



Synthèse du rapport

“ La mobilité des jeunes
dans un territoire rural ”



Janvier 2020

Gérard HERNJA
Alain MERGIER

Contacts :

Hernja Gérard : hernja@aol.com

Laboratoire de la Mobilité inclusive : v.dreyfuss@mobiliteinclusive.com

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	4
Introduction	5
1. Connaissances mobilisées	6
1.1. La mobilité.....	6
1.2. La ruralité	6
1.3. Apprendre et être éduqué à la mobilité.....	7
2. Méthodologie de recherche.....	8
2.1. Approche de la recherche.....	8
2.2. Éléments structurants la recherche	8
2.3. Territoire d'investigation	10
2.4. Le village	10
2.5. Les sujets	11
3. Résultats de la recherche.....	12
3.1. Le village et ses habitants	12
3.2. Les jeunes et la mobilité	13
4. Interprétation des résultats et préconisations	16
4.1. Interprétation des résultats	16
4.2. Les préconisations	18
Conclusion	20
Bibliographie.....	21

REMERCIEMENTS

Nous voudrions remercier les habitants du village qui ont accepté de répondre à nos questions, qui ont souvent prolongé les échanges au-delà même du cadre de la recherche et qui ont accueilli avec beaucoup de bienveillance l'équipe des documentalistes.

Nous remercions également les parents des jeunes que nous avons suivis pour la confiance qu'ils nous ont accordée et les possibilités qu'ils nous ont données de dialoguer avec leurs enfants en toute liberté, de les photographier et de les filmer.

Nous remercions les jeunes du village qui se sont prêtés à l'exercice, pour leur disponibilité et à leur engagement dans le processus de recherche.

Nous espérons mériter leur confiance en donnant une image de la ruralité et de Thuillières correspondant à la réalité telle qu'ils la vivent.

RÉSUMÉ

La mobilité ne va pas toujours de soi. Il est donc nécessaire d'accompagner sa construction dans le cadre d'un processus éducatif. La jeunesse est un moment particulier de la construction de cette aptitude à être mobile, avec des choix déterminants dans la perspective des mobilités géographiques, résidentielles et sociales futures. Elle est également le temps où des changements majeurs s'opèrent, faisant passer celui qui reste jeune de l'enfance à l'adolescence puis à l'âge adulte. Le territoire rural est un lieu particulier pour cette construction, avec très souvent une absence de diversité dans les solutions de transport mais aussi dans les métiers et les avenir sur place.

Relier les problématiques des jeunes et de la ruralité dans la perspective d'une mobilité inclusive a été au cœur de cette recherche, à travers une immersion dans un village Vosgien de 120 habitants, Thuillères. Au-delà des représentations sur la ruralité et sur les populations des campagnes, la recherche a permis de voir émerger des discours et des connaissances permettant de mieux comprendre la réalité telle qu'elle est vécue et exprimée dans la ruralité par les habitants eux-mêmes, et plus particulièrement les jeunes.

Mots clés :

ruralité, jeunes, mobilité,

autonomie, éducation,

formes de vie...

INTRODUCTION

La mobilité est omniprésente dans les discours. Elle est une injonction adressée aux citoyens qui répond très largement aux besoins d'une société tournée vers le déplacement et la consommation. Elle est mise en avant comme une nécessité, avec l'idée qu'il suffirait parfois de multiplier les offres de transport pour qu'elle devienne effective.

Caractériser la mobilité uniquement en lien avec le transport et les déplacements, sans prendre davantage en compte les caractéristiques particulières de ceux à qui l'on enjoint de bouger, est pourtant une impasse. Il ne suffit pas de mettre à disposition des moyens de transport pour que les personnes soient « transportées », quels que soient les territoires et les solutions envisagées, qui plus est dans la perspective d'une mobilité que l'on voudrait inclusive.

Parce que la mobilité ne va pas de soi, surtout pour les personnes fragiles et isolées, elle doit alors se construire à partir d'un processus d'apprentissage et d'éducation. Ce focus sur l'éducation est d'autant plus important que la mobilité peut s'apprendre mais aussi se désapprendre, se gagner mais aussi se perdre.

La mobilité est par ailleurs située, mais bien au-delà de l'aspect physique et géographique. Il y a sans conteste des mobilités mais aussi des immobilités des villes et des champs. Aborder la mobilité ne peut donc pas faire abstraction des lieux, des milieux, des environnements et des histoires et des formes de vies.

La jeunesse est un moment particulier de la construction des ressources pour la mobilité, avec des choix déterminants pour le futur dans la perspective des mobilités géographiques, résidentielles et sociales. Elle est aussi le temps des passages structurants, de l'enfance à l'adolescence et de l'adolescence à l'âge adulte avec l'ensemble des changements psychogénétiques associés et des conséquences sur la manière d'envisager le monde.

Le territoire rural est un lieu particulier pour cette construction, avec très souvent une absence de diversité dans les solutions transport mais aussi dans les métiers et les avenir sur place.

La mobilité inclusive ne peut par ailleurs se limiter à l'objectif d'être celle qui permet de quitter le territoire, de bouger hors du territoire, de bouger pour en sortir pour espérer s'en sortir.

Relier les problématiques des jeunes et de la ruralité dans la perspective d'une mobilité inclusive nous a semblé dans le contexte de cette recherche une nécessité.

1. CONNAISSANCES MOBILISÉES

1.1. LA MOBILITÉ

Dans la recherche, la définition de la mobilité ne s'est pas limitée à sa dimension spatiale, en relation avec un déplacement possiblement objectivé et mesurable et avec des comportements qui se limitent à leurs versants observables. La dimension spatiale a été croisée avec les approches sociales de la mobilité, avec la volonté d'inscrire « *les problématiques de déplacements dans un contexte plus large, et de les associer aux approches sociologiques sur les modes de vie (Gallez, Kaufmann, 2015)* », à partir de « *l'hypothèse que la mobilité ne consiste pas à prendre une place dans un ordre, mais à s'approprier une ressource pour en faire usage (Bourdin, 2005)* ».

De même, nous avons eu le souci de faire émerger le sens des actes de mobilité, à la fois les directions, les significations et les sensations (Charlot, 1997), autant de dimensions qui seront centrales dans l'approche éducative de la mobilité. Ce sens est aussi celui du rapport au territoire et au milieu avec l'idée, comme le rapporte Augustin Berque (2000), que : « c'est par les sens que nous avons du sens et que nous avons accès aux choses ».

Nous avons également repris les analyses de Vincent-Geslin et Ravalet (2015) mettant en avant le fait que « les formes de mobilités géographiques s'accompagnent d'images et de représentations diversifiées qui varient selon le lieu, la manière dont elles se déroulent et les populations qu'elles concernent, révélant l'ambiguïté de la mobilité aujourd'hui ». Nous avons enfin considéré que la mobilité ne pouvait pas être simplement une injonction à sortir du territoire, surtout lorsqu'elle cherche à développer l'autonomie, parce que comme le rappelle Yves Jouffre (2015), « *l'individu, lorsqu'il est autonome, devrait pouvoir choisir s'il se déplace ou pas* ».

1.2. LA RURALITÉ

La ruralité « *fait référence à l'ensemble des représentations collectives associées à la vie dans les espaces ruraux. (Bouron, Georges, 2015)* ». L'image de la ruralité continue pourtant à être brouillée par des clichés dans lesquels elle est forcément paysanne. La ruralité est par ailleurs de plus en plus gagnée par les phénomènes urbains, avec, parmi les vecteurs de changement, le développement des réseaux sociaux, d'internet, le téléphone portable : « *L'urbanité s'est échappée du territoire de la ville d'hier pour finir par capter l'ensemble de l'espace non urbain (Hervieu, Viard, 1996)* ». Dans cette perspective la ruralité n'existe peut-être plus. Les paysans sont devenus agriculteurs, ils exploitent la terre avec des profils et des méthodes d'entrepreneurs, sans plus, sauf exception, vivre comme naguère en autarcie. Continuer à faire comme si la ruralité n'avait pas changé, nourrirait au contraire les antagonismes entre la ville et la campagne (Viard, 2019).

La ruralité continue par ailleurs à se vider de ses habitants, essentiellement les plus jeunes. Se posent donc les questions de ceux qui partent, un peu moins de ceux qui viennent et beaucoup plus de ceux qui restent (Coquard, 2019). Elle est toujours très largement dépendante de l'automobile, sans doute plus que jamais. Même si nous adhérons à l'idée que « *l'automobilisme est une croyance, encore largement intériorisée [...] et conditionnée (Courty, 2007)* », nous savons que la dépendance à l'automobile dans la ruralité est réelle, au-delà de la seule croyance.

