du Pays Nivernais-Morvan sont en dessous de la moyenne départementale Il s'agit là d'une différence fondamentale avec le périurbain. En outre, les statistiques de l'Insee laissent penser qu'au sein des ménages qui disposent d'une voiture unique, celle-ci est souvent mobilisée par les hommes au détriment des femmes : les habitants masculins se rendant à leur travail en voiture représentent 45,8 % du total des actifs, alors que cette proportion est de 36,7 % pour les femmes¹⁷. Globalement l'usage de la voiture est quasi exclusif pour les déplacements domicile-travail au sein du Pays Nivernais-Morvan : 82,5 % contre 1,7 % pour les transports collectifs, le reste se partageant entre la marche et les deux-roues. Qu'en est-il alors des conditions de mobilité des populations fragiles ?

On dispose de statistiques produites par la Mission locale Nivernais-Morvan qui suit selon les années 500 à 600 jeunes en insertion professionnelle et sociale sur le territoire du Pays Nivernais-Morvan (Tableau 2). Elles montrent les difficultés de transport des jeunes dont plus de la moitié n'a pas le permis de conduire et dont seulement 4,7 % utilisent les transports collectifs. Elles confirment la forte dépendance à l'égard de l'automobile en même temps que le statut de celle-ci comme marqueur d'intégration sociale dans les espaces ruraux [11].

L'accès au permis de conduire, en dehors des contraintes financières et des exigences cognitives qu'il représente, est en lui-même une question de mobilité dans la mesure où il suppose un déplacement régulier vers des auto-écoles qui suivent, comme les autres services, le mouvement de concentration géographique.

On pourrait multiplier les arguments démontrant les conditions difficiles des habitants en situation de fragilité sociale dans des espaces ruraux faiblement peuplés et éloignés des agglomérations eu égard aux déplacements ordinaires. Alors même qu'avec la concentration des activités s'accroît l'injonction à la mobilité, les conditions matérielles de celle-ci apparaissent particulièrement défavorables aux habitants les plus fragiles socialement et les plus à l'écart spatialement au point qu'ils peuvent être considérés comme une population captive. Mais ces conditions défavorables souvent évoquées par les habitants

¹⁷ D'après Insee (2009) Enquête ressources et conditions de vie.

Tableau 2 Mobilité des jeunes en insertion professionnelle et sociale dans l'aire d'action de la Mission locale Nivernais-Morvan.
Source : Mission locale, 2010

Public de plus de 18 ans	Sans permis	Difficultés de transport	Utilisation de voiture ou de deux-roues motorisés	Utilisation des transports collectifs
94,8 %	58,4 %	46,6 %	37,2 %	4,7 %

comme par les acteurs de l'insertion ne sont-elles pas parfois autant un élément justificateur des attitudes et des pratiques qu'un obstacle objectif à la mobilité ?

La sous-mobilité témoigne en effet d'un ancrage territorial : maison familiale, réseaux sociaux et familiaux locaux autorisent un mode d'habiter limitant la mobilité mais maximisant des ressources de proximité. Dès lors des arbitrages deviennent possibles entre contraintes des déplacements imposées par une activité salariée, « petits boulots » occasionnels, entraide familiale. Les analyses de Fol [10] en milieu urbain semblent pouvoir s'appliquer aux espaces ruraux de faibles densités avec des nuances¹⁸. La « proximité » ne revêt pas la même signification en l'absence totale de transport public et les « ressources » mobilisables sont généralement limitées en raison de la faiblesse du capital social d'une grande partie des habitants.

Politiques mobilitaires et construction territoriale

Les formes de sous-mobilité dans un contexte moins caractérisé par la « mobilité généralisée » [12] que par l'injonction généralisée à la mobilité conduisent les acteurs politiques locaux à introduire la mobilité dans le champ de l'action publique. Celle-ci porte essentiellement sur deux aspects : l'offre de transports collectifs et les conditions matérielles d'accès des populations aux moyens de transport. À ces dimensions spatiales et sociales s'ajoute une dimension économique qui renvoie aux débats généraux sur les choix politiques en matière de services publics en milieu rural peu dense. L'analyse

