

Dis-moi comment tu te déplaces... : fractures et figures de la France qui conduit

Dans une France où les fractures ne cessent d'être exposées et commentées, une ligne de faille parfois silencieuse parfois bruyante et toujours décisive traverse le pays : celle des mobilités. Qui conduit, et pourquoi ? Qui peut encore se passer de la voiture ? Qui s'y accroche comme à un dernier droit ? Derrière le volant ou sur une selle de vélo, le mode de déplacement devient révélateur d'un mode de vie, d'une appartenance, d'un statut — voire d'un rapport au monde. Entre fantasmes de liberté et injonctions écologiques, entre métropolisation et déclassement territorial, la mobilité ne se contente plus de faire bouger les corps : elle classe, sépare, stigmatise. Il s'agit ici d'explorer les figures contradictoires de la France qui conduit — chauffards, « bobos », contraints, hésitants — et d'interroger ce que nos déplacements disent désormais de nous.

Les deux caricatures de la France qui conduit

La France contemporaine est traversée par une ligne de fracture singulière, dont les points d'ancrage ne sont ni purement sociaux ni strictement géographiques : c'est la voiture qui agit comme révélateur et facteur de clivage. Si la voiture a longtemps représenté un outil d'unification, elle est désormais devenue le marqueur d'une dichotomie entre deux figures sociologiques que tout semble opposer : celle du « chauffard rural » et celle du « bobo urbain non motorisé ». Ces représentations, bien qu'excessives, façonnent les imaginaires collectifs, les politiques publiques et les tensions sociales autour des mobilités.

Le « chauffard rural » : une caricature enracinée dans les usages

contraints

Dans les espaces à dominante rurale, où 80 % des déplacements s'effectuent en voiture, la dépendance à l'automobile est une donnée structurelle (INSEE, 2021). Loin de l'image d'un plaisir motorisé, la voiture est ici un outil de nécessité : elle conditionne l'accès à l'emploi, aux soins, aux commerces, dans un contexte de déprise des services publics et de faible densité de transports en commun. Pourtant, cette réalité tangible est souvent écrasée par une image stigmatisante : celle du « chauffard rural », conducteur perçu comme imprudent, voire dangereux.

Les statistiques alimentent en partie cette caricature. Les routes rurales concentrent 56 % des accidents mortels (Ministère de l'Intérieur, 2023), avec une surreprésentation de comportements à risque tels que la vitesse excessive ou la conduite sous emprise d'alcool. Les jeunes hommes, davantage présents en zones rurales et massivement titulaires du permis, sont particulièrement visés par cette représentation (Demoli & Lannoy, 2019).

Mais cette caricature ignore les déterminants sociaux de la conduite en zone rurale. L'usage de véhicules anciens, souvent plus polluants, résulte d'un arbitrage contraint entre accessibilité économique et besoins quotidiens. Le mouvement des Gilets jaunes, déclenché par l'augmentation de la taxe carbone, incarne ce cri de protestation d'une population perçue comme « accrochée à sa voiture », mais en réalité maintenue dans cette dépendance par des logiques territoriales et politiques inégalitaires. Christophe Guilluy rappelait à ce propos que « la voiture est au cœur de la France périphérique, car elle est la condition matérielle de la vie quotidienne » (La France périphérique, 2014). La voiture devient alors « une liberté concrète » pour ceux qui vivent dans des zones où « le train ne passe plus, où le bus ne passe pas et où le vélo n'est pas une option ».

Jérôme Fourquet prolonge cette lecture dans L'Archipel français (2019),

en soulignant que « les comportements de mobilité constituent aujourd'hui un marqueur majeur de différenciation sociale et géographique ». Là où les urbains peuvent s'en remettre aux réseaux denses de transport en commun, les ruraux n'ont d'autre choix que l'autosolisme quotidien, que ce soit pour travailler, consommer ou se soigner. Le « chauffard rural » devient ainsi l'ombre inversée du « bobo » vertueux, caricaturé à l'excès.

Le « bobo métropolitain » : incarnation d'une mobilité choisie et vertueuse ?

À cette figure s'oppose celle, non moins stéréotypée, du « bobo urbain », notamment parisien, que Sophie Corbillé décrit comme « l'habitant des quartiers prisés, prônant un mode de vie éco-responsable, adepte des mobilités douces, des circuits courts et de l'ouverture culturelle » (Sociétés & Représentations, 2017). À Paris, la politique de mobilité impulsée par Anne Hidalgo depuis 2014 a amplifié cette tendance : fermeture des berges aux voitures, développement de 550 km de pistes cyclables, mise en place des zones à faibles émissions (ZFE), ou encore forte progression de l'autopartage et des trottinettes électriques.