La ruralité est enfin un lieu où par essence les signes des évolutions climatiques sont visibles, avec des effets impactant directement la vie des habitants mais aussi ses traditions, et une prise de conscience venant de l'observation de la nature elle-même. En lien avec le sentiment d'abandon ressenti sur le terrain, la ruralité pourrait devenir le terreau de luttes, dans un cadre de ce que Guha (2014) nomme « *l'écologisme des pauvres, pour le distinguer de l'écologisme né de l'abondance* », en référence à Martinez-Aller (1990).

1.3. APPRENDRE ET ÊTRE ÉDUQUÉ À LA MOBILITÉ

Pour parler de mobilité dans les territoires ruraux, qui plus est à propos des jeunes, nous avons convoqué de manière centrale les problématiques de l'éducation à la mobilité. La question de la mobilité et de sa construction doit ainsi faire sens dans un espace rural où les modes de déplacement sont a priori peu diversifiés et où, par exemple pour les enfants, la mobilité n'est pas encore reliée au travail. Nous avons préféré à ce propos convoquer le concept de motilité (Kaufmann, 2002), parce qu'il a l'avantage d'être associé à l'idée de potentialité d'action et de ne pas simplement de penser la mobilité comme une ressource comme une autre ou comme une compétence. La motilité nous permet en outre de ne pas rester collé au présent ou prisonnier du passé. Il interroge la manière d'envisager « son à-venir » mais aussi son advenir et ses projets de vie. Nous avons également envisagé le développement des potentialités d'action des jeunes ruraux en mobilisant le concept d'autochtonie, défini comme une manière de « *repenser le rapport renouvelé qu'entretiennent les individus avec leur environnement géographique le plus proche (Aunis et al, 2016)* ». Tout comme nous avons cherché à comprendre l'influence des facteurs psychogénétiques¹ dans la construction de l'autonomie des jeunes et dans leurs capacités à imaginer les différents chemins de leurs mobilités futures.

Si la mobilité se confondait avec le déplacement, l'apprentissage pourrait être la réponse. Apprendre c'est toujours apprendre quelque chose, et même quelque chose d'utile. Apprendre à circuler à vélo, passer son permis de conduire, prendre le train ou le bus sont ainsi des matières à apprendre. Ces apprentissages sont rarement problématiques pour qui en a les moyens et pour qui sait être accompagné. Ils sont problématiques lorsqu'ils sont entravés par des éléments liés aux contextes de vie et aux projets de vie des personnes qui les suivent, parce que les déplacements « *s'inscrivent dans le monde social et culturel* » et que « *ces dimensions sont encore négligées par les opérateurs des services pour qui le monde de la mobilité est d'abord technique (Le Breton, 2015)* ».

Puisqu'apprendre ne suffit pas toujours, nous avons approché le phénomène de la construction des potentialités d'action en nous centrant sur l'éducation à la mobilité. Une éducation dont la définition serait « *apprendre et changer*² ».

Nous avons considéré que la construction d'une disposition à agir autrement et à changer, en termes de mobilité, se définirait à partir des quatre niveaux hiérarchiques suivants (Hernja, 2019) :

1. La maîtrise des compétences techniques et des habiletés de base utiles à la mobilité
2. La mobilisation de ressources externes et internes pour s'adapter aux différents contextes de mobilité, à leur variabilité
3. La capacité à apprendre sur soi-même et par soi-même pendant et à l'issue de l'action, pour conforter ses choix ou adopter de nouvelles orientations en termes de mobilité
4. L'inscription de la mobilité dans un projet de vie pour construire des comportements dans la durée et leur donner du sens

Nous rajoutons que la construction d'une disposition à agir autrement et à changer s'inscrit dans un cadre social et sociétal déterminé³, pesant fortement sur chaque dimension de la mobilité. Dans cette perspective, changer pour répondre aux injonctions sociales n'est pas équivalent à changer pour aller à l'encontre de ces injonctions et des représentations collectives (Durkeim, 1888) ou sociales (Moscovici, 1976) qui y sont attachées, imposant aux individus des façons de penser ou d'agir⁴. Si nous parlons de la mobilité des jeunes ruraux, nous pouvons postuler qu'il est sans doute bien plus facile et valorisant pour eux d'imaginer

(1) Le point de vue psychogénétique postule que l'organisation du psychisme suit différentes phases, lesquelles correspondent à des moments d'organisation, et même de réorganisation du fonctionnement psychique antérieur, des moments qui font que l'on peut considérer le monde différemment.

(2) L'éducation, étymologiquement, signifie en tout premier lieu, «nourrir», par le latin «educare» et dans une autre acception plus tardive, «conduire hors de», par «educere». In, Barbier, Communication au Congrès International

(3) A la modélisation de l'activité de conduite sur quatre niveaux (Gregersen, 1999), Jean-Pascal Assally rajoute par exemple un cinquième niveau pour montrer l'importance du social dans la construction des compétences de conduite. Cette influence est à nos yeux plus forte encore en ce qui concerne la mobilité.

(4) Pour une femme notamment, la pratique du vélo peut par exemple aller à l'encontre de certaines représentations collectives. Il en a été de même pour les femmes au volant, même en France, il y a 50 ans.

la sortie du territoire que d'imaginer y rester. Pour la société, pour leurs proches et pour eux-mêmes, s'ils ont intégré le discours dominant, en restant dans la ruralité et en exerçant un métier manuel, ils feraient alors preuve d'un manque évident d'ambition.

Dans l'approche hiérarchisée de la construction des potentialités de mobilité, les niveaux dits supérieurs exercent des influences fortes sur les niveaux inférieurs, dans le cadre de la reconnaissance du principe d'éducabilité qui « *permet d'être attentif et de contribuer à l'émergence de quelqu'un, d'une personne dans une société où les jeunes trouvent souvent des alliés pour le pire et pas pour le meilleur (Mérieu, 2009)* ». Cette approche éducative de la mobilité s'appuiera enfin sur une vision constructiviste et socioconstructiviste des phénomènes d'apprentissage, dans la continuité des travaux initiaux de Piaget et Vygotski avec l'idée qu'apprendre c'est changer et que changer se fait beaucoup par les échanges et les interactions avec les autres.

2. MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

2.1. APPROCHE DE LA RECHERCHE

La recherche que nous avons menée sur la mobilité des jeunes dans les territoires ruraux est tournée vers l'action, à partir du principe que l'action peut générer des connaissances utiles pour comprendre la réalité des systèmes sociaux. Ce type de recherche questionne la distinction habituelle entre théorie et pratique avec une théorie qui émerge de l'action plus qu'elle ne la guide : « *La théorie permet ainsi de comprendre et d'agir sur les problèmes réels que l'on rencontre concrètement sur le terrain (Roy, Prévost, 2013)* ».

La recherche s'appuie sur des méthodes inductives d'investigation, partant des actes et des discours du terrain, avec une volonté de généralisation, dans une approche et un protocole de recherche qui se revendique flexible : « *La connaissance est produite à partir des données par opposition au raisonnement déductif où les connaissances théoriques précèdent la lecture de la réalité (Anadon, Guillemette, 2007)* ». Elle est également une recherche réalisée avec les personnes et le terrain plutôt que sur les personnes et sur le terrain. La recherche se révèle, dans ce cadre, davantage reliée à une démarche et à ses objectifs qu'à une méthode et à ses impératifs.

Elle entre plus globalement dans le cadre des études qualitatives. Elle prend pleinement en compte la subjectivité des acteurs de la recherche, autant des chercheurs que de ceux que l'on appelle des sujets mais qui sont des acteurs de la recherche.

2.2. ÉLÉMENTS STRUCTURANT LA RECHERCHE

Une recherche entre immersion et distanciation

Pour mener cette recherche sur la mobilité des jeunes dans un territoire rural, nous avons choisi des méthodes immersives, avec la volonté d'être impliqué dans la recherche et même le risque d'être affecté par la recherche.

Être impliqué c'est accorder sa considération aux acteurs de terrain, avec la volonté de recueillir : « *leurs arguments ou les preuves qu'ils apportent, sans chercher à les réduire ou à les disqualifier en leur opposant une interprétation plus forte* » (Boltanski et Thévenot, 1991) ». Être impliqué c'est également se fondre dans le territoire et le village.