¹⁸ À propos des habitants pauvres des quartiers des grandes agglomérations, Fol écrit : « La dimension de l'enfermement s'articule avec des formes de mobilisation des ressources que seule la proximité est en mesure de leur procurer. [...] Dans ces conditions, l'immobilité relative qui caractérise les ménages pauvres relève autant de stratégies s'exerçant dans un univers contraint, que de leur incapacité physique, économique ou sociale à se déplacer » [10].

porte ici sur l'articulation de ces trois dimensions qui s'opère par des processus de territorialisation à différentes échelles. Pour la clarté de l'exposé et aussi parce qu'il est sans doute prématuré de proposer un cadre théorique unifié, l'attention a été principalement portée sur le cas du Morvan nivernais à partir d'enquêtes réalisées en 2010.

Les transports collectifs à l'épreuve de faibles densités

La part congrue des transports collectifs observée plus haut renvoie autant à une faiblesse de la demande qu'à des lacunes de l'offre. Celle-ci émane du Conseil général pour les transports routiers et du Conseil régional pour les transports ferroviaires (TER).

Il subsiste deux gares rurales dans le Morvan nivernais, héritage d'un dense réseau ferroviaire démantelé dans la seconde moitié du XX^e siècle : au sud, la gare de Luzy sur la ligne Dijon-Nevers permet d'accéder par le train aux pôles structurants de deuxième niveau (Decize et Autun). Le nord est relié à Clamecy (deuxième niveau) et Auxerre par la gare de Corbigny.

À la différence du TER, les services du Conseil général couvrent l'ensemble du Morvan nivernais. Toute la panoplie des transports collectifs routiers est offerte avec une hiérarchisation des lignes par la fréquence en fonction de la fréquentation : « lignes de structure » avec des services quotidiens, « lignes virtuelles » fonctionnant avec réservations préalables, « lignes de marché » avec un ou deux services par semaine, services de transport à la demande. Même si les fréquences, les horaires et les itinéraires ne sont pas toujours adaptés aux déplacements domicile-travail, l'offre de transports interurbains du Conseil général répond à son objectif de service public et d'aménagement du territoire en ne laissant aucun lieu totalement à l'écart. Il n'en reste pas moins que l'offre de transport à caractère permanent a diminué depuis la fin des années 1990 dans l'ensemble du département, parallèlement à la diminution de la fréquentation. Cela se traduit par la

Tableau 3 Budget fonctionnement des transports collectifs du département de la Nièvre. Sources : Conseil général de la Nièvre et Certu

	2001	2006
Dépenses totales (milliers d'Euros)	7992	10 360
Part des transports non scolaires	5,5 %	5,9 %

suppression de dessertes, par une diminution des fréquences ou par la transformation de lignes de structure en lignes virtuelles¹⁹.

La faiblesse de la demande est globalement liée au vieillissement de la population et au déclin démographique des dernières décennies qui n'ont pas été compensés, dans le domaine de la fréquentation des transports publics, par la forte augmentation des résidents secondaires. En outre, la population permanente comprend une proportion d'actifs agricoles relativement forte, ce qui réduit d'autant la demande en matière de déplacements domicile-travail.

Parallèlement à la baisse de fréquentation des transports collectifs, les contraintes budgétaires du Conseil général s'accroissent. Or, du fait du faible nombre de voyageurs-kilomètres et des tarifications sociales, les transports publics en milieu rural de faible densité sont coûteux. Dans un contexte budgétaire de plus en plus tendu, ces coûts sont d'autant plus ressentis qu'il n'existe pas, à la différence des transports urbains, de ressources spécifiques affectées aux transports interurbains²⁰. Le département de la Nièvre consacre 5 % de son budget au transport de voyageurs, 94 % de ce poste budgétaire étant affecté aux transports scolaires²¹ (Tableau 3).

Aux interactions entre contexte sociodémographique et impératifs budgétaires s'ajoute le manque de lisibilité de l'offre de transports publics. L'adaptation de l'offre de transport aux spécificités territoriales conduit à la mise en place de divers types de lignes correspondant à autant de modalités d'usage. Une gestion réactive de l'argent public amène à des changements fréquents dans l'organisation locale des transports collectifs : réduction du nombre d'arrêts, modification des fréquences et des horaires. Par ailleurs, le cloisonnement des compétences entre Conseil

général et Conseil régional oblige le voyageur à une fastidieuse recherche d'informations et ne favorise pas l'intermodalité. La suppression des guichets fait des gares rurales des lieux anonymes où les voyageurs ne trouvent plus d'informations de vive voix. L'usage des automates pour l'achat des billets pénalise les jeunes sans carte bancaire et encourage la fraude.