Cette mobilité apparemment exemplaire s'appuie sur une infrastructure dense et des aménagements urbains favorables, inaccessibles à une majorité de territoires. Le « bobo » parisien peut s'affranchir de la voiture non par rejet idéologique, mais parce que tout concourt à lui offrir des alternatives crédibles. La voiture devient alors un marqueur social négatif, une relique d'un autre temps, un instrument du passé — alors même qu'elle reste essentielle pour des millions de Français.

Jean Viard souligne cette dualité dans *Le sacre de la mobilité* (1997) : « Le citadin choisit ses mobilités, le rural les subit ». Ce choix n'est donc pas neutre : il traduit une capacité à composer avec un espace public aménagé, à capter les services, à s'affranchir de contraintes logistiques. Dans cette perspective, le « bobo » apparaît comme le prototype du

citoyen mobile, mais aussi comme vecteur d'une gentrification qui, en réinvestissant les centres urbains, rejette les classes populaires vers des périphéries de plus en plus dépendantes à l'automobile.

Cette fracture entre centre et périphérie, mobilité choisie et mobilité subie, fait écho à ce que Julie Froud appelle le phénomène des *motoring poors*, contraints de posséder un véhicule pour travailler, malgré un coût souvent prohibitif (Froud et al., *Competition and Change*, 2002).

Au-delà des caricatures : une France plurielle face à la conduite

Si les figures du chauffard rural et du « bobo » métropolitain résument à l'excès les imaginaires de la mobilité en France, elles masquent une réalité bien plus complexe. Trois profils intermédiaires émergent : ceux pour qui la conduite est une nécessité absolue, ceux pour qui elle relève d'un choix et ceux qui se trouvent dans une zone d'indécision, entre contraintes géographiques, pression sociale et arbitrages économiques. Cette typologie tripartite éclaire la pluralité des expériences automobiles et interroge, en filigrane, les inégalités d'accès à la mobilité.

Ceux qui n'ont pas le choix : la dépendance automobile comme condition d'existence

La dépendance automobile n'est pas une posture mais une contrainte vitale. Gabriel Dupuy a forgé l'expression de « dépendance automobile » pour désigner une situation où « l'organisation de l'espace rend la voiture indispensable à la vie quotidienne » (La dépendance automobile, 1999). Yoann Demoli a prolongé cette intuition dans sa thèse, soulignant que cette dépendance n'est pas uniformément répartie : elle frappe d'abord les habitants des zones peu denses, mais aussi ceux dont l'emploi est tributaire de la mobilité (Demoli, *Automobile et stratification sociale*, 2015).

Parmi eux, figurent les professionnels de la route — chauffeurs de VTC,

infirmières libérales, artisans, travailleurs du soin ou de la logistique — pour qui la voiture est à la fois un outil de travail et un vecteur d'intégration économique. Dans certaines zones rurales, le retrait progressif des services publics rend tout déplacement automobile vital. Jean Viard observait déjà que « l'exclusion moderne n'est plus liée à l'absence de travail seulement, mais à l'impossibilité de se déplacer » (Le nouvel âge du politique, 2011).

Cette contrainte se double d'un coût. Comme l'écrit Jérôme Fourquet, « une partie croissante des classes populaires se trouve piégée dans une équation toxique : vivre loin pour accéder à un logement abordable, et devoir rouler toujours plus pour travailler » (L'Archipel français, 2019). Ces « France invisibles », souvent décrites par Christophe Guilluy, « vivent l'automobile comme un dernier territoire de liberté, mais une liberté conditionnée à un carburant de plus en plus cher » (No society, 2018).

Ceux qui ont le choix : arbitrer selon ses valeurs, ses moyens et son mode de vie

À l'opposé, une partie de la population — généralement plus aisée, mieux formée, résidant dans les métropoles — dispose d'une réelle capacité de choix. Pour ces individus, la voiture n'est plus une nécessité, mais un usage parmi d'autres. Comme le rappellent Demoli et Lannoy, les cadres supérieurs parcourent en moyenne plus de kilomètres que les ouvriers, mais davantage pour les loisirs que par obligation (Sociologie de l'automobile, 2019). Ils peuvent aussi choisir un modèle de voiture en fonction de critères esthétiques, technologiques, écologiques ou de distinction sociale, conformément à la « psychologie de la distinction » analysée par Roland Barthes dans *Mythologies* (1957).

La diffusion des mobilités alternatives — autopartage, covoiturage, micro-mobilités — est à cet égard révélatrice. Ces dispositifs, dont le succès est surtout concentré dans les centres urbains, témoignent d'un arbitrage possible entre économie, écologie et confort. Ce profil correspond à une

population « stratège », pour qui la mobilité est un paramètre de gestion personnelle et collective. Ce sont aussi ceux qui, selon Viard, « internalisent les enjeux climatiques dans leurs modes de vie, non pas par obligation, mais par adhésion » (Le sacre de la mobilité, 1997).