Être affecté était une évidence avant d'être un risque. L'un des chercheurs vit sur le territoire, y vivait avant l'idée même de recherche et y vivra à son issue : « *Être affecté n'est pas être en empathie, qui demande par définition de la distance, car c'est bien parce que l'on n'est pas à la place de l'autre qu'on tente de se représenter ou d'imaginer les sentiments, les perceptions et les pensées qui provoqueraient une telle situation (Favret-Saada, 2009) ».*

Pour autant, pour que la recherche ait du sens au-delà du seul cas-type du village, nous avons également été attentifs à garder une distance permettant la critique et l'émergence de sens. La recherche sur la mobilité des jeunes dans un territoire rural que nous avons menée peut donc être envisagée à partir d'un positionnement entre immersion et distanciation, positionnement caractéristique des recherches de terrain (Foucart, 2012).

Croisement des approches de la sociologie et des Sciences de l'Éducation

Nous avons croisé les regards de deux chercheurs, à partir de leurs expériences dans le champ de la Sociologie et des Sciences de l'Éducation, mais aussi en mobilisant leurs capacités à apporter des éclairages différents dans l'analyse des données et l'interprétation des résultats.

Nous avons abordé la question de la mobilité en la reliant avec le concept d'autonomie, un concept fécond dans l'ensemble des Sciences Humaines ainsi qu'avec l'idée que pour accéder à la mobilité, il fallait y être autorisé et se l'autoriser.

Les références à une Éducation à la mobilité située, sur un territoire et dans des formes de vies de ses habitants, ont été abordées de manière transversale.

Les étapes

La recherche s'est déroulée à partir de la mise en œuvre de trois volets méthodologiques complémentaires.

Le premier volet méthodologique de cette recherche consistait à créer avec les jeunes étudiés une situation de réflexion sur leurs vies dans le village et la ruralité. Nous avons rencontré les jeunes en groupes, lorsque ces groupes étaient constitués et naturels. Nous avons également pu rencontrer individuellement la majorité des jeunes dans le cadre d'observations et d'entretiens semi-directifs.

Le deuxième volet méthodologique de cette recherche consistait en un élargissement de la perspective de recherche en interrogeant les parents de ces jeunes mais aussi les personnalités du village et les personnes en âge d'avoir des enfants. Ce deuxième volet nous a été imposé par la nécessité de mieux connaître l'environnement dans lequel vivaient les jeunes, notamment à travers l'évolution particulière d'un village et d'un territoire.

Le troisième volet méthodologique de cette recherche consistait en des observations par immersion in situ. Elles ont été menées aux mois de mai et septembre 2019 par deux documentalistes, partenaires de la recherche. Il s'agissait d'observer des jeunes mais aussi des habitants du village dans le déroulement de moments de leur vie ordinaire, en les filmant et en échangeant avec eux.

Traitement des données

Nous avons effectué un traitement qualitatif des données, avec un choix de différentes catégories d'analyse et un classement des données recueillis dans celles-ci.

Ces niveaux d'analyse et de traitement des données nous ont permis d'inférer des résultats de recherche bruts. Nous les avons largement illustrés à partir des verbatims des personnes interrogées (extraits d'entretiens) avant de les interpréter dans une perspective critique de généralisation pour produire les différentes orientations et préconisations de recherche.

L'ensemble des éléments filmés ont été analysés et confrontés aux entretiens et aux observations de terrain pour en tirer les éléments confortant ou précisant le cas échéant les résultats des investigations et pour illustrer les éléments de conclusion de l'étude.

2.3. TERRITOIRE D'INVESTIGATION

La communauté de commune « Terre d'Eau » et le village de « Thuillières »

Nous avons situé notre investigation du côté de la plaine des Vosges, dans la communauté de communes « Terre d'Eau ». Cette communauté de commune intègre trois villes, Vittel, Contrexéville et Bulgnéville.

Elle est par ailleurs composée de 45 communes, sur 415 km². Elle compte 18 122 habitants. A côté des trois villes déjà citées, très proches l'une de l'autre, elle intègre donc 42 villages et hameaux qui représentent à peine 45% de la population.

Vittel à elle seule représente un tiers de la population de la communauté de communes. Vittel regroupe également une part importante et quasi exclusive des infrastructures sportives, culturelles, administratives, économiques et sociales utilisées par les habitants des villages alentours. Les villes de Contrexéville et Bulgnéville restent par ailleurs bien équipées dans ce domaine.

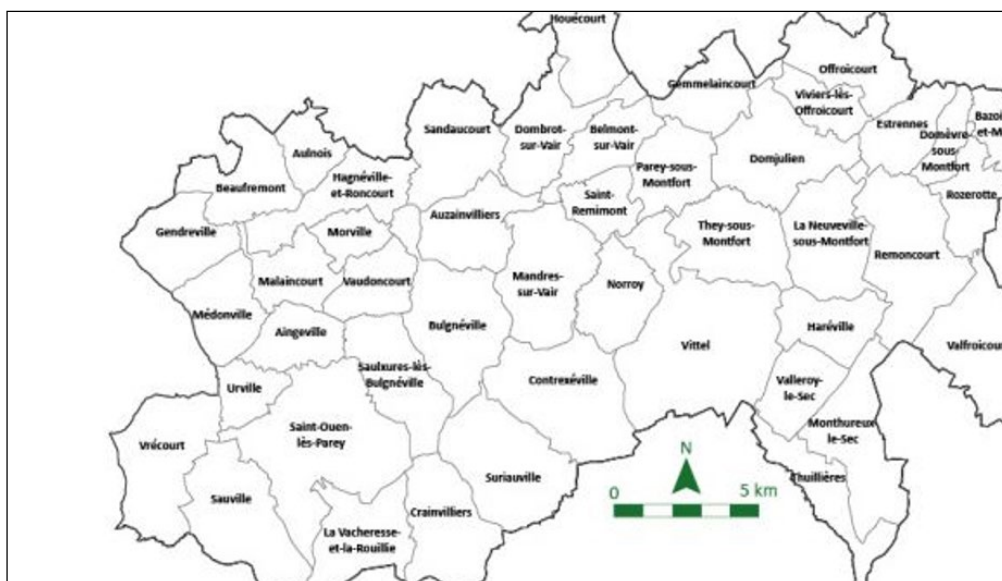


Figure 1 : La communauté de commune «Terre d'eau»

La population de Vittel est, selon les derniers chiffres officiels, de 5 177 habitants contre 6 343 habitants en 1968. A vittel, les plus de 45 ans représentaient au dernier recensement 61% de la population

2.4. LE VILLAGE

Thuillières, qui sera le point central de notre recherche, est un village. Avec 120 habitants (2019), nous pouvons même parler de petit village dans un territoire rural. Thuillières a perdu 25% de ses habitants en vingt ans. A son apogée, au milieu du 18^{ème} siècle, la commune de Thuillières comptait plus de 400 habitants. Elle était le siège d'une baronnie.

Thuillières, comme quasiment tous les autres villages de la communauté de commune, se définit de moins en moins par ses présences, par ce qui reste, à savoir : une église peu active, un cimetière, une mairie, plusieurs associations, un arrêt de bus pour les transports scolaires.

Thuillières se définit davantage par ses absences actuelles, alors même qu'il y a moins de 30 ans, étaient présents : une école, un commerce, un café, des lignes de bus pour véhiculer les ouvriers à l'usine d'em-bouteillage.

2.5. LES SUJETS

Nombre et répartition des jeunes

Les jeunes que nous avons suivis et rencontrés dans le village sont au nombre de 20. Ils sont âgés de 10 à 24 ans. Ils sont quasiment tous les habitants jeunes du village, dans ces tranches d'âge. Parmi eux, se sont glissés deux jeunes venant de villages voisins mais présents très régulièrement à Thuillières.

Ages	Nombre	Genre
10-13 ans	8	6 filles
14-18 ans	9	7 garçons
19-24 ans	3	2 garçons

Pour les 10-13 ans, nous emploierons plus volontiers à leur sujet le terme d'enfants.

Pour les 14-18 ans nous parlerons souvent d'adolescents.

Pour les 19 ans et plus nous parlerons plutôt de jeunes adultes.

Les distinctions par classe d'âge et surtout les qualifications des jeunes correspondent à des choix liés aux discours des habitants. Lorsqu'ils évoquent les 10-13 ans, ils parlent des enfants. Ils parlent ensuite des adolescents⁵ en référence aux individus et au groupe de jeunes âgés de 14 à 18 ans et de jeunes adultes pour les plus de 19 ans.