D'une façon générale, de nombreux témoignages font état d'une méconnaissance des services de transport collectif en particulier des lignes de structure, et pour les habitants concernés, des droits en matière tarifaire et d'aides au déplacement. Ce déficit d'information touche les « hypermobiles » des ménages plurimotorisés mais plus encore les « sous-mobiles » ne disposant pas de voiture et/ou n'étant pas en mesure d'en utiliser une. Il renvoie ainsi pour partie aux attitudes négatives à l'égard de la mobilité.

Vers une territorialisation des politiques en faveur de la mobilité

En matière d'organisation des transports, le département a la possibilité de déléguer ses compétences à des opérateurs dits secondaires. C'est ainsi que les Transports à la demande (TAD) sont organisés par les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet une adaptation plus fine à la demande des habitants. Dans la Nièvre, le TAD offre aux habitants des communes desservies une prise en charge à domicile pour se rendre au chef-lieu de canton. Par les correspondances qu'il rend possible, il prolonge le réseau départemental de lignes permanentes. Le coût pour l'usager est fixe quelle que soit la distance parcourue. Bien adapté à la desserte des espaces de faible densité, son coût d'exploitation au kilomètre est le plus faible de toutes les formes de transport collectif. En revanche, du fait de sa faible fréquence²², il s'adresse à des inactifs ou des résidents secondaires. De fait, il est essentiellement utilisé par les personnes âgées.

Dans cette partie nivernaise du Morvan, la mobilisation des acteurs du développement local dans le cadre du Pays va permettre d'aller au-delà des simples délégations de compétences en matière de transport public.

À partir de 2004 le Conseil général de la Nièvre commence à « territorialiser » ses politiques sociales. Dans le vocabulaire des acteurs politique, le terme désigne un processus de décentralisation conduisant, dans le cas précis, à créer des Unités territoriales d'action médico-sociale (Utams) qui fédèrent et coordonnent les acteurs à une échelle infra-départementale. Parmi les missions des Utams,

¹⁹ Par exemple, concernant le Pays Nivernais-Morvan, la ligne de structure Saint-Saulge – Corbigny est devenue ligne virtuelle en 2010.

²⁰ Près de la moitié des recettes des autorités organisatrices des transports urbains en France provient du « versement transport » acquitté par les entreprises sur la base de leur masse salariale.

²¹ 57 % du budget du département est consacré à l'action sociale et médico-sociale.

²² D'un jour par semaine pour la desserte de Luzy à trois jours pour celle de Château-Chinon.

figure l'insertion sociale et professionnelle que les acteurs de l'insertion en milieu rural associent aux questions de mobilité.

Dans la Nièvre le périmètre des Utams correspond au territoire des Pays. Les acteurs du Pays Nivernais-Morvan vont mobiliser les ressources institutionnelles mises à leur disposition dans une démarche de développement territorial global.

La mobilité, considérée comme une condition de l'insertion sociale et professionnelle par les acteurs locaux, est inscrite comme action prioritaire dans le contrat de Pays. Le Pays initie ou accompagne une série d'initiatives pour lutter contre la sous-mobilité et la sous-utilisation des transports collectifs. Il aide à l'acquisition de minibus par les communautés de communes, il finance avec le Conseil général une aide individuelle à la mobilité sous la forme de chèques-déplacement attribués selon des critères sociaux et en fonction des motifs de déplacement : consultations médicales, recherches d'emploi, démarches administratives, courses, visites à des proches hospitalisés. Surtout, à partir de 2005, il initie un projet qui va se révéler fortement producteur d'interactions socioterritoriales : la mise en place d'une plate-forme de mobilité.