Ceux qui ne savent pas choisir : entre incertitude, isolement et incitations contradictoires

Enfin, une frange significative de la population oscille entre deux logiques, sans pouvoir trancher durablement. Trop éloignée des pôles urbains pour se passer de la voiture, mais sans moyens pour investir dans un véhicule propre, cette population se trouve exposée à des injonctions contradictoires : se déplacer, mais polluer moins ; acheter, mais ne pas s'endetter ; s'adapter, mais sans les infrastructures nécessaires.

Cette situation de flottement correspond à ce que certains sociologues nomment une « désorientation décisionnelle » dans l'usage des biens communs. Elle est d'autant plus marquée dans les périphéries des grandes villes, où la dépendance à la voiture est forte, mais les moyens d'y répondre sont faibles. Cette France-là est « incertaine de son avenir, déchirée entre la norme écologique ascendante et les nécessités de la vie quotidienne » (Dominique Méda, Qu'est-ce que la richesse ?, 1999).

Jean-Baptiste Giraud et Emmanuel Lechypre parlent, à propos de ces automobilistes de la classe moyenne inférieure, de « frustration écologique », un sentiment d'être mis à l'écart d'une transition qui, bien qu'elle les concerne, ne leur semble ni accessible, ni équitable (Faut-il brûler les automobilistes ?, 2020).

Vers une France qui ne conduit plus ?

À la lumière des tensions observées entre les figures extrêmes du « chauffard rural » et du « bobo urbain », l'analyse des profils intermédiaires révèle une réalité plurielle, traversée par des logiques

sociales, économiques et générationnelles profondes. Le paysage de la mobilité française ne saurait se réduire à des postures idéologiques : il s'agit d'un fait social total, pour reprendre les mots de Marcel Mauss, qui organise les rythmes de vie, les aspirations individuelles et les conflits de valeurs.

Les mobilités, loin d'être de simples modes de déplacement, « embrassent les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société ». Elles cristallisent des affrontements symboliques — entre modernité et tradition, entre progrès écologique et survie économique — et produisent de nouveaux clivages. On ne conduit plus de la même manière selon que l'on soit jeune ou retraité, cadre ou ouvrier, rural ou urbain. La voiture reste un vecteur d'émancipation pour certains, un fardeau pour d'autres, un stigmaté pour beaucoup.

Ce que montre ce travail, c'est aussi que la transition vers une mobilité durable ne se fait pas à vitesse égale, ni avec les mêmes instruments. « Les plus jeunes voyagent principalement en train », tandis que « ceux qui ont connu l'apogée de la voiture restent fidèles à cette habitude, quitte à en culpabiliser ». Cette fracture générationnelle rejoint les observations de Jean Viard, pour qui « les mobilités sont une des nouvelles formes d'inégalités sociales, parce qu'elles conditionnent l'accès à tout le reste » (Le nouvel âge du politique, 2011).

Dans un monde en tension, se déplacer ne sera plus un geste neutre. Il ne s'agira plus seulement de bouger, mais de se situer, d'affirmer une appartenance, de signaler une place dans l'espace social. Les ressources permettant de se mouvoir — économiques, symboliques, territoriales — deviendront de nouveaux terrains d'affrontement, de reconnaissance ou d'exclusion. À l'avenir, il ne sera plus seulement demandé : « Où vas-tu ? », mais bien « Comment y vas-tu ? » — et ce « comment » dira tout de toi.

Nota

Les auteurs adressent leurs remerciements à celles et ceux qui ont nourri la réflexion en acceptant de les rencontrer et parmi eux Jean-Gabriel Grand, responsable de la performance des produits du Groupe Renault, pour les véhicules à moteur 100 % électrique (dits B.E.V) ; Bernadette Moreau, directrice générale de la Fondation Vinci Autoroutes ; Christophe Tinseau, Ancien champion de F1, Instructeur-Moniteur à l'École Officielle Porsche France et organisateur des Test Days, des Journées de Roulage sur Circuits de Prestige ; Stanislas Soufflet, Directeur associé chez Clem' en charge du produit et des partenariats.

Cet article est une synthèse du mémoire de recherche appliquée « Réforme de l'action publique », co-écrits par Léonie Finau, Lou-Ann Biet, Louise Cambon et Margaux Le Sciellour, élèves managers en ingénierie des politiques publiques, à l'Institut supérieur du Management Public et Politique -ISMAPP. La recherche a été placée sous la direction de Laurence Lemouzy.