Nous avons également rencontré et croisé les habitants du village en prenant le parti, pendant les huit mois de la recherche, de recueillir les éléments qui pourraient être utiles à nos investigations, souvent de manière informelle, en consignnant leurs réactions sur un cahier de recherche.

Nous avons rencontré l'ensemble des parents des jeunes observés pour des entretiens semi-directifs formels, enregistrés et retranscrits, ou informels.

Nous avons enfin mené des entretiens semi-directifs, enregistrés et retranscrits, avec différents habitants qui nous paraissaient être susceptibles d'apporter des éclairages complémentaires sur la vie dans le village.

(5) L'adolescence est plus souvent définie comme allant de 10 ans à 18 ans, et parfois même au-delà.

3. RÉSULTATS DE LA RECHERCHE

3.1. LE VILLAGE ET SES HABITANTS

Thuillières est un village qui n'est plus paysan depuis longtemps, par la volonté des habitants qui ne voulaient pas voir leurs enfants « *finir derrière le cul des vaches, dans des vies dures à crever* ». Thuillières a été un temps un village dortoir « *mais village quand même* » parce qu'il conservait son école, son café et son épicerie. Il était alors partiellement peuplé de citadins, travaillant à Vittel ou à Contrexéville aux usines d'embouteillage. Ces derniers s'intégraient parfois à cette ruralité, y trouvaient des attaches et de l'enracinement et devenaient alors autre chose que « *des citadins à la campagne* » comme on les définissait dans le village.

Avec la baisse progressive mais régulière des effectifs des usines, Thuillières est aujourd'hui habité par des retraités toujours plus nombreux et par des personnes revenant à la campagne, une fois leur carrière terminée : « *Bien sûr, des maisons sont achetées mais quand c'est par des personnes de 70 ans, ce n'est pas pareil que quand c'est des jeunes couples* ». Pour autant, ceux qui reviennent se définissent à partir de l'idée qu'ils ont leurs racines dans la ruralité : « *Dès que je reste cinq minutes sur place j'ai des racines qui poussent* ». Ils se sentent ainsi différents de « *ceux qui ont des ailes et qui ne peuvent se greffer au village* ».

L'école à Thuillières est fermée depuis 20 ans. Les couples en âge d'avoir des enfants se font rares. Les couples avec enfants installés dans le village acceptent la nécessité, en plus des déplacements pour le travail, d'accompagner leurs enfants en voiture pour qu'ils puissent accéder au sport, à la culture ou aux services de soins : « *Donc c'est tous les jours quinze kilomètres par quatre pour l'école. Ensuite il y a la musique et tout le reste. Ça fait beaucoup de kilomètres par semaine et beaucoup de difficultés d'organisation* ». Ce faisant, ils font parfois des choix préjudiciables pour leurs carrières professionnelles mais aussi par rapport à leurs vies privées.

Si la voiture est omniprésente c'est avant tout parce qu'elle est le seul choix possible : « *On nous a rendus dépendants de la bagnole, on nous éloigne de tout et maintenant on nous montre du doigt parce qu'on pollue, mais ce n'est pas nous qui avons voulu que tout parte* ». La ruralité vécue à Thuillières connaît donc un éloignement progressif de l'ensemble des services. Pour un rendez-vous chez le généraliste il faut plusieurs jours. En cas d'urgence, même relative, il reste juste le SAMU. Pour un rendez-vous chez l'ophtalmologiste il faut attendre plus d'un an ou aller à Nancy ou même à Paris.

La mobilité, telle qu'elle est vécue dans le village, n'est pas seulement celle qui aide à mieux vivre dans le territoire, elle est aussi celle qui vide le territoire de ses enfants, qui en obère l'avenir dans un avenir déjà tracé : « *On nous fait mourir à petit feu. Il y a sans doute trop de villages à leurs yeux, alors il suffit de continuer à les laisser se vider de leur jeunesse et d'attendre qu'ils meurent en même temps que leurs habitants* ».

L'idée d'être abandonnée est aujourd'hui admise, presque avec fatalité : « *On ne demande rien et on n'attend rien parce qu'on sait qu'on n'aura rien. De toutes façons, on a toujours été déçus et roulés dans la farine* ». L'avenir de l'agriculture dans le village est incertain, comme le confirme un agriculteur : « *A part se moderniser sous les critiques. On met pollueurs sur le monde agricole. On n'est pas tous des grands céréaliers, surtout pas dans le village* ». Faisant référence au nombre élevé de suicides dans le métier, même à proximité, il rajoute : « *Pour certains, pour s'en sortir, la seule issue restera le suicide* ».

Le sentiment d'être humilié et incompris est très fort dans le village : « *Les gens de la campagne méritent d'être respectés pour ce qu'ils sont. J'ai longtemps fréquenté des gens des villes qui avaient par rapport à la campagne une espèce de surplomb, une certaine condescendance. Des fonctionnaires qui viennent administrer les petzouilles, et qui reviennent dans leurs villes le vendredi soir. Dans la ruralité, les gens ont besoin qu'on les respecte, qu'on comprenne ce qu'ils sont, pas des attardés, pas des gens sur lesquels on va greffer des clichés* ». La ruralité est ainsi habituée à entendre des experts, des politiques, des intellectuels qui ne sont pas issus de son sein et qui ne la connaissent pas, parler d'elle, parler sur elle mais ne jamais parler avec elle.

Le réseau de solidarité au sein du village s'est transformé. Là où les jeunes étaient garants des solidarités avec les aînés, ce sont aujourd'hui le plus souvent les sexagénaires qui se préoccupent des octogénaires : « *Je vais faire ses courses. Je lui rentre son bois, je regarde si les volets sont ouverts le matin...* ».

Et pourtant dans cette ruralité et dans ce village on y vit bien : « *On a une qualité de vie à la campagne que je présume bien supérieure à la qualité de vie en ville* ». Il se passe d'ailleurs encore beaucoup de choses positives, visibles par celui qui prend le temps d'observer et de partager. La culture, au travers d'une association, y est par exemple très présente, dans une perspective éducative : « *Même l'appétence pour la culture ça s'éduque. Ici on essaye d'utiliser les compétences de chacun, la musique, le théâtre, le bricolage, la peinture... pour créer des ateliers avec un objectif pédagogique* ». Il y reste des solidarités : « *Moi je n'ai pas de jardin, mais il y a des gens dans le village avec lesquels je partage. Je me retrouve avec des courgettes, des tomates et en contrepartie je m'occupe de leur maison, et ça, ça me va bien. Ce n'est jamais monnayé mais il y a un équilibre* ». Certains habitants voudraient que ces solidarités soient plus fortes encore : « *Je ne me sens pas oublié de la République. Je crois qu'il y a et qu'il y aura surtout des oubliés du village, si on ne renoue pas avec les solidarités en interne. Si on ne se préoccupe pas de l'autre, de sa santé et de son bien-être* ».

L'attachement à l'espace, à la nature et à une qualité de vie certaine traverse les discours, pour un jugement positif sur la vie dans le village, sur les solidarités internes et la transmission d'un art de vivre, si ce n'est aux enfants au moins aux petits-enfants : « *Nous on est un peu un exemple pour eux. On n'en parle pas mais ils nous voient vivre comme cela, avec nos animaux, nos jardins... et ça a quand même du sens, c'est quand même de la transmission. Je crois que ça a de la valeur* ».

3.2. LES JEUNES ET LA MOBILITÉ

Les jeunes ne sont plus très nombreux à Thuillières. Nous avons suivi les vingt qui restent dans le village, âgés de 10 ans à 24 ans. Si nous prenons les moins de 10 ans, ils ne sont plus que trois. A ce rythme, dans moins de 10 ans, le village pourrait être quasiment vidé de ses enfants, un peu au désespoir de ceux qui l'ont connu, il y a trente ans à peine, avec plus de vingt enfants à l'école primaire.

Pour les adultes, les jeunes d'aujourd'hui sont différents : « *Les jeunes d'aujourd'hui, ils sortent beaucoup moins, ils ont le portable toujours avec eux et pour se déplacer c'est les parents* ». Ils seraient aussi, pour certains habitants, moins volontaires pour travailler : « *ils ne veulent plus travailler, alors qu'il y a quand même encore du boulot ici pour celui qui a envie* ».

Au-delà des catégories d'âge, les jeunes du village peuvent être répartis en trois groupes à effectifs quasiment égaux. Ceux qui sont profondément enracinés dans le village, avec des ancrages familiaux et territoriaux forts. Ceux dont les racines sont moins profondes, avec leurs seuls parents dans le village mais avec une attirance forte pour la ruralité, ses espaces, ses paysages, ses animaux... Ceux qui ont plutôt des ailes que des racines, avec un ancrage plus faible dans le village, des rêves d'évasion ou de ville et peu de contacts avec les autres jeunes du village.