Stratégie mobilitaire et construction territoriale

Le terme « plate-forme de mobilité » désigne en France des modes d'organisation territoriale des transports publics de personnes qui se sont développés avec la généralisation de l'intercommunalité. Variés quant à leur ambition, leur échelle d'action, leur conception et leur fonctionnement, ces outils ont en commun le souci d'optimiser l'utilisation des moyens de transport sur un territoire, de faciliter et de développer la mobilité des habitants. Même si elles s'adressent à l'ensemble des habitants, les plates-formes de mobilité visent en premier lieu les publics en situation de fragilité sociale. Les projets sont souvent portés par des acteurs de l'insertion sociale qui considèrent la sous-mobilité spatiale comme une composante essentielle de la fragilité, les problèmes d'accès aux transports et à la ville étant à la fois cause et conséquence des difficultés d'insertion. L'analyse proposée ici ne vise pas à juger de la pertinence ou de l'efficacité de l'outil « plate-forme de mobilité » en termes d'accès à la mobilité mais à montrer comment il a été pensé et mobilisé dans le cadre d'une stratégie de développement territorial mettant en avant la question de la mobilité quotidienne des habitants.

La plate-forme mobilité Nivernais-Morvan est portée par la Mission locale Nivernais-Morvan dont l'aire d'action correspond au territoire du Pays. Le choix de l'échelle d'action renvoie aux faibles densités de peuplement et dénote une collaboration déjà ancienne entre les acteurs de

l'insertion et du Pays qui sont d'ailleurs, pour les acteurs politiques, en partie les mêmes puisque les collectivités locales sont membres de la Mission locale.

Au début des années 2000, les acteurs politiques locaux réfléchissent aux moyens de faciliter la mobilité des personnes en insertion professionnelle et sociale. En 2005, la Mission locale Nivernais-Morvan recrute une chargée de projet qui établit un état des lieux de l'offre de transports et de l'information disponible. La démarche se veut participative : des rencontres sont organisées dans chaque canton entre les acteurs publics et privés du développement local sur le thème de la mobilité. Elles débouchent sur des ateliers de 10 à 15 personnes chargés de proposer des actions en direction de diverses catégories de population dont les besoins et les pratiques diffèrent (scolaires, retraités, actifs, chômeurs...), préalablement à la mise en place de la plate-forme à Château-Chinon fin 2006.

L'objectif de la plate-forme mobilité est de faciliter l'accès à la ville de l'ensemble des habitants du Pays. Un centre d'appel téléphonique renseigne les habitants sur l'offre de transport grâce à la constitution d'une base de données rassemblant toutes les informations en lien avec les transports de personnes dans le cadre du Pays y compris l'information sur les aides aux déplacements. Mais une attention particulière est portée aux habitants socialement fragiles et à leur insertion sociale. Des moyens de transport spécifiques (navettes par minibus, mise à disposition de voitures) facilitent les déplacements en lien avec des formations ou la recherche d'emploi.

L'action de la Mission locale par le biais de la plate-forme mobilité va en donc au-delà d'un service d'aide à la mobilité : elle organise elle-même un service de transport sur le territoire du Pays qui correspond à son aire d'intervention. Or cette implication dans le domaine des transports publics ne va pas sans difficultés sur un plan juridique dans la mesure où la loi française ne reconnaît pas de compétence aux missions locales dans ce domaine²³. Cet obstacle juridique vaut ici d'être mentionné non pas tant pour ce qu'il est – un problème d'ingénierie dans la conduite d'un projet – que pour ce qu'il signifie. Alors même que les acteurs du développement social et territorial sont habituellement attentifs à ne pas dépasser les périmètres de compétences qui leur sont conférées par la loi, la Mission locale Nivernais-Morvan a délibérément choisi en concertation avec les instances du Pays de s'engager dans une voie qui fait courir le risque aux acteurs de voir leur projet remis en cause par

²³ En France la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 attribue le monopole de l'organisation des transports publics aux « autorités organisatrices de transport » que sont l'État, les communautés d'agglomération, les conseils régionaux et généraux.

les instances administratives. Ce choix assumé témoigne chez ces acteurs de la prégnance d'une représentation de la mobilité comme condition du développement social et territorial. Il oblige à un important travail de régulation des relations avec les entreprises privées assurant des transports publics sur le territoire. En outre, du fait du nombre de partenaires qu'elle implique, le fonctionnement de la plate-forme exige un travail constant de mobilisation et de coordination de diverses catégories d'intervenants sur le territoire : différents niveaux de collectivités territoriales, organismes sociaux, entreprises liées aux transports (taxis, garagistes, auto-écoles), partenaires financiers, etc. Au total la plate-forme de mobilité se révèle un puissant outil de mise en réseau d'acteurs ayant ou se découvrant un rôle à jouer dans une stratégie de développement territorial.

