



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE EMMANUEL RAVALET ET LOURDES DIAZ OLVERA

N° 6, 2013

**SOCIÉTÉ NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE ET
INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL**

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2013

Case postale 5

CH-2002 Neuchâtel 2

www.alphil.ch

www.alphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch

© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie est une revue à comité de lecture issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards: cahiers de l'Institut de géographie*. Elle est référencée par la Bibliographie Géographique Internationale, Francis et Scopus.

N° 6, 2013

DOI : 10.33055/Geo Regards.2013.006.01

ISSN 1662-8527

Abonnements

L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à *Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie*.
Cotisations annuelles : membre ordinaire : 35.- ;
membre de soutien : 50.- ; étudiant(e) : 20.-
Abonnement (sans adhésion) : 33.-

Société neuchâteloise de géographie
Espace Louis-Agassiz 1
2000 Neuchâtel
www.s-n-g.ch

Vente directe et librairie

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses
Case postale 5
2002 Neuchâtel 2
commande@alphil.ch

Vente version électronique

www.alphilrevues.ch

Rédacteur :

Patrick Rérat

Comité scientifique et
de rédaction

Roger Besson, Katia Chardon, Frédéric Chiffelle, Antonio da Cunha,
Blaise Dupuis, Pierre-Yves Jeanneret, Raoul Kaenzig,
Francisco Klauser, Béatrice Lapray, Clémence Merçay,
André Pancza, Étienne Piguët, Raffaele Poli, Mark Reinhard,
Hubert Rossel, Jean Ruegg, Valérie Sauter, Ola Söderström,
Sarah Widmer.

Traduction des résumés :

Claude Fleischner, Hubert Rossel et les auteurs

Photographies de couverture : Lionel Rougé, Rachel Thomas et Patrick Rérat

Responsable d'édition :

Sandra Lena, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

ÉDITORIAL

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

L'objectif de ce numéro spécial est d'interroger la place de la proximité dans les modes de vie urbains contemporains. La proximité est d'abord une caractéristique archétypique du village et de la ville pédestre, celle qui précède la transition urbaine de M. Wiel (1999). Mais la proximité a-t-elle un sens uniquement dans ces espaces ? Les territoires occidentaux ont connu plusieurs transformations majeures, portées par une compression très forte des espaces-temps (Harvey, 1989). L'usage croissant de la voiture particulière, le maillage routier et autoroutier toujours plus serré, la construction d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse, le développement d'offres *low-cost* dans le transport aérien, tous ont participé de ce même mouvement. Dans un contexte où le lointain devient proche, la proximité s'en trouve nécessairement perturbée. Pour autant, et tel que le montrent J. Remy (1996) et plus récemment S. Vincent-Geslin et V. Kaufmann (2012), la grande mobilité n'est pas antinomique de la proximité. Elle se construit souvent pour garantir des ancrages locaux. Mais la proximité d'aujourd'hui est-elle la même que celle d'hier ?

Notre contexte contemporain est également celui de la montée des préoccupations environnementales, qui suggère de plus en plus distinctement la nécessité d'adopter des modes de vie plus sobres du point de vue des consommations énergétiques. Alors même que les villes s'étalent, que les métropoles s'étendent, les centres urbains denses redeviennent attractifs, la marche et le vélo reprennent une place qu'ils avaient laissée vacante pendant plusieurs décennies et, phénomène encore peu imaginable il y a dix ans, les parts modales de la voiture reculent dans ces territoires. Pour autant, au-delà de ces territoires centraux, les flux automobiles continuent de s'accroître. Quelle place la proximité a-t-elle dans ces territoires à plusieurs vitesses et qui présentent par ailleurs des caractéristiques différenciées, que ce soit du point de vue de la densité, de la composition sociale et de l'offre urbaine ?

Le troisième élément de contexte qu'il nous semble utile de préciser concerne la situation des économies occidentales. Leur morosité accompagne une rationalisation et parfois une limitation des dépenses publiques et privées. L'offre de transport ne peut continuer à se développer à coups de millions et les problèmes de financement des transports collectifs tendent à s'accroître dans certaines collectivités (FAIVRE D'ARCIER, 2010). Parallèlement, le chômage augmente et fait peser sur nombre de personnes des contraintes financières, voire des risques d'exclusion sociale. La proximité n'est-elle alors que l'expression spatiale d'une situation sociale difficile ?

Ce numéro spécial est l'occasion d'un effort d'analyse et de recherche sur les modes de vie de proximité des citoyens, leurs activités, leurs mobilités, leur rapport à l'espace ou encore les discours et les représentations qui sont les leurs. L'appel à contribution que nous avons lancé en avril 2013 a suscité plus de trente propositions. Cela montre l'importance des enjeux liés à cette question et l'enthousiasme scientifique pluridisciplinaire qui s'y associe. Ce recueil de neuf contributions n'est qu'un petit échantillon de l'intérêt porté à la thématique générale de la proximité dans les villes. L'appartenance disciplinaire des auteurs est variée, et certaines contributions ont pour co-auteurs des chercheurs de disciplines différentes. Nous encourageons ce dépassement des frontières disciplinaires pour mieux aborder l'objet de recherche qu'est la proximité. Dialoguent ainsi dans ce numéro géographes, sociologues, urbanistes et architectes.

Les terrains sur lesquels portent les articles sont principalement français (six contributions), les trois autres articles concernent la Suisse, l'Amérique latine et le Japon. Des monographies se mêlent à des travaux comparatifs. Du point de vue méthodologique enfin, des approches qualitatives (à partir d'entretiens et d'observations participantes), quantitatives et mixtes sont représentées.

Avant de présenter les contributions de ce numéro spécial, en prenant le soin d'examiner les enjeux qu'elles soulèvent et les enseignements qu'elles portent, nous proposons de discuter la manière dont sont définis les modes de vie et la proximité dans les articles de ce numéro, au regard de quelques-unes des acceptions usuelles que l'on retrouve dans la littérature.

DE QUOI LA PROXIMITÉ EST-ELLE LE NOM ?

Tout au long de ce numéro spécial, la proximité fait l'objet de définitions relativement précises permettant de circonscrire les approches respectives des auteurs. Pour autant, ces définitions sont nombreuses et ne se recoupent pas systématiquement. Nous proposons de rendre compte de cette diversité.

LE COUPLE PROXIMITÉ/DISTANCE

L'approche de la proximité suggérée dans l'appel et relayée, à des niveaux différents, dans tous les articles du numéro spécial est avant tout « géographique ». La proximité, en ce sens, s'oppose à la distance dans une acception « métrique ». La première distinction qui peut alors être faite concerne les objets qui vont être considérés comme proches ou éloignés. Dans leur contribution respective, C. Didier Fèvre d'une part, M. Berger, C. Aragau et L. Rougé d'autre part, et P. Rérat, D. Baehler et M. Gurtner par ailleurs étudient la proximité de la personne considérée ou de son ménage à des services et aménités urbaines diverses. Dans une perspective différente, la proximité *géographique* des personnes les uns vis-à-vis des autres est considérée dans la contribution de S. Fiori et R. Thomas. Elles considèrent la proximité entre les corps, une proximité plus spécifiquement physique et éprouvée.

Pour autant, la dimension *géographique* de la proximité aux services, ou aux autres personnes n'est souvent qu'une entrée. T. Besozzi et H. Marchal proposent ainsi dans leur article de distinguer proximités géographique et spatiale. La proximité spatiale telle qu'ils l'entendent dépend de la relation construite, de la familiarité,

entre les personnes et les espaces de leurs pratiques puisqu'elle relève de leur appropriation de ces espaces. Mettre la personne au cœur de la dialectique proximité/distance fait également partie des ambitions de recherche de C. Didier Fèvre, de M.-C. Fourny et L. Cailly. Ces derniers insistent sur la nécessité d'une approche sociocentrée de la proximité, qui dépend de chacun. L'enjeu est alors de savoir comment chacun construit sa « *géographie du proche* », selon leurs propres termes.

En ce sens, être géographiquement proche ne suffit pas à ce qu'une relation personnelle aux espaces ou aux individus soit établie. La littérature en études urbaines sur la notion de proximité s'inscrit dans cette perspective, avec une distinction fréquente entre proximité géographique et proximité sociale.

Le *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés* nous donne la définition suivante de la proximité : « *Configuration spatiale marquée par une faible distance entre deux ou plusieurs réalités sociales* » (LÉVY et LUSSAULT, 2013, 821). La proximité apparaît donc se définir par essence en opposition à la distance géographique, mais avec une attention particulière portée sur les réalités sociales. La proximité géographique entre des réalités sociales différentes n'est pas nécessairement liée à la construction d'une relation entre ces réalités sociales (GANS, 1961). Le célèbre article de J.-C. Chamboredon et M. Lemaire (1970), d'ailleurs plusieurs fois cité dans ce numéro spécial, souligne ainsi la distance sociale qui peut subsister entre des personnes pourtant géographiquement très proches. À l'inverse, la proximité sociale ne passe pas nécessairement par la proximité géographique. Pourtant, la sociologie urbaine a longtemps été une sociologie de quartier... On cherche le village dans la ville... Ainsi, B. Wellman et B. Leighton (1979) critiquent l'assimilation d'un quartier à un cadre pour les liens intracommunautaires : « *C'est tenir pour acquis a priori le pouvoir organisateur de l'espace* » (p. 113). Plusieurs contributions de ce numéro spécial (celles de C. Didier Fèvre, de M. Berger, C. Aragau et L. Rougé et celle de M.-C. Fourny et L. Cailly) portent sur des contextes périurbains et montrent ainsi dans quelle mesure la proximité peut être entendue au-delà des limites d'un quartier (et plus encore d'un quartier dense).

La proximité géographique est celle qu'on retrouve le plus souvent dans cet ensemble de contributions (comment les personnes s'approprient-elles les espaces géographiquement proches?), mais plusieurs parmi elles nous montrent d'autres formes de proximité qui peuvent se développer dans la proximité géographique. Ainsi, l'article de T. Besozzi et H. Marchal traite simultanément de la proximité sociale (rapprochement de groupes sociaux), spatiale (appropriation des espaces) ou encore relationnelle (construction de liens interpersonnels).

LE COUPLE PROXIMITÉ/MOBILITÉ

La mobilité spatiale s'opère à différentes échelles. Elle peut être locale, confinée dans le territoire du proche, mais permet également de gérer la distance (KAUFMANN, 2013a) et donc de sortir de la proximité géographique. Quel lien entretient-elle alors avec l'approche que l'on peut adopter de la proximité spatiale et sociale ?

La mobilité, le mouvement, militent pour que la proximité ne puisse être appréhendée de manière fixe pour chaque personne. En se déplaçant, chacun de nous parcourt des lieux différents et construit un système de lieux qui articulent les

espaces vécus. Chaque personne est polytopique (STOCK, 2006), elle vit dans des espaces différents au cours du temps, elle déambule chaque jour, chaque semaine, elle voyage chaque année, etc. En ce sens, chaque personne est amenée à construire, éventuellement, de multiples proximités. La mobilité offre à chacun des occasions d'entretenir et développer des liens de proximités relationnelles avec des gens éloignés géographiquement. Cette réflexion sur ce que fait la mobilité à la proximité est au cœur de l'article de M.-C. Fourny et L. Cailly.

Marie-Christine Fourny et Laurent Cailly, «Gérer les proximités et franchir les distances. L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine»

À travers les mobilités domicile-travail d'habitants de secteurs résidentiels périurbains d'Aix-en-Provence et de Grenoble, les deux auteurs étudient comment la mobilité permet de gérer la distance spatiale et de créer différentes formes de «mise en proximité» des lieux et des personnes. Dans leur approche, le déplacement n'est pas uniquement défini par un lieu de départ et un lieu d'arrivée mais par un espace-temps qui *«représente un moment qui fait sens... et s'inscrit dans la continuité avec les espaces qu'il relie»*. Les auteurs examinent quatre formes de proximité mises en œuvre lors des déplacements domicile-travail. Selon la première, le déplacement rapproche et assure la continuité entre deux lieux d'ancrage. Dans la deuxième forme, les TIC permettent d'occuper le temps, communiquer, effectuer des tâches à distance, ils sont les «opérateurs d'une proximité relationnelle» à distance. Dans la troisième, la proximité relationnelle est, au contraire, produite par la coprésence routinière dans le véhicule mais *«ces relations sociales peuvent aussi se prolonger ailleurs ou se voir renforcées par celles qui se déroulent dans les lieux d'ancrage»*. La dernière, enfin, concerne le voisinage du domicile. La proximité sociale et géographique contribue à «la solidarité dans la mobilité», que ce soit pour des problèmes ponctuels ou des organisations plus durables, et génère de la confiance pour des pratiques comme l'auto-stop. Cet article permet de montrer à quel point mobilité et proximité ne sont pas antagonistes. Les auteurs mettent ainsi l'accent sur les multiples espaces de coprésences offerts par la mobilité, qui sont des espaces de proximité temporaire dans lesquels il est possible que des proximités relationnelles soient construites (BODEN et MOLOTCH, 1994; URRY, 2002).

Finalement, les approches de la proximité dans ce numéro spécial illustrent bien les débats de la communauté scientifique sur le sujet. La proximité géographique reste une entrée pertinente de la réflexion sur la notion de proximité, mais la distance ne semble plus être le facteur premier. Comme dans l'économie de la proximité, on s'affranchit des effets de la distance à travers la proximité organisationnelle et informationnelle et les relations entre acteurs (SAVY et VELTZ, 1995; pour une synthèse de la prise en compte du facteur spatial dans l'économie de la proximité, voir GILLIO et RAVALET, 2012).

LES «MODES DE VIE» DE PROXIMITÉ, QUELLES APPROCHES ?

Si la proximité fait l'objet d'un effort particulier de la part des contributeurs de ce numéro spécial, les modes de vie sont moins directement abordés. La seule contribution dans laquelle ils sont définis est celle de P. Rérat, D. Baehler et M. Gurtner,

qui approchent cette notion à partir des pratiques, valeurs et préférences, en insistant sur la nécessité d'une approche plus distanciée sur les logiques de choix, en particulier résidentiels. Au-delà, il est question de style de vie comme «*marqueur social caractérisant l'identité militante*» dans la contribution de A.-L. Pailloux et A. Mège, et de mode d'habiter comme «*mise en proximité des lieux*» dans l'article de M.-C. Fourny et L. Cailly.

Derrière le relatif flou dans les définitions et dans les termes utilisés, c'est la relation entretenue par les personnes avec l'espace (en l'occurrence l'espace de proximité, quelle que soit l'échelle) et avec autrui qui est au cœur des travaux présentés ici. Comment cette relation est-elle préméditée dans le choix résidentiel (articles de P. Rérat, D. Baehler et M. Gurtner, de M. Berger, C. Aragau et L. Rouge)? Comment est-elle expérimentée (S. Fiori et R. Thomas)? Construite (T. Besozzi et H. Marchal, C. Didier Fèvre, L. Mestdagh et également M.-C. Fourny et L. Cailly)? Politisée (A.-L. Pailloux et A. Mège)? Planifiée (M. Rusicka-Rossier)?

Les approches des modes de vie dans les articles de ce numéro spécial sont très variables, mais renvoient finalement à la polysémie que ce terme recouvre. Aucun des articles ne rend compte des modes de vie des personnes avec un effort d'exhaustivité sur les différentes dimensions qui les constituent (quand bien même cet exercice serait faisable en quelques pages) mais, ensemble, les neuf articles nous offrent une vision large des modes de vie. Ainsi sont évoquées, derrière le dénominateur commun de «modes de vie», les pratiques de consommation, de loisirs, de sociabilité, les valeurs, les opinions, les préférences, les connaissances et expériences des personnes (GRAFMEYER, 1999; SCHEINER et KASPER, 2003, OHNMACHT *et al.*, 2009).

Sur la base des jalons posés dans ces premières pages, nous proposons maintenant de présenter les autres articles de ce numéro spécial en montrant dans quelle mesure ils permettent de réfléchir aux différentes formes de proximité qui peuvent se développer dans les modes de vie contemporains: (1) entre malaise social et revendication environnementale, (2) dans leur dimension personnelle et sensible, et (3) dans leur dimension politique.

ENTRE MALAISE SOCIAL ET REVENDICATION ENVIRONNEMENTALE

Pour parler en termes caricaturaux, les modes de vie basés sur la proximité concernent deux catégories de citoyens: ceux dans des situations d'exclusion sociale et ceux pour lesquels des choix, notamment de résider dans le centre d'une ville, sont possibles. Dans le premier cas, les ressources disponibles localement sont plus limitées (emplois, services publics de base, activités de loisirs...), alors que dans le second cas l'offre urbaine est bien plus vaste. Deux images opposées sont véhiculées par ces modes de vie: la proximité comme un échec social et la proximité comme un accomplissement social, culturel et environnemental. Au travers de ces deux exemples extrêmes, c'est l'échec d'une planification urbaine que l'on souligne, ou sa réussite. Sans remettre en cause les réalités sociales importantes dont traitent les deux visions successivement présentées, les tableaux brossés sont extrêmes. Ils supposent un degré maximal de contrainte dans les décisions de localisation résidentielle et de mobilité pour les premiers, minimal pour les seconds.