S'ils sont dépendants de leurs parents pour les déplacements, les jeunes de Thuillières n'en sont pas moins autonomes très tôt et avec des formes d'autonomie qui s'élargissent ensuite graduellement. Alors qu'il y a à peine une génération, les jeunes de Thuillières ne sortaient du village pour aller à l'école à Vittel qu'à l'âge de 10 ans, ils quittent aujourd'hui le village dès la maternelle. Jusqu'à la fin du cycle primaire, ils prennent le bus pour Vittel à 8 heures pour rentrer à 17 heures 45. Au collège ils partent encore plus tôt, dès 7 heures du matin, pour Vittel et rentrent peu avant 17 heures. Au moment où leurs camarades de classe, les enfants de Vittel, se lèvent à peine, les enfants de Thuillières sont déjà dans le bus. Au moment où les enfants de Vittel finissent parfois leurs devoirs, les enfants de Thuillières arrivent à peine chez eux.

Au lycée, ils sont internes, souvent dans une ville moyenne, Mirecourt ou Epinal, mais aussi parfois à Nancy, absents dans tous les cas du lundi matin au vendredi soir. A l'université, ils s'éloignent encore, dans de grandes villes, Nancy ou Dijon.

Pour toutes les activités non contraintes, les enfants dépendent largement des parents. Des parents qui se dépendent souvent sans compter pour que leurs enfants aient les mêmes chances qu'en ville : « *A Vittel je fais de la danse et de la musique, du piano du solfège et du chant. Je faisais de l'athlétisme mais les horaires ne correspondaient pas* » ; « *Je fais de la musique. Flute traversière et du théâtre* » ; « *Je fais de la danse à Vittel, à Toul et à Nancy* ». Les enfants peuvent parfois être parfois autonomes dans le village, mais avec, pour beaucoup d'entre eux, des freins puissants de la part de leurs parents, des freins encore plus forts lorsqu'il s'agit des filles.

Les adolescents apprennent pour leur part très tôt à se débrouiller seul, à maîtriser les déplacements à la campagne mais aussi en ville : « *Je vais à la gare en voiture, avec ma mère ou un copain. Je fais une*

heure-et-demie de trajet en train pour arriver à Nancy. De Nancy, je prends un bus qui dure encore une demi-heure. Je marche ensuite jusqu'au lycée ou j'arrive presque une heure en avance ». L'apprentissage de la mobilité, définie en termes de déplacement, se fait ainsi très tôt, par l'expérience concrète du déplacement. Cet apprentissage prend également en compte les possibilités offertes par les smartphones, notamment à partir du groupe Snapchat qu'ils ont constitué : *« Snap c'est pratique, ça nous permet de nous organiser tous ensemble, on sait tous comment on fait pour venir à tel endroit »*. Le smartphone les accompagne d'ailleurs dans quasiment tous les moments de leurs vies. Il est possible de les voir assis côte-à-côte sur un banc à Thuillières ou à Vittel, chacun sur son smartphone, à la fois isolés et connectés en permanence les uns aux autres. L'autonomie des adolescents vis-à-vis des déplacements est cependant encore relative, surtout en l'absence de permis de conduire. Ils comptent encore beaucoup sur leurs parents pour les ramener au sport ou à Vittel, pour se retrouver entre eux ou retrouver des amis.

Les jeunes du village ne sont plus ceux du village communautaire d'il y a cinquante ans, souvent fermé sur lui-même, avec beaucoup de liberté à l'intérieur du village mais parfois peu d'ouverture au monde. Ils sont informés, connectés, critiques sur ce qui les entoure et lucides quant à leurs avenir. Ils ont pour la plupart intégré l'idée qu'ils devront partir, sortir du territoire pour une mobilité à sens unique : *« Si je fais mes études à Paris, je trouverai plus facilement un métier ailleurs, peut-être même pas en France »*. Ils ne manquent d'ailleurs pas d'ambition et s'y préparent, notamment à travers leurs activités culturelles, l'une par rapport au théâtre, l'autre par rapport à la danse : *« Mon rêve c'est d'aller à Londres. Je voudrais être actrice dans des films fantastiques ou des pièces de théâtre »*. Même lorsqu'ils sont enfants d'agriculteurs, et que leurs racines sont profondes, ils peuvent imaginer entreprendre des études supérieures, faire des stages à l'étranger, avoir des projets et imaginer les chemins de leurs mobilités futures ailleurs que dans le village ou dans le territoire.

Les seuls qui pourraient rester sont les deux jeunes dont les parents ont des entreprises dans le village lui-même, ou encore un autre qui se projette dans un métier lié à la forêt : *« Moi je veux faire ma vie ici, dans la forêt, depuis que je suis petit c'est le plus important »*. D'autres expriment également la volonté de rester sur place, le plus souvent en envisageant un métier manuel : *« Moi je veux rester ici, travailler à Vittel, rentrer le soir à Thuillières c'est parfait, comme ça on pourra toujours se voir entre nous »*. L'idée d'habiter la ruralité est par ailleurs largement partagée, même chez ceux dont les racines dans la ruralité ne sont pas profondes. Mais la plupart d'entre eux partiront, au moins du village, comme l'ont fait les générations précédentes, des générations dont l'attachement au village était sans aucun doute tout aussi fort sinon plus fort encore. Si la mobilité est définie comme le chemin que ces jeunes construisent dans leurs têtes, à partir de leurs expériences mais aussi de leurs désirs et des projections qu'ils font, nous constatons que nombre de ces chemins se referment pour ne laisser souvent ouvert que celui qui mène vers la sortie. Avant, les jeunes partaient pour avoir une vie meilleure en ville, aujourd'hui ils partent parce qu'ils imaginent qu'il n'y a quasiment plus de vie possible pour eux dans cette ruralité éloignée des grandes villes, ce qui change quand même singulièrement la donne, la nature de la mobilité attendue et leurs représentations.

Les jeunes n'ont pas d'appétence particulière pour la voiture mais ils reconnaissent que s'ils restent dans la ruralité elle sera indispensable. Plusieurs d'entre eux passent leur permis de conduire, mais dans des temps qui s'allongent parfois sur plus d'une année, ce qui ne démontre pas une motivation particulière alors même qu'ils peuvent difficilement sortir du village sans voiture.

Ces jeunes se sentent toujours différents des jeunes urbains : *« On n'est pas pareil que les jeunes de la ville. On est plus proches de la nature, je ne sais pas comment expliquer mais eux ne savent pas ce que c'est la forêt ou les champs. Ils ne connaissent pas les odeurs, l'espace »*. Ils n'ont pas forcément une conscience écologiste explicite mais sont sensibles aux changements de l'environnement naturel. Ils font le constat attristé : *« Avec la sécheresse, les animaux ont souffert. On donnait des feuilles d'arbres aux moutons pour qu'ils ne meurent pas de faim. J'aimerais bien qu'il pleuve un peu plus. Aussi il n'y a plus de neige. J'ai des photos quand j'étais petite avec de la neige super haute »*.

L'attachement de beaucoup de jeunes au village s'étend à la ruralité. Ils construisent alors une forme particulière de valorisation de la nature qui donne lieu à des inquiétudes spécifiques : l'absence de neige en hiver, la nourriture des animaux lors des sécheresses, la propagation des chenilles processionnaires, la disparition des oiseaux... Dans l'esprit des jeunes mais aussi des adultes du village, ce qui distingue l'écologie rural et parisien tient au fait que la nature est pour les premiers un lieu de vie et pour les seconds un objet théorique et idéologique.

Les jeunes de Thuillières ressentent déjà la manière dont on les regarde de la ville, un peu en surplomb : *« Et en plus, les jeunes des villes, ils se la racontent et se la pètent »*. Un regard teinté de mépris aussi : *« Ils nous traitent de paysans, nous prennent pour des ploucs »*.

Les jeunes adultes ne sont plus que trois dans le village. A 24 ans, la plupart vivent déjà ailleurs depuis plusieurs années. Sur les trois jeunes adultes du village, deux sont étudiants à Nancy et Dijon. Ils ne reviennent que les week-ends et ne se projettent pas dans le village lui-même. Un troisième se disait pourtant viscéralement attaché à la ruralité. Son contrat à l'ONF vient de se terminer en décembre. Il n'avait pas de perspective immédiate de travail dans le territoire. Il vient de quitter le village pour une petite ville à 200 kilomètres. Bouger pour sortir de la ruralité, afin de s'en sortir, reste une nécessité pour les jeunes, dans des formes de mobilité contraintes très peu inclusives.