Cette stratégie dépasse le cadre du Pays Nivernais-Morvan pour trois raisons. En premier lieu, bien que cela reste à vérifier par des enquêtes, on peut penser que, par l'aide individuelle qu'elle apporte dans l'organisation des déplacements, la plate-forme favorise l'articulation des modes de transports à différentes échelles et facilite ainsi l'accès aux niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine (Nevers, Autun) tout en participant à l'affirmation de la centralité du principal pôle du Pays, Château-Chinon (Figure 2). En second lieu, dans la perspective de proposer un élargissement des horizons de la mobilité, la plate-forme développe des partenariats avec les structures voisines comme l'association PARI Mobilité femmes²⁴ à Cosne-sur-Loire qui met des voitures à disposition des femmes en difficulté. Enfin, elle participe à la construction d'un réseau régional des organismes locaux de mobilité en voie d'intégration à une centrale d'information multimodale régionale, Mobigo !

Malgré les exigences en investissement et fonctionnement²⁵, les responsables de la plate-forme mobilité arguent du faible coût par personne de l'aide apportée au regard des bénéfices attendus en termes d'insertion sociale et professionnelle. En 2009, 70,5 % des 342 bénéficiaires des services de la plate-forme étaient en formation ou en recherche d'emploi, 45,9 % étaient sans qualification (Tableau 4). Cela corrobore les préoccupations exprimées durant les débats préparatoires par les centres de formation de Château-Chinon et de Corbigny quant à la mobilité des jeunes. Les acteurs évoquent une rupture de l'isolement psychologique et une moindre aversion à la mobilité chez les jeunes utilisant les navettes. Pour ses

promoteurs, en facilitant l'accès à la ville, la plate-forme mobilité est devenue une composante fondamentale des dispositifs d'aide à l'insertion.

Selon ses promoteurs, la plate-forme permet en outre d'optimiser l'offre de transport existant sur le territoire en jouant sur les complémentarités entre les offres de transport et en orientant le public vers les transports collectifs. En 2009, 40,6 % de ses utilisateurs ont emprunté les transports collectifs. En réalité, les tentatives de valoriser des moyens sous-employés, voire temporairement inutilisés comme les cars de transport scolaire, sont antérieures à la plate-forme. Ainsi la commune de Luzy avait-elle créé trois circuits de transport urbain gratuit pour ses habitants en utilisant les véhicules de transports scolaires hors des horaires de ramassage. L'ambition de la plate-forme est de généraliser ces pratiques d'optimisation.

Mobilité et territoires politiques

Le cas du Morvan nivernais montre une concordance des territoires de l'action, en particulier pour le Pays et la Mission locale. Cette mise en correspondance ne supprime pas les conflits ni le jeu des rapports de pouvoir entre les acteurs, notamment institutionnels, mais elle facilite la mise en œuvre de projets qui font appel à la mobilisation de nombreux acteurs, tant au stade de leur élaboration qu'à ceux de la réalisation et du fonctionnement. La question de la construction des territoires de l'action politique peut être également posée du point de vue des modes d'habiter : l'intérêt grandissant porté par les acteurs locaux à la mobilité est-il à même de remettre en question le poids des logiques politico-institutionnelles dont la relative inertie est souvent source de décalages et de tensions entre politiques publiques et pratiques spatiales des habitants ? L'ambition de ce travail n'est pas de répondre à la question mais d'apporter des éléments de réflexion.

En France, toute politique de mobilité s'inscrit dans un dispositif législatif et réglementaire qui fixe les rôles et régule les rapports entre les différents acteurs des transports publics et privés. Les départements, consacrés AOT en dehors des communautés d'agglomération, peuvent déléguer leurs compétences aux communautés de communes. Usant de cette possibilité, le Conseil général de l'Allier tente de généraliser le TAD à l'ensemble de son territoire dans le cadre d'un projet labellisé Pôle d'excellence rurale. Il s'agit de mettre en place dans chaque communauté de communes un service de TAD dont les lignes convergent vers une « commune-centre » à partir de laquelle des correspondances permettent de rejoindre les niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine. Or les pratiques spatiales des habitants ne coïncident pas nécessairement

²⁴ Plate-forme de recherche d'emplois interentreprises (PARI) est une association de demandeurs d'emploi de la Nièvre. PARI Mobilité femmes est une branche de cette association.