Catherine Didier Fèvre, «Être jeune et habiter les espaces périurbains: la double peine?»

S'il est bien une population que l'on peut s'attendre à voir confinée dans les espaces de proximité, c'est celle des jeunes étudiés par C. Didier Fèvre. Celle-ci compare dans son article les mobilités de loisirs de lycéens périurbains de l'Est et l'Ouest franciliens. Quelle que soit leur localisation géographique, ils font état dans leurs discours de la pénurie des espaces d'activités et de lieux de rencontre à proximité de leur logement, malgré les activités mises en place par certaines intercommunalités à leur intention (nous reviendrons sur les politiques communautaires de proximité en présentant les analyses de M. Berger, C. Aragau et L. Rougé). Pour dépasser cette pénurie, les jeunes investissent certains lieux à proximité de leur domicile, se les approprient, et réussissent ainsi à «exploiter des ressources de proximité»: arrêts de bus, place de village, salle de fêtes; même la voiture peut avoir un double emploi, comme moyen de transport et comme lieu de sociabilité. Plus que de proximité géographique, il s'agit ici de *proximité spatiale* (comme définie dans la contribution de T. Besozzi et H. Marchal). Dans des espaces très dépendants de la voiture, les plus jeunes ont peu d'autonomie pour se déplacer sur de longues distances et quitter leur quartier (services de bus et cars scolaires limités, pas de permis de conduire, difficultés pour se faire conduire par les parents). En réponse, que ce soit dans la périphérie Est ou Ouest, ils mettent en place des organisations et des solutions variées pour se déplacer: différentes formes de covoiturage, auto-stop; et ils marchent, parfois longtemps. Avec des modes de vie fortement ancrés dans la proximité, les lycéens arrivent aussi à franchir et s'affranchir des distances à la recherche d'aménités plus lointaines. Au travers de processus de socialisation plus ou moins aboutis, les activités de ces jeunes résultent en partie d'un apprentissage, d'une connaissance des lieux et des pratiques de déplacement véhiculés par la famille. Cela renvoie à une forme de capital spatial (LÉVY, 2013) et de capital de mobilité (KAUFMANN, 2013b). Ainsi, les jeunes périurbains de l'Ouest parisien, plus aisés et décrits par l'auteure comme plus socialisés à la mobilité, plus compétents, sortent plus souvent à la fois hors de leur commune et dans leur commune.

Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rougé, «Les mobilités des périurbains de l'Ouest francilien: vers une quête de proximité?»

Dans leur article sur le périurbain de l'Ouest francilien M. Berger, C. Aragau et L. Rougé nous rappellent que les situations diamétralement opposées entre proximité choisie et immobilité subie, mentionnées précédemment, ne sont pas majoritaires dans la réalité. À travers leur recherche sur plusieurs communes urbaines et rurales de la couronne périurbaine, ils éclairent la notion de proximité selon trois focales complémentaires: l'analyse diachronique 1990-2006 des mobilités résidentielles et des déplacements domicile-travail, le quotidien des habitants à travers des exemples de ménages périurbains, les nouvelles politiques locales en matière d'équipements dans le cadre des regroupements intercommunaux. L'analyse diachronique apporte une série de résultats qui vont dans le sens d'une réduction des distances, de la densification périurbaine et d'un système plus polycentrique: diminution des distances de déménagement, part non négligeable des déplacements de moins de 5 km ou 15 minutes, diminution des navettes domicile-travail de plus de 15 km... Les exemples de ménages types,

avec des ressources, des contraintes et des aspirations différentes, éclairent différentes formes de socialisation périurbaine, ou comment les habitants du périurbain s'investissent dans les espaces de proximité. Enfin, dans le cadre des nouvelles politiques territoriales, la répartition des équipements est pensée à une échelle intercommunale en garantissant une bonne accessibilité encore essentiellement automobile, avec toutefois quelques incitations pour l'utilisation des modes doux. Équipements et accessibilités contribuent ainsi à la densification des espaces périurbains et au recours à la proximité. Les auteurs nous montrent que les espaces périurbains ont eu besoin d'un temps de maturation pour se constituer en pôles suffisamment dotés et attractifs, et enfin devenir des espaces de proximité pour leurs habitants.

Patrick Rérat, Daniel Baehler et Maureen Gurtner, «Le choix de vivre en ville-centre : interactions entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne»

La contribution de P. Rérat, D. Baehler et M. Gurtner porte, dans une approche micro, sur les relations entre le choix de localisation résidentielle et la mobilité quotidienne. Les auteurs étudient le cas du quartier résidentiel du Parc de la Suze, dans la ville de Bienne. Produit de la régénération urbaine, le quartier est apparu dans les années 2000 à proximité du centre-ville et de la gare ferroviaire. Il est habité par une population plutôt âgée, instruite, aisée, avec une proportion importante de cadres et de rentiers/retraités et disposant d'un capital spatial élevé. Les éléments qui ont motivé le choix du quartier comme quartier de résidence renvoient pour une part aux caractéristiques du logement (qualité, sécurité et tranquillité du quartier, accès à la propriété), mais la proximité au centre-ville et l'accessibilité (modes doux et transports collectifs, urbains et interurbains) sont encore plus déterminantes. Afin de lier plus finement choix résidentiels et comportements de mobilité, les auteurs ont identifié cinq profils types d'habitants du quartier à partir de l'importance qu'ils attribuent à la mobilité dans le choix de localisation résidentielle et de leur utilisation effective des modes de transport. Si pour l'un des groupes la proximité est obligée du fait des difficultés physiques pour se déplacer, elle est pratiquée volontairement par trois groupes. Ils adoptent alors des comportements multimodaux où la voiture occupe une faible place, soit par conviction écologique, soit à la suite d'arbitrages entre coût, durée et confort des déplacements. Enfin, le dernier groupe, habitué aux déplacements en voiture avant le déménagement, n'a pas changé ses pratiques et la localisation centrale du logement s'explique plus par l'anticipation d'éventuelles pertes de capacités physiques avec l'âge. Comme le soulignent les auteurs, ces résultats rappellent que les effets des formes urbaines denses sur les modes de vie de proximité et les comportements de mobilité plus sobres ne sont pas mécaniques, même dans des situations de choix des habitants.

Au-delà des enseignements qui leur sont propres, ces trois articles militent pour une interprétation précautionneuse des modes de vie de proximité en termes de choix environnemental et de contrainte sociale. Le rapport des personnes à la proximité de leur logement, au-delà du choix résidentiel qui les a portées à s'installer où elles sont, est très variable d'une personne à l'autre. Valeurs fonctionnelle, sociale, relationnelle voire assurantielle (en prévision d'un avenir à mobilité réduite) s'entrecroisent aussi bien dans les centres urbains denses que les zones périphériques.

DANS LEUR DIMENSION PERSONNELLE, SENSIBLE

Nous avons insisté à plusieurs reprises sur la relation très personnelle que les personnes établissent avec leurs espaces de vie, et en particulier avec les espaces de proximité. Nous proposons de développer ce point en insistant sur la relation sensible à l'espace. Tels qu'évoqués dans la première partie de notre introduction, les modes de vie recouvrent de très nombreux éléments. Avec une visée synthétique, L. Pattaroni *et al.* (2009) et M.-P. Thomas et L. Pattaroni (2012) proposent de penser les modes de vie en partant d'analyses fonctionnelle, sociale et sensible de la relation entre les personnes et les territoires. Ces trois dimensions sont à mettre en parallèle des trois fonctions essentielles que sont respectivement «utiliser», «rencontrer» et «habiter». La dimension sensible telle qu'abordée par ces auteurs permet de fait de mieux comprendre les modalités par lesquelles les personnes s'approprient les territoires dans lesquels ils vivent. Ce focus sur le rapport sensible des personnes à l'espace est d'autant plus important sur la réflexion que nous menons sur la proximité qu'*«une des raisons des malentendus sur la proximité provient sans doute de l'irruption inopinée et implicite de représentations courantes portant sur l'intime dans les débats concernant les rapports de distance.»* (LÉVY ET LUSSAULT, 2013 : 822).

Sandra Fiori et Rachel Thomas, «Être piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ?»

Plus encore que sensible, S. Fiori et R. Thomas se plongent dans une expérimentation sensorielle de la relation entre les personnes et les espaces pratiqués. À Salvador de Bahia et à Caracas, les deux auteures décortiquent le vécu du marcheur en situation, avec l'ambition de préciser les effets du construit sur ce vécu. La méthodologie est originale, puisque plutôt que d'enquêter auprès des marcheurs de ces deux villes, S. Fiori et R. Thomas expérimentent elles-mêmes la marche au cours de plusieurs «*immersions sensorielles*», avec parfois une mise en situation de handicap visuel, pour mieux éprouver le terrain par les quatre autres sens. Les auteures ne connaissent pas les personnes qu'elles côtoient ainsi, pas plus que les rues qu'elles parcourent. Elles sont donc amenées à discuter des modalités de la construction d'un rapport sensible à l'espace, en terrain inconnu. La proximité des corps que la marche impose s'accompagne alors de divers conflits et d'un inconfort sécuritaire qui rendent le déplacement éprouvant. M.-C. Fourny et L. Cailly parlent dans leur article de l'espace-temps du déplacement comme «*un moment qui fait sens*», cet article permet d'en rendre compte. Tel qu'il est organisé, l'espace public segmente les populations selon leur position sociale. Dans leur voiture, les plus aisés sont à l'écart des agitations sensorielles, distances sociales et sensorielles accompagnent dans ce cas la proximité géographique. Au-delà, la très forte labilité qu'elles soulignent dans la construction de l'expérience sensible implique d'hypothétiques proximités relationnelles, nombreuses mais éphémères. Le temps du déplacement à pied est un temps de coprésence à part entière, avec des opportunités, mais nécessite un long apprentissage pour limiter l'inconfort qui le caractérise dans certains cas.

Thibaut Besozzi et Hervé Marchal, «Avoir une place dans la “proximité urbaine”. Ethnographie d’un centre commercial»

Avec une approche sociologique, T. Besozzi et H. Marchal réfléchissent aux différentes formes de proximité qui apparaissent dans le microcosme d’un groupe de personnes âgées qui prend ses quartiers dans un centre commercial du centre de Nancy. La proximité sociale au sein du groupe est forte : ils sont retraités appartenant à des catégories populaires et sont dans un processus de déprise (diminution du capital social, perte de mobilité physique, solitude...). Habitant à proximité du centre commercial (proximité géographique), ils s’y rendent régulièrement, s’installent dans les aires de repos et, en détournant l’usage premier du lieu (les activités marchandes), s’approprient ces espaces (proximité spatiale) pour en faire un lieu de rencontre, de sociabilité. La vocation fonctionnelle du centre commercial est détournée vers une fonction sociale, par le biais d’une relation sensible originale. Proximité sociale et proximité spatiale favorisent alors une proximité relationnelle sur la base d’échanges oraux sur des thèmes banaux (informations locales, météo, commérages...). Comme les auteurs le soulignent, la proximité relationnelle est alimentée par l’échange lui-même plutôt que par le sujet ou le contenu des échanges. À travers la mise en place de routines, de rituels spatio-temporels, le centre commercial est, pour ces hommes et femmes âgés, un espace de vie de proximité, où chacun a sa place sociale et spatiale par rapport au groupe. Si certaines des analyses de cette contribution rappellent celles évoquées par C. Didier Fèvre sur les pratiques d’appropriation de lieux de proximité des lycéens périurbains, ce qui les différencie est que parmi ces usagers non conventionnels du centre commercial la proximité relationnelle tissée dans la durée entre les individus n’existe que dans ce lieu et selon des temporalités précises, dans cette coprésence basée sur un entre-soi relativement éphémère.

Léa Mestdagh, «Les jardins partagés franciliens : un espace d’entre-soi»

L. Mestdagh analyse également la proximité sociale et relationnelle, mais auprès d’une autre population de citoyens, les classes moyennes, et dans un autre lieu, les jardins collectifs en Île de France. Son travail porte sur les jardins culturels ou partagés, dont les objectifs concernent les loisirs et la convivialité à travers la culture florale et esthétique. Ils se distinguent des jardins nourriciers ou familiaux, plus anciens et héritiers des jardins ouvriers, qui visent la production alimentaire. L’auteure organise sa contribution autour de trois axes : Quel est le contexte actuel des jardins collectifs ? Qui sont les jardiniers des jardins partagés ? Et enfin : Quelles sont leurs représentations sur leur activité et leur articulation avec le discours public et des associations ? À travers des éléments sur la genèse des deux types de jardins collectifs et leur fonctionnement (mode de gestion, critères de recrutement des jardiniers, organisation des parcelles...), L. Mestdagh met en évidence les différences qui en découlent, presque naturellement, dans la composition des populations de jardiniers. Les jardins partagés, localisés dans la ville dense et auxquels on peut se rendre à pied, ont été investis par les classes moyennes qui partagent traditionnellement des valeurs d’écologie, de démocratie participative et d’engagement local. L’observation participante menée par l’auteure dans un jardin parisien révèle que la proximité sociale et l’entre-soi (recrutement auprès des connaissances, obligation de participer à toutes les activités proposées, présence interdite aux enfants mineurs

des jardiniers...) sont les facteurs clés pour assurer le bon fonctionnement du jardin. Pourtant, selon les jardiniers eux-mêmes, des associations et des élus, les jardins partagés sont censés être porteurs de cohésion sociale locale et vecteurs de valorisation du quartier... Ainsi, malgré un discours d'ouverture, les jardins partagés peuvent parfois être des lieux où l'on favorise la proximité sociale pour faciliter la proximité relationnelle. Ces éléments invitent à une réflexion plus large sur l'impact d'un tel fonctionnement sur la ségrégation au niveau du quartier et de la ville.

La proximité n'est pas un donné, elle se révèle être un construit, ou à construire. L'établissement d'un rapport sensible à l'espace de la proximité relève d'un processus d'appropriation. Au regard des éléments présentés précédemment, il semble que cette appropriation soit plus facile dans des situations de proximité sociale, d'entre-soi.

DANS LEUR DIMENSION POLITIQUE

Deux articles abordent la proximité avec une approche orientée vers la sphère politique. A.-L. Pailloux et A. Mège questionnent la proximité comme mouvement de relocalisation militant et M. Rusicka-Rossier se penche sur les politiques d'urbanisme propices au développement des modes de vie de proximité.

Anne-Laure Pailloux et Arnaud Mège, « Militer pour la décroissance : du discours militant à la réappropriation de l'espace local »

Dans leur article A.-L. Pailloux et A. Mège se concentrent sur la place que prend la proximité dans les discours et l'action militante liés à un engagement pour le courant de la décroissance (qui remet en cause la place de la croissance économique dans nos sociétés). L'approche méthodologique est ethnographique et combine observation participante (voire participation observante), entretiens personnalisés et enquêtes auto-administrées. Les auteurs ont mené leurs investigations en France et en Belgique, dans plusieurs groupes militants. La proximité est appréhendée comme une norme au sens où elle apparaît comme « *l'espace de référence au sein duquel l'activisme militant est porteur de reconnaissance* ». En plaçant la proximité comme une norme contre les dérives sociales et environnementales néolibérales, les décroissants mettent au cœur même de leur discours l'objet qui constitue le thème de ce numéro spécial. L'échelle de la proximité, l'échelle locale, s'oppose alors à l'échelle globale, mondiale. Les vertus de la lenteur sont opposées à la vitesse des sociétés modernes. De ces discours émergent diverses pratiques dans lesquelles le local – ou la proximité – est la bonne échelle. Elles impliquent des éléments aussi divers que l'organisation monétaire (monnaies locales), les modes de consommation, les modes de sociabilité, les mobilités, les engagements associatifs, etc. Si l'on revient aux dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles des modes de vie, évoquées précédemment, on peut souligner l'idée pour les décroissants de ne pas limiter la relation à la proximité à une dimension purement fonctionnelle. Cette cohérence très grande entre discours et pratiques que permet la proximité semble même limiter la représentation politique du mouvement à l'échelle uniquement locale, celle de l'engagement pertinent, au détriment de l'échelle nationale... Les auteurs soulignent enfin l'existence d'une certaine proximité sociale entre les militants, qui semble, à l'image des jardiniers collectifs décrits dans l'article de L. Mestdagh, aider la mise en pratique des discours décroissants.