Un jeune en situation de handicap que nous avons choisi de questionner, même s'il a 29 ans, explique qu'il y a quinze ans, si la vie pouvait être compliqué à Thuillières du fait de son handicap, il avait beaucoup d'amis et de connaissances dans le village lui-même. Il ne s'y ennuyait jamais. Lorsqu'il revient aujourd'hui à Thuillières, il reste souvent en famille : « *J'avais des copains à Thuillières. Maintenant ils sont tous partis. Si j'étais resté à Thuillières, je n'aurais personne à voir, j'aurais à coup sûr rétréci* ». Il habite Epinal aujourd'hui, en premier lieu pour des raisons médicales, en second lieu parce qu'il s'est créé un réseau de relations. Il y est très mobile : « *Je fais 1500 kilomètres par an avec mon fauteuil électrique. Je connais Epinal par cœur. J'ai maintenant mes copains là-bas* ».

Un autre jeune de son âge confirme qu'il n'y a de toute façon il n'y a plus personne de sa génération à Thuillières. Il travaille dans une petite ville à proximité et s'y est installé, ce qui lui permet d'avoir des amis et des relations de son âge à proximité : « *C'est quand même beaucoup un village de retraités Thuillières. Même ceux qui pensaient rester sont partis. Je ne les vois plus* ». L'attachement est à ce titre un atout pour réfléchir à l'avenir dans le village, mais il ne suffit visiblement pas à garder les jeunes dans le village.

4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ET PRÉCONISATIONS

4.1. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Notre raisonnement sur la mobilité des jeunes dans les territoires ruraux, s'est inscrit dans le cadre des grandes questions qui animent la société :

- Respect de l'environnement
- Relocalisation de la production
- Lutte contre les inégalités de chances
- Dialogue urbain/rural
- Education à la mobilité

Pour aborder ces questions, nous sommes partis des contextes de vie et des formes de vies des jeunes, de leurs manières de d'inscrire dans l'environnement dans lequel ils vivent. Nous avons également investi le village, ses paysages, son histoire, ses équipements. Nous nous sommes penchés sur la vie de ses habitants, leurs questionnements, leurs certitudes et leurs doutes avant d'élargir la cadre d'analyse et de préconisations à une ruralité plus étendue. Nous ne pouvions pas évoquer la mobilité des jeunes indépendamment du milieu de vie, un milieu qui n'est pas entièrement objectif, ni entièrement subjectif, qui est le paysage, l'environnement et les habitants, et qui, si nous reprenons la définition du milieu donnée par Augustin Berque, serait « trajectif » (Berque 2000). C'est en cela que nous envisageons la mobilité comme une ressource ou un mouvement situé qui prend sens lorsqu'elle est rattachée au milieu dans lequel elle se déploie.

Thuillères est représentative de la ruralité des villages éloignés des grandes métropoles. Ce village est le passé de certains villages déjà quasiment abandonnés et vidés d'espoir. Il est le présent de villages dans lesquels l'espoir perdure encore, mais à peine. Il est le futur de villages qui peuvent encore se croire à l'abri.

Il ressort de l'analyse des résultats qu'il est urgent d'apprendre à travailler avec les habitants des territoires ruraux, d'apprendre à les écouter et surtout à les entendre. Etablir un dialogue avec la ruralité suppose que l'on rétablisse la confiance envers la ruralité mais aussi la confiance de la ruralité en elle-même. Etablir un dialogue ce n'est pas seulement porter la parole des ruraux mais aussi leur donner une place dans les décisions et prendre le temps d'adapter les dispositifs aux territoires. Il serait dangereux que le village devienne un lieu où le sentiment en partage le plus commun soit construit en opposition « au regard en surplomb » des citadins et au mépris de la campagne et « des petzouilles », alors même qu'il y aurait tant de valeurs positives à mettre en avant.

Le rapport à l'automobile, en tant qu'objet de désir mais aussi de première nécessité n'est pas abordé de manière spécifique par rapport aux territoires ruraux et aux difficultés de déplacement. Pour les femmes que nous avons interrogées, la voiture est aussi le symbole de la liberté et de l'émancipation qu'elles ont acquises et qu'elles veulent conserver. Pour les jeunes elle est un objet utilitaire, sans désir particulier, au-delà du fait qu'elle sera l'outil contraint de leur autonomie et de leurs déplacements. Pour les plus anciens elle est souvent le dernier lien à la vie sociale.

Le problème des jeunes dans les territoires ruraux est avant tout celui de leur raréfaction, en premier lieu du fait des départs des personnes en âge d'avoir des enfants. Avant de perdre ses enfants, ses écoles, ses services, la ruralité a donc perdu ses parents. Avant de retrouver des enfants, elle devra tout naturellement retrouver des parents et aider ceux qui restent à trouver des conditions de vies acceptables. Des parents qui acceptent le sacrifice de véhiculer leurs enfants pour leur donner les mêmes chances que les autres, mais qui le font aujourd'hui sans contrepartie.

Il apparaît également nécessaire de penser la ruralité autrement qu'à partir des clichés, d'une approche misérabiliste et stigmatisante. Une ruralité dont il faudrait continuer à exfiltrer en urgence les jeunes qui réussissent à l'école pour les orienter de plus en plus tôt vers les métiers des villes. A ce titre, il est important de voir les jeunes dans la ruralité par rapport à leurs atouts, à leurs expériences de la mobilité et de

l'autonomie plutôt qu'à partir du statut d'empêchés ou d'assignés à résidence qu'on leur attribue. Il n'est à ce titre pas certain qu'il soit indispensable de calquer les modèles d'orientation des ruraux sur ceux des villes. Il n'est pas certain que la temporalité des campagnes n'autorise pas un mouvement différent, sans qu'il puisse être mis en relation avec un handicap social. L'orientation devrait enfin avoir une valeur prospective, par rapport à la concrétisation de choix sociétaux. Elle peut ainsi anticiper des besoins qui apparaîtraient dans la ruralité et pourraient aussi être comblés par des jeunes des villes.

L'ambition que peuvent avoir les jeunes de rester dans la ruralité est souvent éteinte par l'absence de perspectives dans le territoire, alors même que le manque de main d'œuvre est parfois criant et que des emplois ne sont pas pourvus. Il serait important de considérer que vouloir rester vivre dans la ruralité est une preuve d'ambition évidente et que certains métiers devraient être revalorisés. La mobilité, en tant que chemin dans la tête des jeunes, a visiblement refermé chez beaucoup d'entre eux les perspectives d'exercer des métiers manuels dans le territoire, même lorsqu'ils ont fait des études professionnelles. Il serait tout aussi important de considérer que venir exercer des métiers dans la ruralité aurait également du sens. Cette approche concerne tous les métiers, sachant que l'on manque également de médecins, d'architectes et même de vétérinaires parfois. L'attachement des jeunes au territoire et à la ruralité est sans conteste un atout dans ce domaine mais il ne suffit pas, surtout si ceux qui partent faire des études ne reviennent jamais exercer sur place.

Si les jeunes sont attachés au territoire, ils aimeraient pourtant avoir l'occasion d'y mieux vivre, de bénéficier des conditions pour que leur jeunesse n'ait pas à pâtir des manques de la ruralité. Avec leur rapport à l'espace, à la nature et au territoire, ils pourraient par ailleurs être de formidables accompagnateurs de mobilité pour nombre de jeunes citadins, même parmi ceux qui sont à priori les plus adaptés à la société d'aujourd'hui mais peut-être moins à celle de demain. Au lieu de ne penser l'expérience de mobilité que comme celle qui consiste à sortir les jeunes du territoire, à leur donner des tuteurs pour les guider et les conseiller, il faudrait penser la mobilité comme l'expérience qu'ils partageraient en accueillant les jeunes des villes. La mobilité en termes d'injonction qui ferme aujourd'hui les chemins potentiels de mobilité des ruraux, pourrait alors devenir celle qui ouvrirait des chemins potentiels dans les têtes des citadins, changerait leur regard, leur posture et même leurs projets.

Il y a enfin lieu de réfléchir à une approche politique de la mobilité attentive au concept d'inclusion. Le territoire est-il inclusif à partir des seuls modes de déplacement qui permettent d'en sortir ou doit-il être pensé à partir des relocalisations, et des possibilités qu'il offre de rester sur le territoire ? Penser la mobilité inclusive comme moyen de pallier les manques de la ruralité pour faire sortir les jeunes du territoire est une impasse. Cela voudrait dire que l'on ratifie l'idée de l'exclusion territoriale. Cela relève en outre d'une vision de la modernité dont les impacts négatifs sur l'environnement sont évidents et objets de vives critiques au sein de la ruralité elle-même.