²⁵ La Mission locale consacre 100 000 à 150 000 euros par an à la plate-forme mobilité dont plus de la moitié pour les quatre emplois créés.

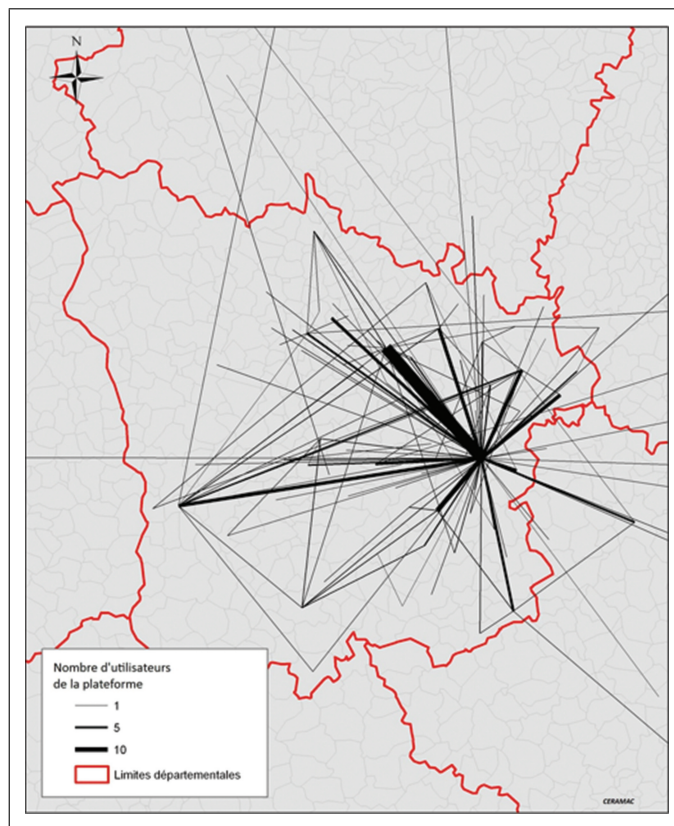


Figure 2 Flux associés au recours à la plate-forme mobilité Nivernais-Morvan en 2009. Cette carte a été établie à partir de la comptabilisation des appels reçus par la plate-forme mobilité au cours de l'année 2009. Les traits traduisent les indications données par chaque appelant quant au trajet qu'il souhaite effectuer.

Tableau 4 Utilisation des services de la plate-forme mobilité Nivernais Morvan en 2009. Source : Mission locale Nivernais Morvan

Prêt de véhicule	Navettes	Profil utilisateurs			
		Nombre d'utilisateurs	Km parcourus	Sans qualification	En formation + en recherche d'emploi
27	574 jours d'utilisation	100	90 000	45,9 %	70,5 %

avec les découpages politiques, obligeant à des ajustements négociés à l'échelle communale, voire, dans les cas les plus difficiles, à la remise en cause du TAD. En outre, la demande des habitants n'est pas monopolisée mais porte sur l'accès à plusieurs centres de même niveau hiérarchique, remettant en cause les représentations trop schématiques du rôle des centralités dans la structuration des espaces ruraux²⁶.

²⁶ La question du décalage entre les représentations de l'organisation spatiale chez les acteurs de l'aménagement du territoire et les pratiques des habitants a été développée par Vanier [13].

La construction territoriale de la mobilité recoupe donc des enjeux politiques. La conception et la mise en œuvre de politiques publiques en faveur de la mobilité nécessitent à la fois une connaissance fine et une prise en compte des pratiques et des souhaits des habitants en matière de fréquentation des lieux. Dès lors, les projets les plus ambitieux sont susceptibles de participer à une recomposition des territoires politiques. En mettant en évidence l'existence de territorialités complexes ils peuvent conduire à une remise en cause de situations acquises, consacrées par les découpages politico-administratifs. Sans doute faut-il voir là une des raisons pour lesquelles les

questions de mobilité en milieu rural relèvent plus souvent des initiatives innovantes mais morcelées – d’aucuns diront du « bricolage » – du monde associatif que de prises en charge globales par le politique.