Monique Ruzicka-Rossier, «Le zonage revisité : l'enseignement de Tokyo»

À travers la focale de l'urbanisme et de la politique publique, M. Ruzicka-Rossier aborde la proximité métrique, géographique, à partir des principes de planification portés par le zonage et la mixité (ou non) des espaces urbains. L'auteure concentre ses investigations sur le cas de la capitale nipponne. En s'inspirant de deux modèles avec des objectifs et des modalités différents, le modèle prussien et le modèle états-unien, le zonage a été introduit au Japon au début du xx^e siècle. Aucun de ces modèles n'a été directement calqué, car d'une part l'introduction du zonage a eu lieu dans un contexte local spécifique et d'autre part parce que les autorités locales ont opté pour une lecture personnelle du zonage : «*Les autorités japonaises comprennent le zonage, comme elles souhaitent le comprendre...*» Le contexte d'alors est marqué par une réforme administrative, une réforme foncière et une présence forte d'un gouvernement central pour qui le zonage doit anticiper l'urbanisation et contribuer à l'essor économique à l'échelle nationale et internationale. Le zonage mis en place, hybride, devient «*un instrument stratégique national doublé d'une règle se calquant sur les normes sociétales*». Au lieu d'être exclusif, comme ailleurs, le zonage au Japon est inclusif et la proximité, pratiquée dans les unités administratives les plus fines, les *machi* (ville-quartier) est préservée. À travers l'exemple de Tokyo, M. Ruzicka-Rossier souligne le caractère simple et flexible du zonage japonais qui permet d'intégrer les besoins de changements d'utilisation du sol, selon les évolutions de la ville. Le zonage définit une typologie de zones mais leurs limites sont poreuses et, en mettant l'accent sur des droits à l'utilisation des sols plutôt que sur des obligations, la mixité (fonctionnelle, architecturale, d'usage) et la proximité sont conservées. Le zonage japonais relève en ce sens d'un cadre très souple pouvant facilement s'adapter à la manière dont les habitants s'approprient les espaces dans lesquels ils vivent et non le contraire, comme cela est pratiqué dans d'autres contextes.

Ces deux articles mettent finalement en exergue que la proximité peut aussi être un objet politique et qu'on peut parler d'une politisation de la proximité. Nous rappelons que la notion de politisation renvoie, en combinant les travaux de P. Bourdieu et de B. Latour (AUDIKANA, 2012), à une place nouvelle faite à la notion dans les lieux de décisions politiques d'une part, et à la faculté qu'a la notion de rassembler, de façonner des identités ou des groupes d'autre part. Les deux articles illustrent parfaitement ces fonctions. Pour le premier point, on remarque au travers de l'article de M. Ruzicka, et au-delà dans les articles de M. Berger, de C. Aragau et L. Rougé et de C. Didier Fèvre, qu'une prise en main de la notion de proximité dans des instances politiques territoriales, à des échelles différentes, est évoquée. Il est intéressant de noter à ce titre que cela semble concerner, dans le cas français, les communes centrales comme les communes périphériques. Quant au second point, il renvoie à la manière dont les modes de vie de proximité, via des organisations qui s'en réclament, se développent au travers de groupes qui se structurent et s'identifient à la notion même de proximité. C'est typiquement le cas des décroissants étudiés par A.-L. Pailloux et A. Mège, et des jardiniers décrits par L. Mestdagh. Sans développer plus avant cette réflexion sur la politisation de la proximité, il semble en tout cas que la proximité (re)prend une place nouvelle dans nos sociétés, et en particulier dans la sphère politique.

AVANT LA LECTURE DES ARTICLES...

Cette introduction a été l'occasion pour nous de prendre le temps de décortiquer la notion de proximité. En partant d'un travail de définition, nous avons souhaité mettre à plat les différentes acceptions croisées dans les articles du numéro spécial pour montrer ensuite comment elles s'articulent. À défaut de décrire des modes de vie de proximité, nous avons pu préciser la place variable et relative de la proximité dans les modes de vie contemporains. Une place qui se construit, qui n'est jamais garantie d'avance, qui évolue dans le temps et selon les gens.

Avant de vous laisser entrer dans le vif des articles de ce numéro spécial, nous tenons à remercier la maison d'édition, l'équipe de rédaction et le rédacteur en chef de la revue, Patrick Rérat, pour la confiance qu'ils ont bien voulu nous accorder et le soutien qu'ils nous ont apporté dans les différentes phases de préparation du numéro.

Nos remerciements vont également aux nombreux évaluateurs anonymes des manuscrits qui ont accepté de nous donner de leur temps. Pour finir, nous remercions les auteurs des articles, sans qui ce numéro spécial n'aurait pas pu voir le jour, pour leur travail et le dialogue très constructif que nous avons eu la chance d'avoir avec eux autour de leur contribution.

EMMANUEL RAVALET,

Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR),
EPFL, Lausanne

emmanuel.ravalet@epfl.ch

LOURDES DIAZ OLVERA,

Laboratoire d'économie des transports (LET),
ENTPE-Université de Lyon, Vaulx-en-Velin

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

BIBLIOGRAPHIE

- AUDIKANA Ander, 2012: *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011): construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse*, thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est.
- BODEN Deirdre et MOLOTCH Harvey, 1994: «The compulsion to proximity», in FRIEDLAND Roger et BODEN Deirdre (eds), *Nowhere. Space, time and modernity*, Berkeley: University of California Press.
- CHAMBOREDON Jean-Claude et LEMAIRE Madeleine, 1970 (1992): «Proximité spatiale et distance sociale: les grands ensembles et leurs peuplements», in RONCAYOLO Marcel et PAQUOT Thierry (éds), *Villes et civilisation urbaine, XIII^e-XX^e siècle*, Paris: Larousse, 503-520.
- FAIVRE D'ARCIER Bruno, 2010: «La situation financière des transports publics urbains est-elle "durable" ?», *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 58, 3-18.
- GANS Herbert, 1961: «The balanced community. Homogeneity and heterogeneity in residential areas ?», *Journal of American Institute of Planners*, 176-184.
- GILLIO Nicolas et RAVALET Emmanuel, 2012: *Comprendre l'économie des territoires*, Lyon: Éditions du Certu, collection Références.

- GRAFMEYER Yves, 1999 : « Mode de vie », in AKOUN André et ANSART Pierre (éds), *Dictionnaire de sociologie*, Paris : Le Robert & Le Seuil, 347-348.
- HARVEY David, 1989 : *The Condition of Postmodernity*, Oxford : Blackwell.
- KAUFMANN Vincent, 2013a : « Mobilité », in LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 677-679.
- KAUFMANN Vincent, 2013b : « Motilité », in LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 696.
- LÉVY Jacques, 2013 : « Capital spatial », in LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 147-149.
- LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel, 2013 : « Proximité », in LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 821-823.
- OHNMACHT Tim, MAKSIM Hanja et BERGMAN Max Manfred (eds), 2009 : *Mobilities and Inequality*, Farnham : Ashgate.
- PATTARONI Luca, KAUFMANN Vincent et RABINOVICH Adriana, 2009 : *Habitat en devenir. Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse*, Lausanne : PPUR.
- RÉMY Jean, 1996 : « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in HIRSCHHORN Monique et BERTHELOT Jean-Michel (éds), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris : L'Harmattan, 135-153.
- SAVY Michel et VELTZ Pierre, 1995 : « Économie globale et réinvention du local », La Tour d'Aigues : Datar/Éditions de l'Aube.
- SCHEINER Joachim et KASPER Birgit, 2003 : « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens : L'approche fondée sur le mode de vie dans un contexte de déplacements quotidiens et de planification », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176(2), 355-369.
- STOCK Mathis, 2006 : « L'hypothèse de l'habiter polytopique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestems.net/articles/lrsquohypothese-de-lrsquohabiter-poly-topique-pratiquer-les-lieux-geographiques-dans-les-societes-a-individus-mobiles/>
- THOMAS Marie-Paule et PATTARONI Luca, 2012 : « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », *Espaces et sociétés*, L'espace des classes moyennes, n° 148-149, 111-127.
- URRY John, 2002 : « Mobility and proximity », *Sociologies*, n° 36(2), 255-274.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie et KAUFMANN Vincent (éds), 2012 : *Mobilité sans racine. Plus loin, plus vite plus mobiles ?*, Paris : Descartes & Cie.
- WELLMAN Barry et LEIGHTON Barry, 1979 : « Réseau, quartier et communauté », *Espaces et Sociétés*, n° 38-39, 111-133.
- WIEL Marc, 1999 : *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles : Mardaga, collection Architecture et recherches.

GÉRER LES PROXIMITÉS ET FRANCHIR LES DISTANCES. L'AGENCEMENT DES PROXIMITÉS DANS LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE PÉRIURBAINE

MARIE-CHRISTINE FOURNY, UMR PACTE,
Université Joseph-Fourier-Grenoble 1
marie-christine.fourny@ujf-grenoble.fr

LAURENT CAILLY, UMR CITERES, Université de Tours
laurent.cailly@univ-tours.fr

RÉSUMÉ

L'analyse du vécu des navettes périurbaines permet de montrer une diversité des proximités engagées dans la gestion de la distance spatiale : mise en proximité des lieux de pratique par le vécu de l'espace-temps du déplacement, proximités liées à la médiation technologique, relations sociales de coprésence construites dans la mobilité ou activées sur les lieux de résidence et de travail pour l'organiser. L'agencement de ces formes conduit à défonctionnaliser le déplacement et à le transformer en espace-temps « habité », inscrit dans une continuité avec les espaces qu'il relie.

Mots clés : *mobilité, périurbain, proximité, interactions sociales, espace.*

INTRODUCTION

L'idée que la mobilité bouleverse le rapport des individus au territoire et le sens de la proximité a été développée par de nombreux auteurs. L'aphorisme d'Y. Chalas : « *La mobilité rend proche ce qui est loin* » (CHALAS et DUBOIS-TAINE, 1997) rend compte de manière expressive de ce qui apparaît comme un nouveau régime de proximité (RÉMY, 2004 ; LUSSAULT, 2013) dans lequel la mobilité permet de mettre à distance l'espace proche, tout autant qu'elle permet de recoudre les territoires du quotidien à des échelles étendues. Du point de vue des pratiques spatiales, il en résulte une multiplication et un éclatement des lieux pratiqués dont rendent compte des figures telles que la multiterritorialité, l'archipel ou encore le polytopisme (STOCK, 2004). Celles-ci mettent en évidence les effets de la vitesse et de l'accessibilité sur la relation entre des lieux distants, qui les rend suffisamment proches pour qu'ils s'insèrent dans l'espace usuel des pratiques. Si ces figures ont

une indéniable valeur heuristique, elles relèvent toutefois de la modélisation et de l'abstraction. Elles tendent notamment à négliger « l'entre-lieux » et « l'entre-temps » de la mobilité, réduisent le franchissement de la distance à une jonction entre deux points, et font ainsi de l'espace traversé un espace dénué de réalité géographique propre. Elles ne contreviennent pas de ce point de vue aux analyses plus anciennes opposant territoire et réseau, où la mobilité a pu être considérée tantôt comme un opérateur affaiblissant les territoires du proche (TUAN, 1977), tantôt comme un moyen de s'émanciper de rapports sociaux issus de la proximité spatiale et de se libérer des contraintes de la contiguïté (RÉMY, 2004).

S'éloignant de ces approches relevant d'une pensée sédentariste (CRESSWELL, 2001) ou simplement spatialiste, et s'inscrivant dans le débat dialectique mobilités/ ancrage ouvert par Hannam, Sheller et Urry (2006), un certain nombre de travaux tentent plus récemment de considérer conjointement territoire et réseau (ADEY, 2006 ; VODOZ *et al.*, 2004 ; MASSOT, 2010 ; LANNOY et RAMADIER, 2007 ; BOURDIN, LEFEUVRE et GERMAIN, 2005 ; BONNET et DESJEUX, 2000 ; ESPINASSE et LE MOUËL, 2012). Les analyses sociales et psychologiques portant sur la pénibilité (ARTICULO, 2011), les programmes d'activité (CHARDONNEL, 2010), le vécu (FRÉTIGNY, 2011 ; LANNÉEELLE, 2005 ; BELLANGER et MARZLOFF, 1996), les interactions sociales dans les déplacements (MEISSONNIER, 2001 ; FRÉTIGNY, 2013 ; DAEMS, 2007) ont notamment permis de substantier l'expérience de mobilité, contribuant à ouvrir la « boîte noire » dans laquelle les sciences sociales ont tenu le déplacement (HANNAM, SHELLER et URRY, 2006). Ces analyses restent souvent limitées elles-mêmes à la mobilité, peinent à examiner les rapports entre les espaces-temps du mouvement et les espaces-temps de la sédentarité, et, plus largement, à prendre en compte l'individu dans la continuité de ses pratiques et dans la diversité de ses expériences spatiales.

Des propositions appelant à considérer la mobilité comme une « reliance » (AMAR, 2012) ou un passage (PETERS, KLOPPENBURG et WYATT, 2010) tentent toutefois de répondre à cette lacune. Ces analyses en termes de lien inscrivent la relation entre espaces dans l'action. Elles montrent la consistance de l'espace-temps de la mobilité, la manière dont il se réalise et prend sens en fonction des intentions du déplacement. Reliance ou passage conduisent à poser la mobilité comme une manière d'organiser la coprésence, comme un projet construisant la proximité entre objets distants. Pour comprendre l'unité du vécu de l'individu, en regard de la diversité et l'éclatement des lieux de pratiques, importe alors le mode d'habiter (CAILLY et DODIER, 2007) par lequel s'effectue la « mise en proximité » des lieux. Celui-ci recouvre une multiplicité de manières d'être proches, en fonction du vécu de la mobilité, des choix modaux et des rapports aux lieux pratiqués. Resituée au cœur de l'habiter, la mobilité implique une maîtrise spatiale, une capacité de « faire avec l'espace » : instaurant une relative liberté vis-à-vis des contraintes de l'espace et permettant de jouer sur différents registres de proximité et de distanciation, elle conduit les individus ou les groupes à agencer leurs « géographies du proche » (LUSSAULT, 2013).

Dans l'objectif d'éclairer ces arrangements et de comprendre comment la mobilité prend place dans l'expérience spatiale des individus, nous proposons d'observer cette « fabrique des proximités » à travers la mobilité domicile-travail d'habitants périurbains. Le contexte périurbain donne un enjeu particulier à notre questionnement dans la mesure où cet espace a souvent été considéré comme emblématique

d'une crise de la proximité territoriale et d'avènement d'un nouveau régime de proximité (ASCHER, 1998; CHALAS et DUBOIS-TAINE, 1997; PINSON et THOMANN, 2001). Il constitue l'archétype d'un espace fragmenté où l'usage obligé de l'automobile conduirait à une «*totale absence de proximité corporelle*» (BÉGOUT, 2013), à de nouvelles formes de relégation ou encore à des proximités sociales exclusives (CHARMES, 2005, 2011). Les discours négatifs dont il fait l'objet incriminent par ailleurs le déplacement, soit en termes de durabilité sociale et énergétique, soit en termes de contrainte et de temps perdu. Dans le périurbain au moins, la mobilité serait ainsi cause et conséquence d'une inhabitabilité globale.

Notre approche des proximités inverse le questionnement. Elle conduit à se demander comment l'individu vit cet espace et le vit dans la continuité de son quotidien malgré des pratiques dispersées. Nous faisons ainsi l'hypothèse que le déplacement participe à la mise en proximité des lieux, non pas seulement dans sa fonction de connexion à travers le rapport distance/vitesse, mais également dans la manière dont il est habité. Nous entendons par là qu'il représente un moment *qui fait sens* (activité, sociabilité) et s'inscrit dans une continuité avec les espaces qu'il relie. Cette insertion se réalise notamment par la mobilisation et l'agencement d'une pluralité de formes de proximité.

Autrement dit, si la fabrication de la distance sociale dans la proximité spatiale a été démontrée (CHAMBOREDON et LEMAIRE, 1970), il s'agirait pour ce qui nous concerne d'établir la fabrication de proximités dans la gestion de la distance spatiale.

L'analyse s'appuie sur une enquête empirique, dont nous présentons les résultats après une première et courte partie théorique justifiant l'approche en termes de «mise en proximité». Elle détaille plusieurs formes de proximité activées dans la mobilité: i) la mise en proximité des lieux de pratique par le vécu de l'espace-temps du déplacement, ii) les proximités liées à la médiation technologique, iii) les relations sociales de coprésence construites dans la mobilité, ou iv) activées sur les lieux de résidence et de travail pour organiser la mobilité. D'un point de vue méthodologique, l'étude s'inscrit dans un programme de recherche consacré à l'habitabilité des espaces périurbains¹. L'enquête a été réalisée dans deux pôles urbains: Aix-en-Provence et Grenoble, sur des transects de déplacement aux caractéristiques similaires. Dans les deux cas, ont été choisis des secteurs résidentiels périphériques situés au-delà de la première couronne, avec une majorité d'habitats individuels. Les temps de déplacement sont supérieurs à 30 minutes (entre 30 minutes et 1 heure selon les cas). L'échantillon vise un panel de modes de transport: véhicule personnel seul, véhicule personnel partagé, covoiturage formel, bus express régional, bus métropolitain, TER, avec des combinaisons multimodales fréquentes. 24 personnes ont été interrogées, 9 à Aix et 15 à Grenoble, avec une parité hommes et femmes, entre 20 et 55 ans. Le groupe enquêté se compose de cadres, professions intellectuelles supérieures et professions libérales (9), d'employés (7), de professions intermédiaires (5) et d'étudiants (3).