Pour autant réimplanter des services, des entreprises, des transports dans la ruralité demande de réserver à tous les niveaux des places pour les ruraux. Il ne s'agit pas seulement d'aller chercher dans la ruralité une main d'œuvre qui n'existe plus sans doute, mais d'y recréer de l'activité pour garder ceux qui veulent y rester et accueillir les nouveaux habitants.

Derrière les trajectoires des jeunes ruraux que nous avons suivis, se cachent les mécanismes de construction de leurs potentialités de mobilité. Ces mécanismes prennent en compte l'espace mais aussi les temporalités qui jalonnent leurs vies, celles qui sont inhérentes à leur développement psychogénétique et celles qui rythment les vies à la campagne. Le passage de l'enfance à l'adolescence, comme nous l'avons vu, est ainsi à nos yeux une forme de mobilité. La sortie de l'adolescence en est une autre, avec une refiguration de la manière de voir le monde et d'envisager le futur. Ces mécanismes de construction des mobilités potentielles s'appuient également sur l'ensemble des mouvements qui rythment aujourd'hui la vie dans la ruralité, dans un rapport entre mobilité et milieu, avec des distanciations concrètes (l'école hors du village dès la maternelle) et d'autres plus symboliques (l'adolescence). Ces mécanismes sont également reliés aux imaginaires de ces jeunes, à leur propension à imaginer très tôt leurs avenir en dehors du village et souvent même de la ruralité, parce qu'ils y sont poussés par l'injonction de mobilité et parce qu'ils ont intégré l'idée que rester dans le village ou exercer un métier manuel est considéré par la société qui les regarde en surplomb comme un manque d'ambition. C'est aussi en cela que trouver du travail en sortant de la ruralité est souvent plus facile à imaginer, à faire et même à organiser que travailler dans une petite moyenne, à proximité, mais dans un lieu dévalorisé socialement et pour un métier qui l'est parfois tout autant, sachant que les chemins potentiels que construisent les jeunes pour imaginer leurs avenir sont sans aucun doute fortement contraints par l'ensemble des représentations collectives et sociales.

Pour un jeune, le fait de vivre dans un territoire rural, ne devrait pas être un frein à la construction des mobilités potentielles. Cela pourrait même être un atout au regard du parcours éducatif qu'il suit et des

apprentissages implicites qu'il fait tout au long de son enfance et de son adolescence. Un atout à condition qu'il s'autorise à avoir un avenir dans le territoire quand il en a le désir et que le territoire lui en offre l'opportunité, à condition également qu'il ne soit pas dénigré à cause de son choix et que la société valorise enfin les projets personnels de ce type.

4.2. LES PRÉCONISATIONS

Les axes de préconisation que nous proposons intègrent l'idée première que la mobilité et les territoires doivent être envisagés comme des ressources et des lieux favorisant l'inclusion.

Axe de préconisation 1 : rétablir la confiance dans le territoire

1. Penser le territoire rural, son animation et son développement en mobilisant ses habitants, dont les plus jeunes, autour de projets locaux précis, choisis et pilotés par eux-mêmes.
2. Sortir de la verticalité, de l'effet d'annonce, de l'idée que l'on apporte la solution toute faite sur place
3. Adapter les outils existants aux territoires et ne pas les imposer.
4. Créer des gammes d'outils privilégiant l'autodiagnostic plutôt que le diagnostic ou l'audit, l'autoévaluation à la seule évaluation.
5. Faire émerger des personnes relais dans les territoires capables d'impulser des mouvements et de servir d'interlocuteurs et d'intermédiaires entre les habitants et les pouvoirs publics.
6. S'appuyer sur le tissu associatif, sans court-circuiter le politique mais avec l'idée de le compléter.
7. Tenir compte de la défiance de la population rurale envers les experts, les élites, les médias et les politiques, accepter d'être remis en question par des personnes qui n'attendent parfois plus rien.

Axe de préconisation 2 : avoir le souci des parents dans la ruralité

1. Penser la ruralité par rapport aux besoins des parents et à la volonté de donner à leurs enfants les mêmes chances qu'ailleurs.
2. Mettre en place une aide spécifique aux parents, par rapport aux déplacements contraints pour donner à leurs enfants l'accès au sport, à la culture, aux loisirs...

Axe de préconisation 3 : penser l'orientation et l'accès aux métiers utiles à la ruralité

1. Donner à l'orientation une place spécifique dans le cadre de la ruralité, tenant compte du désir d'y rester et de l'indécision potentielle quant à l'avenir.
2. Explorer avec les jeunes citadins, les pistes d'orientation vers la ruralité, dans l'ensemble des métiers.
3. Anticiper la revitalisation des territoires ruraux à travers l'exploration des métiers en tension mais aussi des métiers en devenir.

Axe de préconisation 4 : Repenser le rôle spécifique de l'automobile dans la ruralité

1. Réfléchir le rapport à l'automobile en tenant compte des spécificités du territoire rural, des représentations et des besoins de ses habitants.
2. Prévoir des solutions de remplacement tenant compte des attentes et des besoins réels dans les territoires.
3. Accompagner les changements de pratiques de déplacement sans les imposer.

4. Réfléchir à la direction des aides en faveur du permis de conduire et inverser le processus, passer de « financer un permis pour un emploi » à « un emploi pour financer un permis », avec l'engagement de véhiculer le jeune à son travail en attendant qu'il ait son permis de conduire.
5. Relier la dimension écologique des déplacements au terrain et aux effets visibles sur les environnements immédiats.

Axe de préconisation 5 : valoriser les parcours professionnels dans la ruralité

1. Rapprocher les lieux de formation professionnels des besoins de la ruralité.
2. Valoriser les avantages de la vie professionnelle dans la ruralité.
3. Communiquer sur les besoins de la ruralité en termes d'emplois et de compétences.

Axe de préconisation 6 : faciliter la vie des jeunes dans les villages et soutenir leurs projets

1. Développer des activités dédiées aux jeunes et proposer des lieux de rassemblement et de projets.
2. Faire participer les jeunes aux projets des communes.
3. Mettre en place un crédit covoiturage pour les jeunes ruraux, sous leur responsabilité propre.
4. Mettre en place une plateforme d'échange entre jeunes du village et des villages alentours pour favoriser le covoiturage intergénérationnel.

Axe de préconisation 7 : valoriser les territoires à partir d'une mobilité inversée

1. Mettre en place une mobilité inversée. Faire venir des citadins à la campagne, leur montrer la vie dans la ruralité, changer leurs représentations et peut-être construire leur appétence future pour la ruralité.
2. Valoriser les territoires, à partir de leurs atouts, en relation avec les problématiques environnementales dans les campagnes de communication et les programmes scolaires.

Axe de préconisation 8 : éducation et accompagnement à la mobilité

1. Réfléchir à une définition de la mobilité incluant les changements psychogénétiques mais aussi anticipant les éléments de rupture.
2. Construire une approche de la mobilité s'intégrant dans un continuum éducatif de mobilité écoresponsable, tenant compte de la diversité des territoires
3. Relier le continuum éducatif de mobilité responsable à l'orientation, aux choix des métiers, plus particulièrement dans les territoires
4. Construire une approche de la mobilité prenant en compte les changements liés aux évolutions climatiques observées sur le terrain
5. Proposer un modèle d'éducation reposant sur les principes d'éducabilité et sur une approche socio-constructiviste de l'apprentissage.
6. Proposer un modèle d'analyse de la mobilité adapté aux objectifs d'apprentissage et d'éducation.
7. Former des professionnels de l'accompagnement pédagogique vers la mobilité, notamment en lien avec l'Education Nationale

CONCLUSION

Le droit à la mobilité est devenu le pendant d'un devoir de mobilité. Dans les territoires ruraux, les droits et les devoirs se retrouvent néanmoins du même côté de la balance, sans prise en compte de celui qui revendiquerait le droit de ne pas bouger, de ne pas sortir du territoire et de la ruralité.

Au-delà du village qui a servi de lieu d'étude, nous avons constaté que les villes alentours perdent également leurs habitants et s'éloignent à leur tour des centres de décision et de production. La fracture territoriale se joue ainsi entre ces villes et les métropoles, avec des élus et des habitants qui se battent encore pour conserver les lignes de bus ou des trains.