Conclusion

Les politiques publiques font entrer les déplacements dans la catégorie « mobilité », c’est-à-dire dans une totalité qui est simultanément de l’ordre du spatial, du social et du technique. Prétendant accompagner les demandes en matière de déplacements, elles contribuent à orienter les pratiques spatiales en fonction de politiques d’organisation de l’espace dont la temporalité est autre. Depuis les années 1980 la concentration des services et des emplois dans les petits centres urbains des espaces ruraux, l’aménagement de zones commerciales associées à la généralisation de modes de consommation de type urbain, concourent à établir la mobilité quotidienne comme norme. En ce sens, les politiques analysées dans ce travail participent d’une injonction généralisée à la mobilité. En même temps, cherchant à vaincre la distance pour renforcer et démultiplier les interactions sociales, elles contribuent à produire des territoires singuliers au sein d’espaces ruraux faiblement peuplés. Bien qu’il soit difficile d’en prendre la mesure, on peut penser qu’elles sont et seront un facteur de maintien du rôle structurant des bourgs-centres dont l’activité commerciale résiste à l’emprise des grandes surfaces. Mais, il s’agit là d’un éventuel effet induit des politiques de mobilité. Les discours recueillis dans le cadre de ce travail n’y font pas référence. Les acteurs politiques, qui ont eux-mêmes souvent œuvré en faveur du développement des zones commerciales dans les périphéries des petites villes, légitiment les politiques de mobilité par un objectif de développement social. Les discours associent systématiquement mobilité quotidienne, formation, emploi, intégration sociale. Tel est le sens que les acteurs donnent au dispositif « plate-forme de mobilité ». L’analyse de cette stratégie montre sans doute moins des effets directs sur la mobilité quotidienne qu’une dynamique territoriale liée à la mise en réseau des acteurs sociaux, économiques, politiques.

Mais la construction de ces territoires de la mobilité ne va pas sans peine. Elle se heurte aux réalités de l’immobilité qui ne sont plus celles des anciennes sociétés paysannes mais l’expression de modes d’habiter ruraux dont les significations au sein de sociétés qui érigent la mobilité comme norme, restent à explorer. Certes « l’enfermement » vécu comme tel est une réalité pour une partie des habitants socialement fragiles en milieu rural de faible densité. Mais la sous-mobilité ne peut être mise exclusivement au compte du vieillissement, de la pauvreté, de la marginalité sociale. Une meilleure connaissance du sens des réticences à l’injonction de mobilité pourrait éclairer les choix des acteurs du développement territorial.

Références

1. Couturier P (2010) Mobilité et rôle structurant des petites villes dans les espaces ruraux faiblement peuplés. In : Giroud M, Mainet H, Edouard JC (éds.) *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations*. Université Blaise Pascal – CERAMAC, Clermont-Ferrand, pp 413–428.
2. Frelat-Kahn B, Lazzarotti O (eds) (2012) *Habiter : vers un nouveau concept ?* Armand Colin.
3. Morel-Brochet A, Ortat N (eds) (2012) *La fabrique des modes d’habiter. Homme, lieux et milieux de vie*. L’Harmattan.
4. Rémy J (1996) Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville. In Hirschhorn M, Berthelot JM (éds.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* L’Harmattan, pp 135–153.
5. Lussault M (2007) *L’homme spatial. La construction sociale de l’espace humain*. Le Seuil.
6. Mauss M (2012) *Essai sur le don*. PUF.
7. Kaufmann V (2008) *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s’enraciner*. Presses polytechniques et universitaires romandes.
8. Edouard JC (2001) *Organisation et dynamique urbaines du nord du Massif central*. CERAMAC, Presses Universitaires Blaise Pascal.
9. Levy J, Lussault M (2012) *Dictionnaire de la géographie et de l’espace des sociétés*. Belin.
10. Fol S (2009) *La mobilité des pauvres*. Belin.
11. Le Breton E (2005) *Bouger pour s’en sortir*. Armand Colin.
12. Lannoy P, Ramadier T (éds.) (2007) *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Éditions Académia-Bruylant.
13. Vanier M. (2010) *Le pouvoir des territoires. Essai sur l’interterritorialité*. Economica.