¹ Programme de recherche ANR Espace et Société (2010-2014), intitulé: «TerrHab, de l'habitabilité à la territorialité, et retour: à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction». La recherche, dirigée par Martin Vanier, avec Marie-Christine Fourny et Romain Lajarge, est portée par l'UMR Pacte (Grenoble), l'UMR Citeres (Tours), l'UMR SET (Pau), l'UMR Ausser (Paris), l'EA Lidilem (Grenoble 3).

Les entretiens font appel à une méthode d'enquête développée dans les études de mobilité et dite « embarquée » (BÜSCHER, URRY et WITCHGER, 2011). Un double entretien est réalisé pour chaque individu d'où, au final, un corpus de 48 entretiens. Le premier entretien est réalisé pendant le déplacement domicile-travail et s'accompagne d'une observation des pratiques et des habitacles. Le questionnement fait interagir les observations et la personne interrogée, permettant un discours en temps réel sur les actions et événements du déplacement. Le second entretien dit de réactivation est réalisé au domicile, quelque temps après le premier. Il permet un retour sur les réactions notées précédemment, et repositionne le déplacement analysé dans le schéma de mobilité de l'individu et de sa famille, ainsi que dans ses relations sociales.

Les réflexions présentées ici portent sur la description des seuls parcours domicile-travail. S'ils ne permettent pas de saisir l'ensemble de la mobilité périurbaine, ils constituent de bons indicateurs de l'agencement des différentes formes de proximité par lequel le déplacement quotidien s'insère dans le vécu du territoire. Outre le type de transport et la motivation du déplacement qu'elles engagent, il convient de noter que les situations périurbaines observées particularisent le rapport à la mobilité. La durée du voyage spécifie les occupations notamment parce qu'elle permet d'engager des activités variées ou longues ; les conditions de déplacement dans les transports en commun sont relativement confortables, avec toujours des places assises ; la fréquence et la régularité des navettes donnent lieu quant à elles à des routines et favorisent la familiarité des lieux et des personnes. Les proximités analysées prennent place ainsi dans un contexte spatial et temporel particulier, produit par les conditions d'habitat périurbain, sans en être exclusives et sans recouvrir l'ensemble des mobilités possibles. Par la suite, l'analyse d'autres conditions de déplacement devrait permettre d'établir une éventuelle typologie des agencements de proximités.

MOBILITÉ ET PROXIMITÉ, DE L'ANTINOMIE À L'ARTICULATION

LA MOBILITÉ COMME MISE À DISTANCE

Au sein de la recherche urbaine, la question des liens entre mobilité, modes d'habiter et processus de métropolisation a marqué le tournant des années 2000. Une nouvelle figure de la proximité s'est alors imposée. Ces travaux convergent dans le fait de relier les mutations du rapport à l'espace des individus à des transformations anthropologiques majeures : autonomisation et affranchissement de l'individu par la mobilité, affirmation d'un individu « pluriel » engagé dans différentes sphères de socialisation (LAHIRE, 1998), ou encore multiplication des formes d'appartenance (individu, famille, groupes affinitaires, communauté, groupe social) et des identités socio-spatiales associées. La discontinuité des lieux de pratique et leur agencement par la mobilité ont conduit à mettre en évidence une nouvelle famille de spatialités que l'on peut énoncer comme celle des « territorialités en réseau » (FRÉTIGNY, 2013). Le terme vise à rendre compte de pratiques organisées en des lieux distants mais qui néanmoins représentent un mode d'habiter en tant que tel (STOCK, 2004). La mobilité supplée là aux formes de proximité classiques : familiarité, appropriation et relations sociales sont dissociées des lieux proches. Le rapport à l'espace issu de la mobilité et plus généralement des nouvelles technologies de communication conduit alors

les géographes (LUSSAULT, 2007, 2013 ; LÉVY et LUSSAULT, 2003) à distinguer deux formes de proximité, en fonction de la manière dont elles font intervenir l'espace :

- la proximité «topographique» reposant sur le contact immédiat et caractérisant les espaces marqués par la continuité et la contiguïté ;
- la proximité «topologique» qui fait intervenir un média, réseau de transport ou de communication, et se traduit par la connexité ou lien à distance.

LA MOBILITÉ COMME ACTIVATION DES OPPORTUNITÉS DE LA DISTANCE ET DE LA PROXIMITÉ

Dans l'analyse des espaces périurbains structurés par les réseaux et l'automobile, la mobilité périurbaine a été entrevue comme un opérateur de mise à distance affaiblissant les territoires du proche au profit de la proximité topologique : «*l'automobile coupe du contact avec l'altérité*» (RÉMY, 2005), «*les périurbains n'ont créé que des réseaux, c'est-à-dire des espaces discontinus et lacunaires, dont ils sont lourdement dépendants*» (LÉVY, 2002). Nombre de travaux en sociologie urbaine ou en géographie sociale opposent ainsi un type de proximité à un autre. Dans les approches centrées sur les individus et leurs compétences, la mobilité émancipe l'individu et augmente sa capacité de choix, au risque de considérer l'immobilité et la proximité sur le mode exclusif de la proximité subie, de l'entre-soi contraint, de l'isolement. Inversement, lorsque l'accent est mis sur la valeur et les avantages sociaux de la proximité physique (en termes de relations sociales, de ressource, de capital d'ancrage), la mobilité est appréhendée comme quelque chose de subi qui renvoie à l'exécution obligée d'une injonction normative.

L'approche par les collectifs localisés comporte les mêmes contradictions. Tantôt la mobilité est appréhendée comme ce qui délite les relations de proximité et reconstitue des sociabilités en réseau (ASCHER, 1998), tantôt comme ce qui favorise les replis communautaires (CHARMES, 2011), tantôt ce qui favorise la reconstruction de rapports sociaux de proximité plus ou moins mythiques (JAILLET et BRÉVARD, 2003).

Ces interprétations, si elles s'opposent sur le résultat, évaluent chacune la proximité en termes d'effets d'espace sur les rapports sociaux. La mobilité cependant conduit à la poser en termes d'action pratique (URRY, 2005 ; CLOT-GOUDARD, 2008 ; TILLOUS, 2012 ; LUSSAULT, 2013). Elle introduit une possibilité de choix et de compromis entre les avantages de la distance et de la proximité. Des études empiriques montrent ainsi que les postures les plus fermes de mise à distance spatiale peuvent être le fait de personnes très impliquées dans des formes intenses de relation aux autres, par la participation à la vie municipale ou associative par exemple (DODIER, 2009). Les choix résidentiels font voir également une proximité désirée : le mythe de la convivialité villageoise est un puissant moteur du désir de vivre ensemble dans les espaces périurbains (DODIER, 2012). Les contraintes de la contiguïté peuvent être dépassées grâce à l'éloignement qu'autorise la mobilité, mais aussi dans l'interaction sociale, par une gestion sélective de mise à distance et de participation. Cette position place contiguïté et connexité sur un même registre d'action, toutes deux participant à un même « univers d'opportunités » (RÉMY, VOYÉ et SERVAIS, 1996) et constituant le capital spatial (FOL, 2010 ; RIPOLL et TISSOT, 2010).

L'actualisation de ces opportunités est fonction de choix rationnels (distance aux services) mais elle ressortit aussi des actions, motivations et intentions individuelles. Les relations de voisinage manifestent une « inattention civile » différente de l'indifférence, et compatible avec une disponibilité potentielle pour des services occasionnels avec « *des règles complexes de distance/proximité qui accroissent la possibilité de s'autodéterminer* » (RÉMY, 2007). Plutôt qu'un antagonisme, il y aurait donc une combinaison entre régimes de proximité, relevant d'effets sociaux (capacités), d'effets d'habiter (désirs, styles de vie) et d'effets d'espace (cadre construit).

DU RAPPORT MOBILITÉ/PROXIMITÉ COMME CO-CONSTRUCTION

D'autres travaux interviennent à l'encontre de la dissociation mobilité/territoire et invitent à observer un temps non pas perdu, mais plein (HANNAM, SELLER et URRY, 2006). Les approches interactionnistes montrent ainsi les sociabilités et les compétences développées dans les habitacles (BOURDIN, LEFEUVRE *et al.*, 2005 ; MEISSONNIER, 2001 ; TILLOUS, 2012). Appréhendées d'un point de vue expérientiel, mobilité et immobilité ne s'opposent pas mais constituent des modalités différentes de mouvement. Les analyses des déplacements en termes de mobilité invitent à observer le voyage tel qu'il est construit dans des activités spécifiques, dans les rapports aux autres et à l'espace (ADEY, 2006). Elles font entrevoir la complexité des jeux entre proximités. Le changement physique dans l'espace accompagne la rencontre avec autrui à petite échelle (THOMAS, 2004) ; réseaux de mobilité et réseaux communicationnels s'imbriquent pour offrir la possibilité « *d'embrayer une action dans un espace à partir d'un autre* » (LUSSAULT, 2013). Dans les perspectives pragmatistes et constructivistes, c'est le vécu même de la mobilité qui doit être mis en relation avec l'intention de rapprochement (PETERS et KLOPPENBURG, 2010). La notion de passage considère ainsi le déplacement comme « projet » dans la succession des opérations permettant de le réaliser.

Nos travaux s'inspirent de ces orientations. Nous considérons le déplacement non seulement comme un espace-temps investi d'usages et de rapports sociaux mais aussi relié de manière signifiée et signifiante aux autres lieux du quotidien urbain (PRADEL *et al.*, 2014 ; TERRHAB-MOBILE, 2013). Il engage ou crée du côtoiement dans les espaces et suscite des formes de proximité singulières et relatives au mouvement. Il implique et mobilise des formes de proximité physiques diverses (voisinages résidentiels, professionnels, récréatifs) et/ou des proximités relationnelles qui participent de sa construction. Inversement, les voisinages des lieux ou des territoires se nourrissent de proximités inédites qui s'ancrent dans la spatialité des réseaux (LÉVY, 1999).

Plutôt que de considérer qu'un régime de proximité l'emporterait sur un autre, nous retenons l'hypothèse que les trois modalités de *mise en proximité* (coprésence, déplacement physique, communication à distance) interagissent pour redéfinir les formes de rapport à l'espace. Considérant que l'individu joue de ces différentes technologies, nous questionnerons la manière dont la pratique et l'organisation de la mobilité mobilisent et construisent diverses formes de proximité – non pas juxtaposées – mais actionnées et reliées par des actes.

MOBILITÉ ET AGENCEMENT DES TYPES DE PROXIMITÉ DANS LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES PÉRIURBAINS

Sur la base des enquêtes par entretiens et des observations en situation de déplacement, nous avons distingué divers types de proximités engagées dans la mobilité. Ils renvoient aux formes définies précédemment, de la proximité physique pour une part, de la proximité topologique impliquant un déplacement ou une technologie de communication d'autre part. Rappelons qu'il ne s'agit pas de décrire chacune d'elles mais d'en examiner les agencements et le rôle dans la gestion de la distance.

Quatre modalités de « mise en proximité » apparaissent. Une première fait intervenir la relation entre les lieux de travail et de résidence. Elle montre une gestion de la distance au travers d'une organisation temporelle des activités, qui s'effectue sous la forme d'un passage progressif d'une sphère à une autre. En tant qu'espace-temps inséré dans le vécu quotidien, le déplacement permet de construire la continuité entre les lieux d'ancrage.

Un deuxième jeu de proximités est lié à l'usage des TIC. Ces derniers contribuent à instaurer cette continuité. Ils introduisent une relation à distance tout en modifiant les relations présentes et le vécu du déplacement.

Une troisième modalité est celle des relations sociales de coprésence. Dans les situations de mobilité, au sein des habitacles, elles définissent une sociabilité particulière. Si la routine peut permettre de tisser des liens et des réseaux limités à cet espace-temps, elle conduit aussi à accepter la mise à distance. On peut s'engager dans une interaction de voisinage mais aussi s'en retrancher au travers d'activités individuées ou de relations à distance.

Un quatrième aspect engage la proximité résidentielle, dans ses liens avec l'organisation de la mobilité. Cette proximité de voisinage, fondée sur l'interconnaissance issue du côtoïement dans un même lieu, est activée pour réduire les contraintes ou les aléas d'un déplacement quotidien. Elle constitue ainsi une ressource dans la gestion de distance.

Ces catégories ont essentiellement une valeur analytique, mais ne sont pas indépendantes l'une de l'autre dans le vécu quotidien. L'une interagissant avec l'autre, elles dressent un système complexe d'agencement de formes de proximité (côtoïement, coprésence, médiée, continuité).

LA GESTION DES ACTIVITÉS ET DES RELATIONS SOCIALES DANS LA MISE EN PROXIMITÉ DES LIEUX

Plutôt qu'une simple rupture, le déplacement assure la continuité de la vie périurbaine et constitue un moment de *mise en jeu* des sphères d'activités (donc des proximités) autour desquelles s'ancre le quotidien de l'individu. Il donne lieu à des activités transitionnelles, des formes de mise à distance et/ou de prolongement d'activités, ou encore d'hybridation des sphères. Le moment consacré au déplacement peut constituer ainsi un moment d'activités propres, plus ou moins actif selon les individus, plus ou moins diversifié selon le mode de transport. Sieste, lecture, musique, radio, podcasts, téléphone, mails, jeux, vidéos, discussion, repas, travail

offrent un considérable volant d'activités. Elles représentent une première forme d'insertion du déplacement dans l'organisation de la journée, qu'il soit agréable ou non : « [je fais] *plein de choses ! J'écoute de la musique, je chante, je pense à ce que je vais faire la journée, [...], est-ce que j'ai des courses à faire, des rendez-vous, par quoi je commence quand j'arrive au boulot...* » (L., Grenoble, voiture)².

Le déplacement peut être investi sur le mode de la bulle. Il autorise alors le repli sur soi, ou permet des occupations qui le positionnent en rupture des pratiques et des sociabilités communes : « *C'est aussi un temps à moi, et c'est vraiment intéressant... C'est une parenthèse* » (F., Grenoble, bus). Mais il peut également instaurer une transition d'un lieu à un autre. De nombreux entretiens soulignent ainsi un désengagement graduel de la sphère d'activité que l'on quitte, suivi d'un engagement progressif vers la sphère de destination. La sieste par exemple n'est pas liée à l'ennui du transport mais présentée comme une manière de « *finir sa nuit* » (D., Aix, bus). Plus généralement, on observe une anticipation et mise en condition vers le travail : « *J'essaye de... Voilà, je réfléchis à ce que je vais faire* » (A., voiture, Grenoble), et au retour, une mise à distance et une entrée dans la sphère domestique : « *Le soir quand je rentre c'est "Qu'est-ce qu'on va manger ce soir ?"* » (Idem).

Cette progression suggère que l'espace-temps du déplacement fait office de sas. C'est là que se négocie le passage de la sphère du travail à celle de la famille et inversement. « *C'est le moment où l'on passe d'un état de travail à un état de... dans le cercle privé, et c'est forcément... c'est aussi un sas* » (F., Grenoble, bus). Les interférences sont gérées par le déplacement : « *Quand je reviens, ben, voilà, si j'ai eu des soucis dans mon boulot... je prends un moment pour... j'essaie d'évacuer* » (V., Grenoble, voiture) ou « *Le soir quand je sors d'une réunion, je tape peut-être tout de suite les comptes rendus [...]. Comme ça, c'est fait en rentrant...* » (N., Aix, bus), et permettent que chaque lieu soit totalement consacré à une sphère d'activité. D'autres encore évoquent une succession des activités selon le moment du parcours, ou des repères paysagers à partir desquels ils sont « chez eux » ou « en ville ». Ce ressenti du déplacement conduit à complexifier la figure de la multiterritorialité. Il révèle qu'elle ne fonctionne pas comme une juxtaposition simple des lieux, où les transports constitueraient une discontinuité, mais montre plutôt que le déplacement s'inscrit dans un jeu de distanciation et d'insertion progressives entre des sphères d'activités distinctes, ancrées dans des territoires bien circonscrits. D'une certaine manière, la mobilité étire, articule et parfois mélange, et finalement recompose à l'articulation du fixe et du mobile les proximités disjointes d'un quotidien polytopique.