Pour la ruralité des petits villages éloignés des métropoles, cette fracture s'est transformée en cassure. L'espoir même de voir revenir des transports publics, des services publics ou des services de soins a disparu depuis longtemps. La disparition programmée à très court terme des enfants dans le village, donne le sentiment que tout pourrait s'arrêter très vite, malgré la douceur de vivre, malgré l'espace, la nature et l'enracinement de ceux qui restent.

Dans ce contexte, la recherche nous a permis de mieux comprendre les mécanismes de construction des ressources mobilité des jeunes qui habitent ces villages, avec des atouts manifestes pour bouger mais avec aussi le désir de pouvoir continuer à habiter la ruralité et parfois même le village qui les a accueillis à leur naissance. L'attachement des jeunes au village mais plus largement à la ruralité pourrait à ce titre être un moteur pour reconquérir les territoires. Mais lorsque ces jeunes s'installent dans une autre ruralité, ils vont invariablement plus près des grandes villes et ne restent pas dans une ruralité excentrée. Pour redonner du sens à la vie dans les petits villages et inverser le mouvement de cette mobilité, il convient de le mettre en parallèle avec les questions de relocalisation et de revalorisation des espaces de vie et donc de la ruralité. Il convient également de travailler en urgence sur la construction d'un continuum éducatif de mobilité responsable, afin de faire évoluer les représentations de la jeunesse sur la mobilité et ses liens avec l'environnement, en valorisant les atouts indéniables des territoires ruraux dans ce domaine et en sortant du regard citoyen sur la question.

Au-delà des orientations et des discussions qui peuvent résulter de la lecture de ce rapport de recherche, il appartient ainsi au Laboratoire de la Mobilité Inclusive de prolonger les débats, en interpellant le politique et la société civile et en construisant de nouveaux outils pour une mobilité inclusive.

BIBLIOGRAPHIE

- Anadon, M., Guillemette, F. (2007), La recherche qualitative est-elle nécessairement inductive ? Recherches qualitatives - hors séries – n°5 -pp 26-37. Actes du colloque Recherche qualitative : Les questions de l'heure, issn 1715-8702 – <http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revuee.html> Association pour la recherche qualitative
- Assailly, J-P. (2013), « Quelles innovations pédagogiques dans le cadre de la réforme du permis de conduire ? », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9 n°19 | 2013
- Aunis, E., Benet, J., Mège, A., Prat, I. (dir.). (2016) *Les territoires de l'autochtonie*, ISBN 978-2-7535-4888-6 Presses universitaires de Rennes, www.pur-editions.fr
- Berque, A. (2000), *Ecoumène et médiance*, éditions Belin.
- Boltanski, L. Thevenot, L. (1991), *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard.
- Bourdieu, P. (1979), *La Distinction : critique sociale du jugement*, Les Editions de Minuit.
- Bouron J-B. Georges P-M, (2015) *Les territoires ruraux en France. Une géographie des ruralités contemporaines*, Ellipses.
- Charlot, B. (1997), *Du rapport au savoir. Éléments pour une théorie*. Paris, Anthropos, Poche éducation.
- Coquard, B. (2019), *Ceux qui restent, Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, La découverte, Paris, 211 pages.
- Courty, G. (2007) *L'automobilisme et l'État : restauration, dévalorisation et mobilisation de l'automobile*, in Lannoy, P et Ramadier, T (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Bruxelles, Bruylant-Academia : 89–99
- Durkheim, E. (1898) *Représentations individuelles et collectives*. Sociologie et Philosophie, Paris, P.U.F. 1974.
- Favret-Saada, J. (2009), *Désorceler*, Paris, L'Olivier.
- Flipo, F. (2017). « *Qu'est-ce que l'écologisme ?* », Socio-logos [En ligne], 12 | 2017, mis en ligne le 17 juin 2017, consulté le 16 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/socio-logos/3143>
- Foucart, J. (2012). *La recherche sociale entre immersion et distanciation*. *Pensée plurielle*, 30-31(2), 271-282. doi:10.3917/pp.030.0269.
- Guha, R. (2014). Les idéologies de l'écologisme. *Mouvements*, 77(1), 34-47.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.-P. & Glad, A. (1999). *Théories et objectifs des mesures d'éducation et de formation*. In S. Siegrist (Ed.), *Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire. Vers une gestion théoriquement fondée du risque routier des jeunes conducteurs* (pp. 18-50). Résultats du projet européen GADGET, Groupe de travail n° 3. Berne.
- Hernja G. (2018), *Comment évaluer un dispositif mobilité*, TEC, Mobilité intelligente, N°239.
- Hervieu, B., Viard, J. (1996), *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*, Marseille, L'Aube, 160 p.
- Gallez, C., Kaufmann, V. (2009) *Aux racines de la mobilité en sciences sociales : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine*. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Presses Universitaires de Rennes, pp.41-55.
- Jouffre, Y. (2015), *Se mouvoir, une exigence sociale. Droit à la mobilité, droit d'ancrage et pouvoir de démobilité*, in : *La mobilité des publics en insertion, droit et pratiques*, sous la direction de Florence Faberon, Presses universitaires d'Aix-Marseille, Pages 31-44.
- Kaufmann, V. (2016), « *Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ?* », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire. URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259>

- Martineau, S. Recherche qualitative -Hors série -numéro 5 -pp. 70-81. *Actes du colloque Recherche qualitative : Les questions de l'heure*, ISSN 1715-8702. <http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revuee.html>
- Martinez-Alier, J. (1990). *Ecological economics: energy, environment and society*, Oxford, Blackwell, 1990.
- Meirieu, P. (2009). Le pari de l'éducabilité : Les soirées de l'enpjj. *Les Cahiers Dynamiques*, 43(1), 4-9. doi:10.3917/lcd.043.0004.
- Moscovici, S. (1976). *La psychanalyse, son image, son public*. Paris : Presses Universitaires de France
- Moscovici, S. (2003). 2. *Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire*. Dans : Denise Jodelet éd., *Les représentations sociales* (pp. 79-103). Paris cedex 14, France: Presses Universitaires de France. doi:10.3917/puf.jodel.2003.01.0079.
- Roy, M, Prévost, P. (2013), *La recherche-action : origines, caractéristiques et implications de son utilisation dans les sciences de la gestion*, Recherches qualitatives – Vol. 32 (2), pp. 129-151.
- Viard, J. (2019), *Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie*. Éditions de l'aube, 176 p.
- Vincent-Geslin, S., Ravalet, E. (2015), « La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques », *Sociologies* [En ligne], mis en ligne le 02 novembre 2015, consulté le 11 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5134>

BIOGRAPHIE DES AUTEURS



GÉRARD HERNJA

Docteur en Sciences de l'Éducation

Gérard Hernja est coordinateur de formation et de recherche pédagogique à l'École de Conduite Française. Il a été chercheur associé au Laboratoire Interrégional des Sciences de l'Éducation et de la Communication (LISEC Lorraine) entre 2005 et 2014. À ce titre, il a pu mener des travaux de recherche sur les problématiques du risque routier, de l'Éducation à la sécurité routière et du permis de conduire. Il a également travaillé sur l'apprentissage de la conduite dans les écoles de conduite sociales et associatives, avec un focus particulier sur la prise en compte des publics dits en difficulté. En tant que consultant, il a accompagné et piloté l'évaluation du dispositif permis de conduire de la plateforme mobilité du grand Nancy. Il intervient aujourd'hui lors de la formation des Conseillers Mobilité Insertion. Il accompagne le Laboratoire de la Mobilité Inclusive sur les problématiques d'apprentissage et d'Éducation à la mobilité.



ALAIN MERGIER

Sociologue, sémiologue, directeur de l'Institut WEI, membre de la fondation Jean-Jaurès

Sociologue consultant, Alain Mergier a enseigné la sémiologie aux universités de la Tadeo-Lozano et Javeriana à Bogota (Colombie). Il est aujourd'hui expert associé à la Fondation Jean-Jaurès. Il intervient auprès d'institutions, d'associations, d'entreprises sur les grandes problématiques des sociétés contemporaines : rupture sociale des milieux populaires, perception des risques, solitude, incivilité, mobilité en milieu rural, santé en milieu désindustrialisé, culture numérique des jeunes...

Il fut chargé durant trois ans des études qualitatives de l'Observatoire de la Confiance chez les jeunes de La Poste. Il réalise des études qualitatives sur les problématiques de mobilité pour SNCF et RATP depuis plus de vingt-cinq ans.