LE JEU DES PROXIMITÉS MÉDIÉES : LES TIC DANS LE DÉPLACEMENT

L'utilisation des supports numériques et de communication à distance dans les transports en commun a été bien décrite (BROWN *et al.*, 2002 ; SELLER et URRY, 2006) notamment dans ce débordement des vies privées allant à l'encontre d'une bonne distance sociale entre usagers (JAURÉGUIBERRY, 2003). Dans nos entretiens, dans ces conditions particulières de navettes quotidiennes, elle augmente le champ des activités possibles, et peut d'une certaine manière faire de la mobilité le moment

² Dans les références des citations, pour faciliter le repérage de la région d'enquête, nous avons mis le nom de la ville-centre plutôt que celui du site résidentiel périurbain.

dévolu à une activité propre et programmée : la préparation de sa répétition musicale, le livre audio qu'on ne lirait pas autrement, pour les automobilistes par exemple.

Les technologies numériques participent également à la transition évoquée précédemment. Le temps de travail est prolongé ou anticipé par un travail sur «dossiers» classique, mais aussi et surtout grâce à l'ordinateur ou autre tablette numérique permettant de régler un certain nombre de tâches : mails, prises de contact téléphoniques. Le téléphone enfin fait du voyage le moment de la relation sociale. Il organise la continuité de la journée en lien avec d'autres individus, autant d'un point de vue familial que professionnel : *«Je pense à tout en fait. J'organise ma journée parce que j'ai parfois des coups de fil à passer. Sur mes heures de travail, je peux pas téléphoner... Donc j'organise souvent ma journée le matin en voiture quoi. Je prends mes rendez-vous, tout ce que je dois faire en gros!»* (V., covoiturage, Aix). Le train et la voiture via (dit-on) les systèmes mains libres constituent pour certains des salons de «conversation» adaptés à une relation à distance : *«Le soir, téléphone... On en profite pour contacter des amis qu'on a pas vus depuis un petit moment... On va dire c'est un peu le moment privilégié pour recontacter...»* (H., voiture, Aix); *«Bah, c'est pas du temps perdu car je rentabilise au maximum ce temps pour téléphoner, penser à tout. Sinon je devrais quand même le faire, donc non ça va...»* (D., voiture, Aix).

Le téléphone permet aussi la synchronisation ; la réussite du covoiturage en particulier est liée à un parfait ajustement temporel. Il structure l'échange d'information en temps réel sur les conditions de circulation. On informe notamment sur les bouchons et les accidents, pour permettre à chacun d'optimiser son itinéraire : *«Nous, on devait partir, et puis en fait, lui, il s'est trouvé... Il y avait un bus qui a eu un carton... Donc, en fait... il nous a appelés pour nous prévenir... Et il nous dit : "Ben, ne partez pas..."»* (M., Grenoble, covoiture + vélo). Le téléphone permet ainsi d'activer un réseau social de personnes mobiles, pour contribuer à augmenter la bonne gestion du déplacement. Qu'ils servent à occuper le temps de déplacement, à effectuer des tâches à distance ou à communiquer, les instruments de communication constituent ainsi les opérateurs d'une proximité relationnelle mettant en coprésence des individus distants et reliant des lieux éloignés.

LES RELATIONS DE PROXIMITÉ PHYSIQUE DANS LA MOBILITÉ (AU SEIN DES TRANSPORTS)

Cet espace en mouvement est aussi un lieu de proximité «physique», que l'usage des nouveaux médias ne réduit pas à une somme d'individus isolés dans leurs sphères d'activités. Dans ce contexte particulier des navettes périurbaines, la fréquence des déplacements et la régularité dans les trajets façonnent des collectifs d'usagers. Des reconnaissances et des familiarités s'instaurent, entraînant des sentiments de proximité, voire une identité de «navetteur» que nous qualifions d'identité de mouvement (PRADEL *et al.*, 2014, à paraître). On retrouve *«les mêmes personnes, et on a sympathisé aussi parce qu'elles font les mêmes trajets»* (U., Aix, bus), ce qui donne lieu à des relations amicales spécifiques : *«Les "amis du train" moi j'appelle ça. On se voit tous les jours...»* (T., Aix, train/bus). L'anonymat est ainsi transformé par la routine. Les interactions sociales sont également facilitées par une continuité des relations sociales développées sur les lieux d'origine et de destination. Des personnes

fréquentant la même entreprise ou les mêmes associations se reconnaissent, se regroupent et instaurent des rituels (jeu de cartes) donnant progressivement lieu à des groupes dont l'existence est limitée à un tronçon du déplacement. Les règles de comportement qui se mettent en place témoignent également d'une sociabilité particulière. Les interactions peuvent être très ténues, mais aussi très intenses, dans une intimité que favorise l'habitacle étroit de la voiture : on se raconte, discute ou se dispute entre covoitureurs et « *c'est un lieu... comme un bistrot, quoi, c'est un lieu où des choses se passent, mais là, ça se passe dans la voiture, quoi* » (S., Grenoble, covoiturage). Mais avant tout, elles sont caractérisées par une variabilité acceptée. D'aucuns discutent avec leurs passagers ou leurs voisins, d'autres « mettent la musique à fond ». La relation est elle-même gérée dans l'espace-temps de la continuité. Les moments de repli individuel et les moments d'interaction sociale s'inscrivent dans la transition des activités dont nous avons fait état : « *Après, y'a des gens le matin qui veulent être tranquilles le matin, qui veulent pas entendre les autres parler et être dans leur bulle. Moi je suis comme ça* » (D., Aix, bus). Cette variabilité dans l'ouverture à l'autre est acceptée, identifiée, et pour le moins on sait qu'il n'y a pas de garantie sur un type d'interaction : « *Parfois, c'est pas pratique mais souvent les gens vous le disent quand ils ont un truc à faire* » (B., train, Grenoble). Il existe ainsi une reconnaissance de la position de chacun dans « le sas » qui témoigne d'une gestion entre les différents types de proximité : le lien mental aux lieux d'ancrage produit une distance sociale ; inversement, la proximité physique avec les personnes présentes crée une sociabilité originale et distincte de celle développée dans les lieux d'ancrage.

LES RELATIONS SOCIALES DE PROXIMITÉ AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Si l'on considère non plus seulement le vécu mais l'organisation de la mobilité, la coexistence de différents types de proximité prend une autre signification. Apparaissent des proximités physiques activées de manière volontaire, notamment les interconnaissances de voisinage ou de travail. Inversement, les liens issus de la fréquentation dans les transports participent à forger des liens au sein des lieux d'ancrage. Il en ressort une image originale du périurbain, dans laquelle la mobilité ne contrevient pas aux liens de voisinage mais les valorise et les conforte.

Rappelons d'abord que les relations de voisinage demeurent vivaces dans le périurbain. L'homogénéité dans les groupes d'habitat donne lieu à une certaine homogénéité dans les styles de vie, à des similitudes sociales et démographiques, d'où sont issus des pratiques communes et des lieux partagés. Associations de parents d'élèves ou AMAP, fêtes de village, marchés, sont autant d'expressions d'une vie collective et de réseaux sociaux actifs. Ces formes de voisinage n'excluent pas la recherche d'une certaine distance sociale, ou plutôt d'une « tranquillité sociale » au sens où les liens de proximité doivent pouvoir être choisis et non pas subis (RÉMY, 2004 ; DODIER, 2009). Elles reposent généralement sur une forme de cordialité bienveillante qui implique *a minima* le respect de l'intimité et des règles de courtoisie, mais impliquent très fréquemment des rapports de réciprocité (CAILLY, 2014, à paraître). Même réduits, ces liens de voisinages sont opérationnels.

L'interconnaissance issue de ces relations résidentielles suffit à susciter une solidarité dans la mobilité. Elle est mobilisée en cas de problèmes ponctuels et

banals, pannes ou grèves, et peut aussi donner lieu à des systèmes d'entraide pérennes, comme dans le voiturage des enfants. La proximité en est une dimension essentielle, ne serait-ce que parce qu'elle permet une convergence, dans la destination, dans le lieu de départ ou dans l'itinéraire. Associée à l'appartenance locale, elle s'avère également un puissant facteur de confiance.

Ce facteur intervient par exemple pour l'auto-stop. Celui-ci entraîne une méfiance bien connue de l'inconnu : *« Enfin, c'est peut-être malheureux pour les auto-stoppeurs, enfin je ne prends jamais d'auto-stoppeurs »* (H., voiture, Aix). Mais cette méfiance disparaît dès lors que la demande de mobilité engage la localité : *« On sait en fait que les jeunes vont à Saint-M.... Moi la première fois ça m'est arrivé en revenant... d'en croiser [des jeunes], de les voir faire du stop et là, dans ces cas-là, c'est quelque chose... qui est connu »* (L., Aix, bus + voiture). Ce type de confiance de proximité conduit à circonscrire une aire d'entraide. C'est une fois sorti du réseau urbain, lorsqu'on a la garantie qu'il s'agit bien d'une mobilité locale, que le stop est accepté : *« Moi, je prends n'importe qui en bas, qui remonte [vers le village]. » « Et vice versa »* (P., covoitureur, Grenoble).

Le covoiturage, quant à lui, met en jeu une organisation sollicitant des interactions à distance et des partages partiels de parcours. La coordination suppose tout d'abord une proximité dans les lieux desservis. Celle-ci n'est pas confinée à un strict voisinage. Le déplacement automobile autorise des détours dans la dépose ou la prise d'un passager : *« Les gens ne me prennent pas au pied de ma porte. Je suis quand même obligée de prendre ma voiture... sur 2... 3 - 4 km, quoi, en fait »* (A., voiture, Grenoble). La relation suppose également une proximité de réseau, avec une similitude dans une portion de parcours et une desserte de nœuds de réseau à partir duquel chacun peut bifurquer et poursuivre son itinéraire. Les covoitureurs se retrouvent sur des parkings d'entrée et de fin d'un réseau d'un niveau d'échelle, se séparent en des gares ou des arrêts de bus à partir desquels les trajets peuvent se poursuivre en s'individualisant. Dans cette relation de comobilité, la proximité physique mobilise un espace dont la forme s'apparente à celle d'un sablier : l'aire du proche est celle du bassin – résidentiel pour une part, de travail d'autre part –, desservant de mêmes lieux de connexion, entre lesquels se fait un trajet commun. Ce type de logique confère un enjeu particulier aux parkings de covoiturage, qui deviennent ainsi de nouvelles plates-formes d'interconnexion des espaces périurbains.

Inversement, les relations créées solidarisent le voisinage. La relation d'entraide qui se construit autour de la mobilité participe à la fabrication de la sociabilité : *« Un des premiers trucs, c'est que... nous, ben, on s'est très, très vite mis en relation avec d'autres parents qui étaient dans le même coin, pour emmener les enfants à la gym... tu vois, pour toutes les activités périscolaires. Donc, on faisait des voitures. Ça a tout de suite été comme ça. Et en fait, en six mois, on avait un réseau de copains avec les enfants... incroyable »* (V., voiture, Grenoble). Elle mène à la constitution de petits collectifs amicaux, qui progressivement s'élargissent à d'autres activités. *« Et tu vois, même... récupérer nos légumes de l'AMAP, ou du machin, tu... on n'y va pas tous. Il y en a un qui y va, et puis l'autre qui les pose chez soi. Et puis voilà, quoi. Tout le monde ne se déplace pas, quoi. »* (V., voiture, Grenoble). La mobilité n'est donc pas suffisante en soi, elle constitue une opportunité de liens, qui se développent en se greffant sur une proximité locale et des activités communes.

CONCLUSION

Plutôt que de donner à voir une mobilité fonctionnelle, simple outil au service de la proximité des personnes et des lieux, ces enquêtes en suggèrent une territorialisation. Dans les limites d'une étude exploratoire et dans les contextes spatio-temporels particuliers des sites périurbains que nous avons examinés, la mobilité apparaît comme une sorte de matériau relationnel. Elle instaure des proximités au sein des habitacles, régulées par des règles de sociabilité particulières, peut générer des réseaux sociaux ou des collectifs liés au partage d'un parcours. Elle constitue également un espace-temps qui pour certains est propice à l'échange à distance. Les solidarités autour de la mobilité supposent quant à elles que des interconnaissances de voisinage ou de travail soient confortées par ces liens d'entraide et de partage. Les conditions de mobilité contribuent ainsi à activer et sélectionner les rapprochements issus de mêmes conditions sociales ou territoriales. L'occupation de l'espace-temps du déplacement montre également une gestion de la distance : le lien est pleinement lieu, pour reprendre l'intitulé de l'ouvrage de ESPINASSE et MOUËL (2012), mais il s'organise comme un « entre-lieu », avec des relations avec les espaces de départ et de destination inscrites dans la durée du parcours.

Ces résultats montrent l'intérêt de travailler sur l'insertion de la mobilité dans les pratiques d'habiter. L'enjeu du déplacement n'est pas seulement d'ordre fonctionnel, il ne s'agit pas tant de relier des lieux que d'agencer le vécu des lieux et le vécu des liens, dans un continuum qui est celui de l'habiter.

L'agencement de différents types de proximité, central dans notre démonstration, conditionne cette valeur de la mobilité. Un premier aspect à considérer est celui de l'individualisme et de la labilité des pratiques. À l'encontre de la monotonie des parcours répétitifs, les individus s'inventent un panel d'occupations dans le transport. Chacun y puisant selon sa personnalité, son état d'esprit, les outils à sa disposition, le mode de transport, les autres personnes présentes, les phases du voyage, les finalités du déplacement, il en ressort un vécu ou une territorialisation du déplacement composite. Par ailleurs, la familiarité créée par la routine ou la proximité physique produit un potentiel d'interactions, sans susciter une obligation sociale. La mise à distance du proche est quant à elle facilitée par la communication à distance ou l'engagement dans des activités. L'habacle en mouvement constitue donc un lieu d'une relative liberté, avec un ensemble d'opportunités relationnelles dans lesquelles on peut puiser pour générer, selon les besoins, de la distance ou de la proximité avec autrui ou avec les lieux d'activités. Cette articulation des proximités fait également apparaître la diversité des jeux possibles entre distance sociale et distance spatiale. Elle suggère que la compétence de mobilité des périurbains dépend de leur capacité à orchestrer et à mobiliser, dans l'organisation et le vécu des déplacements, des rapports sociaux présentant une morphologie spatiale complexe et intriquée.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEY Peter, 2006 : « If mobility is everything then it is nothing : towards a relational politics of (im)mobilities », *Mobilities*, vol. 1, n° 1, 75-94.
- AMAR Georges, 2012 : « La mobilité comme lien au lieu, le nouveau paradigme du transport urbain », in ESPINASSE Catherine et LE MOUËL Éloi (dir.), *Lieux et liens T 2 : Des liens qui créent des lieux*, Colloque de Cerisy, Paris : L'Harmattan.

- Articulo-Journal of Urban Research, 2011: *Tiring mobility*, 7 | 2011, <http://articulo.revues.org/1810>.
- ASCHER François, 1998: «Les institutions des villes face à trois dynamiques: la vitesse, la spécialisation et l'autonomie», in VELTZ Pierre (dir), *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 81-91.
- BÉGOUT Bruno, 2013: *Suburbia*, Paris: Inculte.
- BELLANGER François et MARZLOFF Bruno, 1996: *Transit ou les lieux et les temps de la mobilité*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- BONNET Michel et DESJEUX Dominique (dir.), 2000: *Les territoires de la mobilité*, Paris: PUF.
- BOUBA-OLGA Olivier et GROSSETTI Michel, 2008: «Socio-économie de proximité», *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, 311-328.
- BOURDIN Alain, LEFEUVRE Marie-Pierre et GERMAIN Annick, 2005: *La proximité. Construction politique et expérience sociale*, Paris: L'Harmattan.
- BRÈS Antoine, 2006: «De la voirie à la rue: riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines», *Flux*, n° 66-67, 87-95.
- BROWN Barti, GREEN Nicola et HARPER Richard, 2002: *Wireless world, social and interactional aspects of the mobile age*, London: Springer-Verlag.
- BÜSCHER Monica, URRY John et WITCHGER Katian, 2011: *Mobile Methods*, London: Routledge.
- CAILLY Laurent et DODIER Rodolphe, 2007: «La diversité des modes d'habiter périurbains dans les villes intermédiaires: différenciations sociales, démographiques et de genre», *Noroi*, n° 205, 67-80.
- CAILLY Laurent, 2007: «Des territorialités aux spatialités: pourquoi changer de concept?», in VANIER Martin (dir), *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 151-157.
- CAILLY Laurent, 2013: «L'âge du périurbain pluriel», in MINNAERT Jean-Baptiste (Dir), *Périurbains, Territoires, réseaux et temporalités*, Actes du colloque d'Amiens, 30 septembre 2010, Lyon: Lieux Dits, 20-28.
- CAILLY Laurent, 2014, à paraître: «Les habitants périurbains à l'épreuve d'un changement de modèle: vers une recomposition des modes d'habiter? L'exemple des habitants de la ZAC des Terrasses de Bodets à Montlouis-sur-Loire», *Noroi*.
- CHALAS Yves et DUBOIS-TAINE Geneviève, 1997: *La ville émergente*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- CHAMBOREDON Jean-Claude et LEMAIRE Madeleine, 1970: «Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement», *Revue française de sociologie*, n° 11-1, 3-33.
- CHARDONNEL Sonia et al., 2010: «Analyser les routines dans les emplois du temps par la mesure des concordances d'actogrammes», in BANOS Arnaud, THÉVENIN Thomas (dir.), *Mobilités urbaines et risques des transports, approches géographiques*, Paris: Hermès Lavoisier, 23-50.
- CHARMES Eric, 2005: *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris: L'Harmattan.
- CHARMES Éric, 2011: *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris: PUF.
- CLOT-GOUDARD Rémi et TILLOUS Marion, 2008: «L'espace du réseau: du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph», *Tracés*, n° 15, 107-126.

- CRESSWELL Tim, 2001 : « The production of mobilities », *New formations*, n° 43-1, 11-25.
- DAEMS Amélie, 2007 : « D'un lieu et d'un moment à l'autre. Fragments d'ethnographie passagère », in LANNOY Pierre et RAMADIER Thierry (dir), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain la Neuve : Academia Bruylant, 101-116.
- DODIER Rodolphe, 2009 : *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, HDR de géographie, Université du Maine.
- DODIER Rodolphe, 2012 : *Habiter les espaces périurbains*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, collection Espace et territoire.
- ESPINASSE Catherine et LE MOUËL Éloi (dir), 2012 : *Lieux et liens (2 tomes)*, Colloque de Cerisy, Paris : L'Harmattan.
- FOL Sylvie, 2010 : « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards sociologiques*, n° 40, 27-43.
- FRÉTIGNY Jean-Baptiste, 2011 : « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'Information géographique*, n° 4, 110-124.
- FRÉTIGNY Jean-Baptiste, 2013 : *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*, thèse de l'Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne.
- HANNAM Kevin, SELLER Mimi et URRY John, 2006 : « Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, vol. 1, n° 1, 1-22.
- JAILLET Marie-Christine, BRÉVARD Lydia et ROUGE Lionel, 2003 : « Le périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes ? », *Pouvoirs locaux*, n° 56, 25-29.
- JAUÉGUIBERRY Francis, 2003 : *Les branchés du portable. Sociologie des usages*, Paris : PUF.
- LAHIRE Bernard, 1998 : *L'Homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris : Hachette.
- LANÉELLE Xavier, 2005 : « Réseau social, réseau ferroviaire », in MONTULET Bertrand, HUBERT Michel, JEMELIN Christophe et SCHMITZ Serge (dir), *Mobilités et temporalités*, Travaux et recherches 51, Bruxelles : Facultés universitaires Saint-Louis, 197-206.
- LANNOY Pierre et RAMADIER Thierry (dir.), 2007 : *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité*, Louvain la Neuve : Academia Bruylant.
- LAURIER Eric, 2004 : « Doing Office Work on the Motorway », *Theory, Culture & Society*, n° 4-5, 261-277.
- LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (dir), 2003 : *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin.
- LÉVY Jacques, 1999 : *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris : Belin.
- LÉVY Jacques, 2002 : « Préface. Habiter l'espace, avec, sans, contre les autres », in PINSON Daniel et THOMANN Sandra, *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, Paris : L'Harmattan, 5-10.
- LUSSAULT Michel, 2007 : *L'homme spatial*, Paris : Seuil.
- LUSSAULT Michel, 2009 : *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris : Grasset.
- LUSSAULT Michel, 2013 : *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris : Seuil.
- MASSOT Marie-Hélène (dir), 2010 : *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, Paris : L'œil d'or.
- MEISSONNIER Joël, 2001 : *Provinciliens ; les voyageurs du quotidien, entre capitale et province* Paris : L'Harmattan.

- PETERS Peter, KLOPPENBURG Sanneke et WYATT Sally, 2010: «Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility», *Mobilities*, vol. 5, n° 3, 349-368.
- PINSON Daniel et THOMANN Sandra, 2001: *La maison en ses territoires*, Paris: L'Harmattan.
- PRADEL Benjamin, CAILLY Laurent, FOURNY Marie-Christine, CHARDONNEL Sonia, DODIER Rodolphe et LOUARGANT Sophie, 2014: «Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains: vers une identité de mouvement?» *RTS*, à paraître.
- RÉMY Jean, 2004: «Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité», in VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara et JEMELIN Christophe (dir), *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps. L'aire du temps*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 13-42.
- RÉMY Jean, 2007: «De l'automobilisme à l'automobilité», in LANNOY Pierre et RAMADIER Thierry (dir), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain la Neuve: Academia Bruylant, 21-40.
- REMY Jean, VOYÉ Liliane et SERVAIS Emile, 1978: *Produire ou reproduire? Une sociologie de la vie quotidienne*, Bruxelles: Les Éditions Vie Ouvrière.
- RIPOLL Fabrice et TISSOT Sylvie, 2010: «La dimension spatiale des ressources sociales», *Regards sociologiques*, n° 40, 5-7.
- ROUGÉ Lionel, 2011: «Mobilités et modes de vie dans les espaces faiblement denses du périurbain toulousain: entre recomposition des clivages socio-spatiaux et formes d'autonomisation», in DUMONT Marc et HELIER Emmanuelle (dir), *Les nouvelles périphéries urbaines*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 25-38.
- SHELLER Mimi et URRY John (eds), 2006: *Mobile Technologies of the City*, London: Routledge.
- STOCK Mathis, 2006: «L'hypothèse de l'habiter polytopique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles», *EspacesTemps.net*.
- TERRHABMOBILE, 2013: «Lorsque la mobilité territorialise», *EspacesTemps.net*.
- THOMAS Rachel, 2004: «Quand le pas fait corps et sens avec l'espace, aspects sensibles et expressifs de la marche en ville», *Cybergeo: Revue européenne de géographie*, n° 261.
- TILLOUS Marion, 2012: «L'importance du lien dans le rapport au lieu: l'approche interactionniste comme façon de renouveler l'analyse du choix modal des personnes âgées», in ESPINASSE Catherine et LE MOUËL Éloi (dir), *Lieux et Liens, tome 2*, Paris: L'Harmattan, 67-72.
- TUAN Yi-Fu, 1977: *Space and place: the perspective of experience*, London: E. Arnold.
- URRY John, 2005: *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?* Paris: Armand Colin.
- VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara et JEMELIN Christophe, 2004: *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

**MANAGING PROXIMITIES AND OVERCOMING DISTANCES.
THE ORGANIZATION OF PROXIMITIES IN PERI-URBAN DAY-TO-DAY
MOBILITY**

An analysis of the reality of peri-urban shuttles reveals the diversity of proximities involved in the management of spatial distance: clustering of practice areas by the reality of travel space-time ; proximities associated with technological mediation ; co-presence social relations established through mobility, or initiated at places of residence and work to organize this co-presence. The organization of these forms causes travel to be de-functionalized and transformed into “inhabited” space-time in continuity with the spaces it links.

Keywords : mobility, peri-urban, proximity, social interactions, space.

**NÄHE STEuern UND DISTANZEN ÜBERWINDEN.
DIE GESTALTUNG DER NÄHE IN DER ALLTÄGLICHEN MOBILITÄT
IM STÄDTISCHEN UMLAND**

Durch die Analyse des erlebten Pendelverkehrs im städtischen Umland lässt sich eine Vielzahl von Aspekten der Nähe hinsichtlich der Bewältigung räumlicher Distanzen aufzeigen: die Nähe der praktischen Einrichtungen, die durch das Raum-Zeit-Empfinden bei der Fortbewegung empfunden wird ; die Nähe in Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Technologien ; soziale Beziehungen der Kopräsenz basierend auf Mobilität oder zu Organisationszwecken an Wohn- und Arbeitsstätten geknüpft. Die Gestaltung dieser Formen enthebt die Fortbewegung ihrer Funktion und wandelt sie in ein „beherrschtes“ Raum-Zeit-Verhältnis um, das sich in eine Kontinuität mit den verbundenen Räumen einfügt.

Stichworte : Mobilität, städtisches Umland, Nähe, soziale Interaktion, Raum.

ÊTRE JEUNE ET HABITER LES ESPACES PÉRIURBAINS : LA DOUBLE PEINE ?

CATHERINE DIDIER FÈVRE, Laboratoire LAVUE, UMR CNRS 7218,
Paris Ouest Nanterre
catherine.didier-fevre@wanadoo.fr

RÉSUMÉ

L'adolescence est un moment particulier de la vie, celui de la construction identitaire. Devenir autonome passe par le fait de pouvoir se déplacer seul, celui d'explorer de nouveaux lieux à l'abri des regards parentaux, en compagnie de ses pairs. La spécificité des espaces périurbains (tissu lâche, discontinuités, offre limitée en transports en commun) nous a conduit à nous demander si leurs jeunes habitants n'étaient pas victimes d'une «double peine», en raison de leur localisation résidentielle et de l'âge particulier qu'ils vivent.

Mots clés : jeunes, espaces périurbains, mobilité, ancrage, éducation à la mobilité.

L'adolescence est un moment particulier de la vie, celui de la construction identitaire (ERICKSON, 1950 ; MARCIA, 1966) et de l'acquisition de l'autonomie. Cette dernière passe par le fait de pouvoir se déplacer seul, d'explorer de nouveaux lieux à l'abri des regards parentaux en compagnie de ses pairs. La spécificité des espaces périurbains – tissu lâche, discontinuités, (BERGER, 2004), offre limitée en transports en commun (MOTTE-BAUMVOL, RAVALET et VINCENT-GESLIN, 2013 et CAILLY, 2008) – nous a conduit à nous demander si leurs jeunes habitants n'étaient pas victimes d'une «double peine», en raison de leur localisation résidentielle et de l'âge particulier qu'ils vivent.

L'adolescence est-elle rendue plus compliquée quand on vit dans un espace périurbain ? En quoi la proximité et sa pratique peuvent-elles être vues comme une ressource ? Comment les jeunes mobilisent-ils ces ressources pour s'émanciper de l'espace local ?

Pour aborder ces questions, 80 entretiens ont été menés auprès de lycéens (âgés entre 15 et 20 ans) fréquentant deux établissements scolaires situés dans l'Est (Sens et Montereau-Fault-Yonne) et dans l'Ouest francilien (Queue-Lez-Yvelines). Si le profil géographique de ces deux terrains est proche (environ 80 km de Paris), le profil

Carte 1 : carte des terrains



Source : Insee, recensement de la population 2008

sociologique l'est moins. L'Ouest abrite davantage de PCS¹ supérieures (47 % contre 16 % à l'Est). Les entretiens semi-directifs (entre 45 et 60 minutes) ont été menés auprès de lycéens volontaires² (50 jeunes rencontrés sur le terrain Est contre 30 sur celui de l'Ouest). Structurée autour de trois grandes thématiques (la commune habitée, les mobilités quotidiennes et mensuelles, la manière dont le jeune envisage son avenir), la grille d'entretien visait à amener les jeunes à aborder les atouts et les contraintes de la commune habitée, leur sentiment d'appartenance à cette commune, leur mobilité résidentielle, des mobilités qu'ils auraient aimé réaliser à défaut d'avoir pu les mettre en œuvre, leurs mobilités de vacances, le rôle joué par les parents dans leur projet d'études, et globalement leur rapport à l'Ailleurs. La thématique des mobilités a permis de nuancer l'image véhiculée d'espaces périurbains pauvres en ressources à l'égard des jeunes.

Les enseignements tirés des enquêtes font apparaître que, même si les jeunes déplorent les manques de leur environnement, ils font pourtant « *avec l'espace* » (LUSSAULT, 2007, 145). Loin d'être fatalistes ou captifs (ROUGÉ, 2005, DODIER et CAILLY, 2007), ceux rencontrés mobilisent un ensemble de moyens et de tactiques pour se déplacer pendant leur temps libre. Ils combinent des modes de transport (bus scolaire, covoiturage) pour rejoindre leurs lieux de loisirs ou des amis. À défaut, ils marchent, utilisent le vélo et font du stop. Ils s'approprient aussi leur territoire lors de pérégrinations entre amis dans le village périurbain.

Ainsi apparaissent deux types de proximité (TORRÉ, 2009) : une spécifiquement locale et une autre métropolitaine, fréquentée plus exceptionnellement. Dans les deux cas, l'appartenance au groupe et une certaine « habitude familiale » de déplacements tiennent une place centrale dans les motivations qui conduisent les jeunes à investir ces territoires.

LES ESPACES PÉRIURBAINS : TOUT SAUF *THE PLACE TO BE* !

« *C'est pas The place to be !* » est une expression employée par Tara pour qualifier sa localisation résidentielle périurbaine (Grosrouvre, 78). Elle emploie la négative pour insister sur l'absence d'équipements et d'événements. « *The place to be* » désigne un endroit idéal, un incontournable, à ne pas manquer. Un endroit rêvé. Les espaces périurbains, pour les jeunes, ne rassemblent pas ces qualités.

UN ESPACE EN MAL DE TRANSPORT

Dans les propos recueillis, la localisation résidentielle est souvent évoquée en termes de manque.

¹ Nomenclature française des professions et catégories socio-professionnelles.

² Le projet de recherche a été présenté aux élèves par leur professeur d'histoire-géographie. Les élèves volontaires ont choisi d'accorder un entretien sur le temps scolaire ou sur le temps libre. L'échantillon des élèves interviewés n'est en rien représentatif. Il est basé sur un effet boule de neige. Des élèves volontaires ont pu amener des camarades, au premier abord réticents à accorder un entretien à l'enquêtrice. Quelques adultes (18) ont été rencontrés (parents d'élèves, maires de communes périurbaines) afin de confronter leur discours avec celui des adolescents.

«*Côté transport, y'a rien. Juste un car le matin et le soir.*» Caroline, 17 ans, Champagne (28), 10 ans de résidence.

«*Si on n'a pas les moyens de bouger, c'est pas évident de se déplacer.*» Elise, 17 ans, Richebourg (78), 17 ans de résidence.

«*Si on n'a pas le permis, c'est un petit peu compliqué. C'est surtout ça le point négatif*» Sarah, 18 ans, Béhoust (78), 17 ans de résidence.

Alan (15 ans, Marolles-sur-Seine, 77, 2 ans de résidence) met en avant, à propos de sa commune : «*Y'a pas beaucoup de personnes. C'est un peu isolé. Y'a pas beaucoup de bus. C'est difficile de se déplacer.*» Il raconte que, lors des vacances scolaires, ses copains vivant aux Ulis, venus le voir, étaient étonnés qu'il y ait aussi peu de bus.

La faible densité démographique de ces espaces explique l'offre limitée en transports en commun. Cette pénurie est d'autant plus ressentie que le tissu des espaces périurbains est lâche et que les distances entre des lieux qui peuvent avoir un intérêt pour les jeunes sont importantes. Aussi, les discours juvéniles mettent très souvent en avant le manque d'équipements et d'activités à mener au sein même des communes périurbaines.

OÙ IL SE PASSE PEU DE CHOSES

Les pénuries des espaces périurbains sont très souvent soulignées par leurs jeunes habitants. Ils regrettent qu'il n'y ait pas de lieux qui répondent à leurs attentes.

«*Quand on est enfant, c'est sympa. Quand on est ado, c'est pas fou!*» Charlotte, 17 ans, Galluis (78), 17 ans de résidence.

«*Pour nous les jeunes, c'est pas pratique. Il n'y a pas de lieux de sortie. Même un petit ciné, ce serait bien! Le seul truc qu'il y a, c'est le billard Trick Shot. Mais au bout d'un moment, c'est lassant.*» Maurine, La Queue-Lez-Yvelines (78), 17 ans, 13 ans de résidence.

«*Y'a pas de transports en commun. On peut pas bouger. On peut rien faire à proximité. Y'a pas de ciné, vraiment rien.*» Laetitia, 18 ans, Montigny-Lencoup (77), 7 ans de résidence.

«*C'est la campagne car y'a pas de boulangerie.*» (Silence) «*Pas d'endroits pour se retrouver entre jeunes, pas d'activités comme la danse. Bref, pas grand-chose*» Alexandra, 17 ans, Grosrouvre (78), 10 ans de résidence.

«*Entouré que de champs, des terrains de foot sans filets, y'a rien, Pas beaucoup d'activités pour les jeunes. [...] Même pour le 14 juillet, y'a pas de feu d'artifice!*» Emmanuelle, 20 ans, Goussainville (28), 12 ans de résidence.

À l'âge de transition que vivent les jeunes, la possibilité de sortir, de se retrouver entre eux est centrale dans la constitution de leur réseau social. Il faut pour cela qu'ils disposent de moyens leur permettant de réaliser ces projets. La sociabilité juvénile (BAEHLER in BOUDON, 1992) se base sur une mise à distance des rapports entretenus avec les parents. L'affirmation de soi, la quête d'identité, passent par le fait de fréquenter ses pairs. Ils veulent pouvoir se rendre dans des «*hauts lieux*»³

³ Tels que les cinémas, les discothèques ou des salles de concert.

(DESJARDINS *et al.*, 2013), au cœur de véritables pratiques identitaires. Les amis sont la clé de voute de ce système qui se base sur des activités de groupe. Ces manières d'agir (PRONOVOST, 2007, 2009) se singularisent par rapport à celles qui caractérisent l'enfance qui est centrée sur la famille. Le processus de construction de l'identité passe par le détachement du milieu familial et le fait de pouvoir mener des expériences, seul ou avec d'autres.

Ce processus complexe, qui consiste à se situer dans l'espace et dans le temps, est rendu ardu par le fait que les jeunes disposent de peu d'autonomie dans les espaces périurbains. Ils sont les premières victimes d'un système de mobilités basé sur l'automobile (MOTTE-BAUMVOL, 2007). Ne pouvant conduire une voiture, *«les métriques pédestres leur sont soit d'un faible recours (marche à pied), soit inaccessibles (transports publics).»* (LÉVY in PINSON et THOMANN, 2001, 6-7) Ils dépendent des adultes pour sortir des espaces périurbains et s'émanciper du jardin, du lotissement et éventuellement des lieux de loisirs ou d'activités proches. Leur espace est rétréci et l'absence de polarités juvéniles, de lieux qui font sens, renforce leur impression d'enclavement. Cette dépendance à l'adulte va à l'encontre de leur désir d'émancipation.

Les espaces périurbains apparaissent, dans les discours des jeunes, comme des endroits qui ne sont pas faits pour eux. Il y manque ce qu'ils recherchent (des activités, des événements) alors que certaines municipalités déploient des dispositifs pour répondre à ces besoins.

MALGRÉ L'EXISTENCE D'ÉQUIPEMENTS DESTINÉS AUX JEUNES

Si les discours des jeunes sont souvent porteurs de reproches sur l'absence de lieux faits pour eux, l'existence d'équipements ou d'activités leur étant destinés est mentionnée au fil des entretiens.

Ainsi, des intercommunalités proposent, pendant les vacances scolaires, des activités «Jeunes». Grecelia (18 ans, Maulette, 14 ans de résidence) ne tarit pas d'éloges à l'égard du dispositif mis en place par la Communauté de communes du Pays houdanais: *«J'ai adoré, j'ai retrouvé des jeunes d'autres lycées, d'autres collèges. Ça m'a permis de connaître d'autres personnes.»* Elle a même insisté pour me ramener le programme proposé aux vacances de Noël. Sur le document annoté figurent les choix d'activités qu'elle a faits avec sa sœur et le budget annoncé aux parents.

À Pont-sur-Yonne (89) et à Marolles-sur-Seine (77), les municipalités ont ouvert des structures pour les jeunes. Ces maisons des jeunes proposent des jeux (de société, baby-foot, console) et sont ouvertes lors de la présence d'un animateur qui y organise des matches de foot ou des sorties (payantes) à l'extérieur de la commune (*lasergame*, patinoire).

Loin d'être des déserts culturels, les espaces périurbains franciliens offrent à leurs jeunes des activités par le biais de structures mises en place dans certaines communes. De telles activités complètent celles proposées par les associations sportives (RENAHY, 2008), qui ne s'adressent pas seulement aux jeunes mais aux enfants. À l'adolescence, les cadres proposés par ces associations peuvent sembler difficiles à supporter. Aussi, les jeunes sont nombreux à arrêter une activité suivie

Vacances de NOËL 2012

Secteur "Jeunes", activités pour les 12-17 ans



DU JOURNAUX FÊTES



Lundi 24 décembre	Mercredi 26 décembre	Jeudi 27 décembre	Vendredi 28 décembre
 CINEMA (Groupe 1) à Dreux (53 places) Rdv : Gare de Houdan 13 H 15 à 17 H	EQUITATION à Houdan (groupe 1) au Haras de la Fresnay 14 H à 17 H (12 places) CERAMIQUE / POTERIE avec le C.C.L. de Houdan (espace St Matthieu) 11 H à 16 H 30 (8 places) Prévoir repas JEUX VIDEO (sur Wii) salle des fêtes de Houdan 14 H à 17 H (12 places) Foot en salle (24 places) gymnase de Houdan 14 H à 16 H 30	Stage "RADIO" en partenariat avec LFM Radio (7 places) : 9H30 à 16H30 - Prévoir repas « La Passerelle » à Houdan - Préparation d'interviews reportage/Montage studio-Fournir l'autorisation de sortie et l'autorisation de diffusion d'images et de voix Journée à Chartres Quartier libre sur le temps du midi en centre ville et PATINOIRE à l'Odyssee 11 H 30 à 19 H (53 places) prévoir le repas gants obligatoires	TIR A L'ARC avec les Archers du pays Houdanais à l'Atelier à Bazainville 14 H à 17 H (12 places) BOWLING (Groupe 1) à Houdan (3 parties) 14 H à 16 H 30 (36 places)

Lundi 31 décembre	Mercredi 02 janvier	Jeudi 03 janvier	Vendredi 04 janvier
JUNGLE LASER ? à Rambouillet (2 parties) Rdv : Gare Houdan 12 H 15 à 17 H (53 places) prévoir tenue sportive	EQUITATION à Houdan (groupe 2) au Haras de la Fresnay (12 places) 14 H à 17 H BADMINTON Gymnase de Houdan 14 H 00 à 16 H 30 (12 places) BOWLING (Groupe 2) à Houdan (3 parties) 14 H à 16 H 30 (36 places)	Musée du Quai Branly et Temps libre sur les Champs Elysées D : gare Houdan 11H Mairie de Septeuil : 11H15 R: Mairie de Septeuil : 18H45 Gare de Houdan 19H (53 places) prévoir le repas	CINEMA (Groupe 2) à Dreux (53 places) Rdv : Gare Houdan 13 H 15 à 17 H



Pour toutes inscriptions, informations, veuillez vous adresser à Estelle ROANN, au 01 30 46 82 91

Début des inscriptions
Mercredi 28 novembre 2012
à partir de 8H30
uniquement par téléphone

Pour les activités dédoublées en 2 groupes, les places restantes seront ouvertes à tous à partir du lundi 10 décembre 2012.

	QF 1	QF 2	QF 3	QF 4	QF 5	QF 6
Cinéma	1,80 €	2,20 €	2,60 €	3,00 €	3,30 €	3,70 €
Equitation	2,20 €	2,70 €	3,10 €	3,60 €	4,00 €	4,40 €
Céramique / Poterie	4,00 €	4,80 €	5,50 €	6,30 €	7,10 €	7,90 €
Jeux Vidéo	0,40 €	0,50 €	0,60 €	0,70 €	0,80 €	0,90 €
Activités sportives	0,60 €	0,70 €	0,80 €	0,90 €	1,10 €	1,20 €
Stage Radio (2 jours)	19,70 €	23,70 €	27,60 €	31,50 €	35,50 €	39,40 €
Journée à Chartres	2,60 €	3,10 €	3,70 €	4,20 €	4,70 €	5,20 €
Tir à l'Arc	0,90 €	1,10 €	1,30 €	1,40 €	1,60 €	1,80 €
Bowling	1,80 €	2,10 €	2,50 €	2,80 €	3,20 €	3,50 €
Jungle Laser	2,70 €	3,20 €	3,80 €	4,30 €	4,90 €	5,40 €
Musée du Quai Branly	2,40 €	2,80 €	3,30 €	3,80 €	4,20 €	4,70 €

(Cette tarification est possible grâce à notre partenaire CAF)

Communauté de Communes du Pays Houdanais (C.C.P.H.)

22 Porte d'Epéron - BP 15 - 78550 Maulette - Tél. : 01 30 46 82 80 Fax : 01 30 46 15 75 - e-mail : ccph@cc-payshoudanais.fr

Programme annoté. Source : Greclia, 18 ans, Maulette.



« Le local » (foyer des jeunes), Pont-sur-Yonne. (DIDIER FÈVRE, 2012).

depuis plusieurs années. Les lieux ouverts par les mairies comme les activités réservées aux adolescents proposent un fonctionnement plus souple. Le jeune peut s'inscrire à une activité ou à toutes, venir quand il en a envie dans le local. Ces initiatives s'inscrivent dans la lignée des Mille-Club⁴. À la différence des City stades (ESCAFFRE et ZENJEBIL, 2005) récemment installés dans de nombreuses communes périurbaines de l'Est comme de l'Ouest francilien, la présence d'un animateur est là pour encadrer les pratiques.

Si les déficiences des espaces périurbains en termes de transport et d'activités sont souvent mises en avant par les populations juvéniles périurbaines, l'action menée par les pouvoirs locaux pour tenter d'y remédier n'est pas à négliger, même si ces lieux ne sont pas toujours investis et appropriés par les jeunes et que d'autres lieux font sens pour eux.

EXPLOITER LES RESSOURCES DE LA PROXIMITÉ

Le regard critique porté par les jeunes sur leur milieu de vie n'est pas incompatible avec l'exploration des ressources qu'offrent la proximité et son exploitation. Ils se promènent, en petits groupes, au sein du village, investissent et s'approprient des lieux. La présence juvénile peut être génératrice de conflits d'usage.

⁴ Mise en place à la fin des années 1960 (VERNIERS, 2002), expérience « qui consistait à créer des locaux-club construits par les jeunes pour les jeunes afin de donner à ceux-ci "un sentiment de communauté et d'appropriation" en leur faisant monter eux-mêmes leur local. » (INJEP, 2010)

PÉRÉGRINER POUR FAIRE LIEN ENTRE LES LIEUX

Plus qu'une déambulation, au hasard des rues et des chemins, sans but précis, les discours recueillis sur les pratiques de mobilités pédestres dans les villages font apparaître que ces pratiques sont assimilables à une pérégrination. Contrairement au fait de déambuler, la pérégrination ne laisse que peu de place au hasard, elle a un but, elle permet de faire le lien entre des lieux porteurs de sens et participe à la construction de leur identité. Elle n'est en rien une errance, une flânerie sans but. Ce « *goût de la pérégrination* » (CAILLY, 2004, 92), à défaut de se manifester à l'échelle métropolitaine, s'exprime à l'échelle locale. Ce cheminement est ponctué de haltes plus ou moins longues dans des lieux choisis avec soin (subtile combinaison entre confort, centralité et/ou discrétion selon les usages).

C'est ainsi que, comme dans les espaces ruraux (RENAHY, 2006), les arrêts de car constituent un point de rencontre en soi ou des lieux de rendez-vous avant une promenade dans le village. En cela, la pratique de la proximité dans les espaces périurbains se rapproche de celle constatée dans des villages ruraux alors que ces habitudes ne sont pas notées dans les espaces urbains⁵.

D'autres lieux sont également cités comme « *spots* »⁶ : l'entrée du lotissement (où habite le groupe d'amis), la place du village mais aussi des lieux emblématiques (devant le collège, devant le gymnase). L'existence d'un square dans le village peut constituer une autre polarité juvénile au grand dam des adultes. Ainsi, à Houdan, la coulée verte est investie par les jeunes, tandis que les habitants adultes disent éviter cet espace le soir pour ne pas avoir à les croiser.

La salle des fêtes est citée comme un autre point de rendez-vous. « *C'est calme, y'a de quoi s'asseoir. On y est bien, c'est retiré de la route.* » Amélie (18 ans, Vinneuf, 89). Les discussions, qu'elle y tient avec ses amis, peuvent durer tout l'après-midi d'un week-end ou pendant les vacances. Mais, le plus souvent, la salle des fêtes est le point de rassemblement pour entamer une pérégrination dans le village. Amélie a pris depuis toute petite l'habitude de ces promenades avec ses parents ou/et les amis de ses parents le soir et le week-end. Dans le cadre de schémas de socialisation manifeste (MEAD, 1963), elle reproduit ainsi les pratiques familiales.

Se dessine, au fil des récits de promenade, une géographie des lieux juvéniles basée sur l'exploitation des ressources de la proximité. La pérégrination permet de faire le lien entre ces lieux, de les agencer (LÉVY, 2013). Certains d'entre eux, non seulement investis mais appropriés, sont centraux dans le processus identitaire que vivent les individus à cette période de leur vie.

⁵ Un sondage réalisé auprès de 150 élèves du lycée de Sens, dans le cadre d'une recherche de Master, fait apparaître que les jeunes urbains se rendent à un arrêt de bus uniquement dans le but d'emprunter ce moyen de transport alors que les jeunes ruraux et périurbains font de cet endroit un lieu de rendez-vous en soi.

⁶ Comprendre lieu de rendez-vous d'après l'usage qu'en fait Emmanuel, 23 ans, Pont-sur-Yonne, 89.

S'INVENTER DES LIEUX À SOI

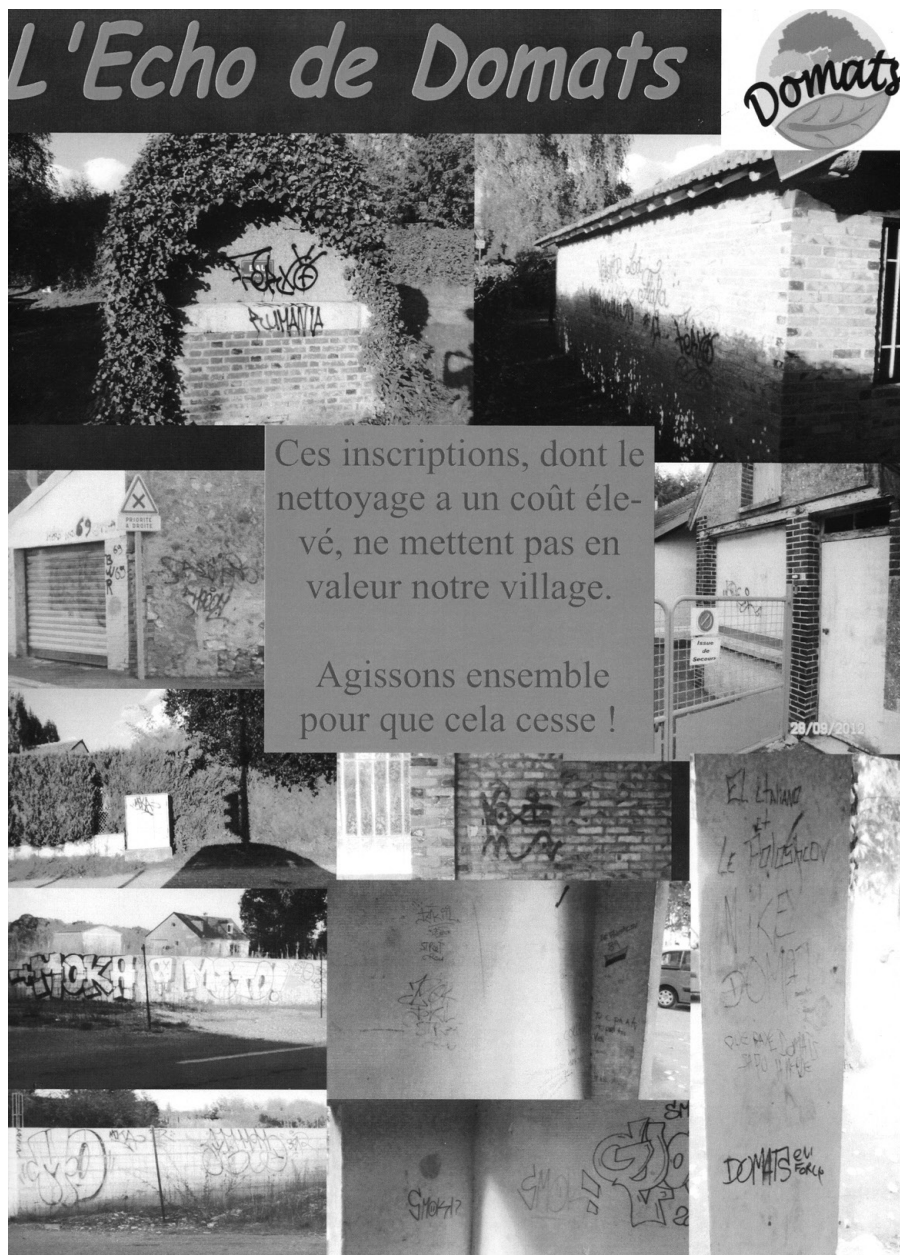
Les initiatives municipales précédemment présentées n'empêchent pas l'existence de pratiques juvéniles alternatives sur le territoire communal. Ainsi, la commune de Domats (Est francilien) a consacré la Une du bulletin municipal à la question des graffitis relevés dans le village en 2012. Le lavoir de Domats, récemment rénové par les bénévoles de la commune et ouvert au public, est investi par les jeunes lors de leurs pérégrinations et approprié par le biais de tags. Cette appropriation a une charge symbolique importante car s'y oppose la bonne volonté des uns d'embellir leur village et celle de groupes de jeunes qui cherchent à marquer leur territoire (BRUNET, 1992, 225), comme en témoigne l'expression « Domats en force ! »

C'est d'ailleurs pour réagir à la multiplication des tags que la municipalité de Pont-sur-Yonne a ouvert « *le local* ». L'animateur a eu pour première mission, sous couvert d'organisation d'activités ludiques, d'identifier les adolescents tagueurs et de les amener à réaliser leur expression artistique dans un cadre officiel. Il leur a fait taguer l'arrêt de bus à côté du collège en leur fournissant des bombes. Pendant quelques années, les tags ont été respectés. Les murs ont depuis été réappropriés par les graffitis de collégiens : y fleurissent de nouveau des insultes et des annonces sexuelles diverses. Les efforts déployés par la commune sont à recommencer à chaque cohorte.

La présence des populations juvéniles, qui stationnent dans des lieux non conçus pour cela, (BÉGAUDEAU, SORMAN, 2010, 88) gêne les élus et les riverains. Mais, plus que l'investissement des lieux par ces jeunes, c'est leur appropriation (RIPOLL, 2005) qui pose problème (FERRAND, 2013). Si l'investissement consiste à prendre position dans un espace, l'appropriation va au-delà puisqu'elle inclut l'idée de propriété, en y laissant sa marque (tags, déchets). Taguer est une manière de marquer l'espace, de se l'approprier (FÉLONNEAU et BUSQUETS, 2001). Les maires des communes périurbaines (LE GOFF et MALOCHET, 2012) comme ceux de l'espace rural (DEVAUX, 2013) découvrent que ces problématiques ne sont pas seulement réservées à la ville. Les initiatives municipales (ouverture de lieux spécifiques, organisation d'activités) se heurtent à la volonté des jeunes d'investir des espaces publics, des espaces de jonction et de transition qui ont l'avantage pour eux d'être à l'abri des regards et des adultes en général. Ce qui se joue dans ces lieux peut être très fort et participe à la construction de l'identité de ces adultes en devenir. Les jeunes ne veulent pas qu'on leur assigne des lieux mais désirent être libres de choisir d'en investir et/ou de les approprier.

Malgré les carences des espaces périurbains dénoncées par les jeunes, ces derniers investissent voire s'approprient ce territoire. Toutefois, à l'exception de quelques jeunes⁷, la plupart cherchent à s'émanciper de la proximité pour élargir leur champ des possibles.

⁷ 1 jeune sur 10 affirme ne jamais sortir le week-end. Les seuls déplacements mentionnés se font avec leurs parents (sortie au centre commercial, visite de la famille).



Une du bulletin municipal.

Source: *L'écho de Domats*, octobre 2012.

S'ÉMANCIPER DE LA PROXIMITÉ EN MOBILISANT LES MOYENS À SA DISPOSITION

La quasi-totalité des jeunes rencontrés font référence à leurs pratiques de mobilités le week-end, même si ces pratiques ne sont pas systématiques. Si rejoindre la ville ou une autre commune (périurbaine ou rurale) nécessite de mettre sur pied des stratégies particulières pour se déplacer à défaut de transports en commun, les programmes d'activités suivis ne sont en rien spécifiques aux espaces périurbains.

2 PIEDS, 2 ROUES, 4 ROUES...

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé pour se rendre à un lieu de rendez-vous. Guillaume (17 ans, Montigny-Lencoup, 77) n'hésite pas à aller à Gurcy (distant de 5 km) pour aller voir ses copains (et vice-versa), pour discuter et *«faire tout ce qu'on a pas le temps de faire au lycée. [...] Hier, j'y étais, ma mère était pas au courant.»* Pour se rendre chez ses amis, il n'a pas besoin de mobiliser de moyens particuliers et c'est pour lui une forme de liberté. Il n'a pas à rendre des comptes. De même, nombreux sont les jeunes du secteur Ouest francilien qui disent se rendre à pied à la gare Transilien la plus proche, y compris quand elle est éloignée de plusieurs kilomètres. Ils légitiment cette pratique par le fait que marcher est bon pour leur santé et ils profitent de ce temps de marche pour réfléchir (SANSOT, 1998). La marche leur offre aussi la possibilité de faire de l'auto-stop si l'occasion se présente. Cette pratique, reconnue par un quart des élèves de terminale interrogés, est spécifique au secteur Ouest alors qu'elle est absente du secteur Est. Garçons comme filles ont recours à ce mode de déplacement, qu'ils expérimentent seuls ou en groupe (l'initiation à cette pratique se fait dans le cadre d'un petit groupe de deux ou trois personnes et est souvent dictée par les mauvaises conditions météorologiques).

Le recours aux deux-roues est beaucoup plus rare⁸. La possession d'un scooter est une pratique plus répandue sur le terrain Est que dans l'Ouest, sans qu'une corrélation entre l'équipement en deux-roues et le revenu des parents ait pu être montrée. Les parents rencontrés expliquent avoir doté leur enfant d'un scooter à des fins utiles (aller sur un lieu de travail le week-end ou pendant les vacances, se rendre à une activité sportive) et pour leur éviter d'avoir à le véhiculer. Ayant vécu leur jeunesse dans des espaces du même type ou ruraux, ils ont conscience de la carence de ceux-ci en termes de mobilités. Ils donnent à leur enfant un outil pour acquérir une certaine autonomie.

À défaut, les *«parents-taxis»* (ASCHER, 1981) sont sollicités pour mener les jeunes à un lieu de rendez-vous. Si quelques parents sont très disponibles pour véhiculer leur enfant, c'est loin d'être le cas de tous. Aussi, les jeunes pratiquent le covoiturage. Celui qui a le permis et une voiture à sa disposition emmène les autres ou bien ils montent dans la voiture d'un parent qui a accepté de faire le trajet. Dans ce cas, la pratique n'est pas forcément la même. Si l'adulte se sert de sa voiture pour aller d'un lieu à un autre, le jeune s'en sert aussi comme d'un espace à lui. Il y stationne, y séjourne. Tony (16 ans, Marolles-sur-Seine, 77) raconte qu'il se rend

⁸ Moins de 10 % des jeunes enquêtés déclarent utiliser un vélo ou un scooter pour se déplacer pendant leur temps libre.

avec un copain, qui a une voiture, à Saint-Germain-Laval. « *On reste dans la voiture et il parle avec ses copains.* » Il ne s'agit pas des amis de Tony, il ne les connaît pas, mais il est content d'être là.

Les transports en commun peuvent aussi être utilisés pour sortir. Le recours au car scolaire est toutefois très limité car ce réseau ne fonctionne pas pendant les vacances, à l'exception de quelques lignes régulières. Toutefois, la fin de l'année scolaire approchant, la fréquentation du lycée est moins assidue et quelques jeunes peuvent choisir de prendre le car pour rejoindre une gare qui va les mener à Paris ou à un lieu de rendez-vous. Leurs déplacements sont toutefois très contraints par les horaires⁹. Ils peuvent aussi prendre le car scolaire le vendredi soir pour aller passer le week-end chez un ami. Le train est le moyen de transport le plus souvent utilisé pour rejoindre la capitale. La carte Imagin'R, valable en Ile-de-France, permet aux jeunes de s'y rendre gratuitement grâce au dézouage le week-end. Pour ceux qui habitent à l'extérieur de la zone desservie par le Transilien, les tarifs sont importants et peuvent être dissuasifs.

BOUGER POUR QUOI FAIRE ?

Les 80 entretiens menés auprès des lycéens des deux terrains permettent de tracer l'éventail des activités conduites lors des déplacements opérés le week-end ou pendant leur temps libre¹⁰. Les activités diurnes et nocturnes se différencient très nettement même si elles ne sont pas spécifiques aux espaces périurbains.

« Je sors avec mes copines »¹¹

Le samedi après-midi ou les jours de vacances sont des moments privilégiés pour les sorties, même si celles-ci ne sont pas systématiques. Elles se font à une fréquence mensuelle ou bimensuelle ou sont encore plus espacées dans le temps.

Sortir consiste à aller au cinéma, à faire du shopping dans les centres commerciaux ou à se rendre chez des ami(e)s pour y passer l'après-midi à discuter. Les pratiques de proximité l'emportent dans le cas de visites au domicile des amis comme pour les pratiques marchandes évoquées plus haut. Si Paris est mentionné comme destination commerciale par les jeunes des deux terrains, des destinations plus locales sont davantage fréquentées par les lycéens. Les jeunes du terrain Ouest se rendent à Vélizy, à Parly II, à Plaisir ou bien encore à Saint-Quentin pour y pratiquer le shopping ou aller au cinéma. Le centre commercial du Bréau à Montereau-Fault-Yonne est très souvent cité par les jeunes de l'Est. Cette préférence pour les centres commerciaux ne se retrouve pas chez les jeunes fréquentant la ville de Sens où la rue piétonne du centre-ville demeure la destination privilégiée.

La concentration d'équipements (galerie marchande, cinéma, bowling et restauration rapide) fait du centre commercial (MANGIN, 2004) un espace très fonctionnel.

⁹ Un car à 7 heures et un autre pour un retour à 19 heures.

¹⁰ On arrive d'ailleurs très vite à saturation. Les réponses aux questions sur l'emploi du temps libre sont toujours semblables.

¹¹ Par exemple : Emmanuelle, 20 ans, Goussainville.

Situés en lisière d'agglomération, ces lieux présentent l'avantage d'être facilement accessibles, y compris à pied. Ces nouveaux lieux d'urbanité (ERNAUX, 2009, 2014) offrent une diversité d'aménités qui peuvent attirer des populations juvéniles. La fréquentation de ces espaces est davantage évoquée par les filles, même si les garçons y font référence. Dans ce cas, ils disent «*accompagner leur copine*» dans les centres commerciaux. Peu de garçons ont mentionné une fréquentation de ce type entre garçons exclusivement, à l'exception de virées parisiennes à Chatelet (pour le terrain Est) ou à Montparnasse (pour le terrain Ouest) «*quand on a de l'argent*» (Tony, 16 ans, Marolles-sur-Seine, 77).

«Je vais à des soirées»¹²

L'essentiel des jeunes évoquent des «soirées» passées, en petit comité¹³, chez des amis¹⁴ à jouer à la console, à faire la cuisine, à écouter de la musique, à danser ou à regarder des films. Ces soirées se terminent vers 5-6 heures du matin et les participants dorment sur place. Ces pratiques peuvent être plus régulières que les sorties diurnes. Toutefois, à l'approche des examens, toutes et tous avouent refuser ce genre d'invitation car ils passent leur dimanche à dormir et ne peuvent donc pas réviser correctement. Se rendre à une soirée dans une salle des fêtes ou dans un lieu qui rassemble un plus grand nombre de personnes (plus de 30) est plus rarement évoqué. C'est très souvent, à l'occasion d'un anniversaire, que des soirées de la sorte sont organisées. Enfin, un très petit nombre de jeunes affirment sortir en boîte de nuit (moins d'un jeune sur dix).

La sortie de nuit a une importance particulière dans les discours. Le fait de se coucher très tard et d'avoir des activités entre pairs, quand tout le monde dort, est présenté par les jeunes comme un moment majeur de la construction de leur sociabilité. C'est une manière de dépasser ses limites, de se prouver qu'on a atteint l'âge adulte. Katia (17 ans, Montigny-Lencoup) présente le fait de fréquenter ces soirées ou d'en organiser comme une étape importante de son existence. «*Maintenant, je peux faire un anniversaire sans problème car j'ai des amis.*» Cette socialisation secondaire (BERGER et LUCKMANN, 1966, 2012) est d'autant plus précieuse pour elle qu'elle a souffert de problèmes relationnels avec les autres lors de la fréquentation du collège («*le pire moment de ma vie*»).

Se rendre en boîte de nuit ou dans des bars, s'apparente à un rite de passage d'entrée dans la vie adulte. «*C'était extra. C'est la liberté. [...] Je me sentais bien*», voilà ce que dit Tara (17 ans, Grosrouvre, 78) à propos de sa première nuit blanche à Paris. Cette pratique spécifique au terrain occidental (alors que la fréquentation des boîtes de nuit a été notée sur les deux terrains) consiste en une déambulation nocturne de bar en bar (sans que les jeunes puissent toujours y pénétrer à défaut d'être majeurs). Leur localisation résidentielle périurbaine les oblige à mettre sur pied des dispositifs pour rendre opérationnelle la réalisation de leur projet de sortie : en groupe, garçons et filles rejoignent Paris en train. Après avoir marché et dansé dans les rues parisiennes,

¹² Par exemple : Clothilde, 18 ans, Gron.

¹³ 5-6 Jeunes.

¹⁴ Dont les parents sont partis en week-end.

ils dorment sur les bancs de la gare Montparnasse en attendant le premier train. La plupart des parents sont au courant de ces sorties, voire même les cautionnent. Ils estiment que leurs enfants ont l'âge pour cela. *«Ils ne sont pas inquiets car j'ai un portable.»* (Tara, 17 ans, Grosrouvre, 78) Quelques éléments d'explications sur ces pratiques différenciées peuvent être avancés. Tara dit que ses parents procédaient de la sorte lorsqu'ils étaient jeunes. Ils trouvent donc normal que leur fille en fasse autant. Le contraire n'a pas été prouvé pour le terrain Est : la question reste donc ouverte.

Ainsi, les déplacements à l'extérieur de la commune périurbaine existent mais ils sont assez compliqués à organiser et nécessitent d'être planifiés. Ils exigent, à défaut d'un recours aux parents, d'être autonomes dans ses déplacements. Ces derniers se font rarement seuls et l'appartenance à un groupe semble décisive.

CONCLUSION

Les jeunes vivant dans les communes périurbaines sont des adolescents comme les autres. Ils aiment faire du shopping, passer du temps avec leurs amis et faire la fête. Ils ne sont donc pas tous captifs, coincés à leur domicile et dépendants de la bonne volonté de leurs parents pour «sortir». Redoublant d'imagination pour organiser leurs loisirs, ils s'affranchissent du contexte spatial dans lequel ils vivent. La relative proximité avec la ville et les aménités qu'elle offre attise leur désir d'ailleurs et de rencontres. L'organisation d'un déplacement est de l'ordre du possible alors que l'élaboration de ce type de projet est inenvisageable pour des jeunes des espaces plus ruraux. Les adolescents périurbains rencontrés bricolent des itinéraires combinés et mobilisent toutes les ressources disponibles à proximité. À défaut, ils n'hésitent pas à faire des kilomètres à pied¹⁵ pour rejoindre leurs copains et ont parfois recours au «stop». La faible densité des espaces et la distance entre les équipements exigent, d'eux adaptation et mobilisation pour passer d'un lieu à l'autre.

Au quotidien, ils parcourent leur commune périurbaine, comme peuvent le faire des jeunes urbains ou ruraux, avec leurs amis, par le biais de pérégrinations piétonnes. Fréquentant les activités et les structures mises en place à leur intention, ils investissent et s'approprient des «lieux alternatifs», loin du regard des adultes. Tout cela participe à la consolidation de leur ancrage à leur espace proche, à la construction d'un espace vécu élargi à l'échelle d'une proximité de secteur.

Les accommodations qu'ils mettent en œuvre avec l'espace à leur disposition prouvent que leur localisation résidentielle périurbaine comme l'âge particulier qu'ils vivent ne s'apparentent pas à une «double peine». Toutefois, des effets de contexte apparaissent. Ainsi, les jeunes de l'Ouest francilien se distinguent de ceux de l'Est par des sorties plus fréquentes à l'échelle locale et surtout métropolitaine. L'immobilité y paraît plus difficile à vivre. Un élément d'explication est à chercher du côté de l'éducation à la mobilité qu'ils ont reçue et de leur motilité (KAUFMANN, 2002). Les entretiens ont fait apparaître que ces jeunes ont pris l'habitude de se déplacer depuis tout petits avec leurs parents ou dans le cadre de structures (colonies de vacances, centre aéré). Ils maîtrisent les codes de la mobilité. Aussi, ils sont plus nombreux à imaginer

¹⁵ Alors que dans leur enfance ils ont peu pratiqué la marche à pied, leurs déplacements étant le plus souvent motorisés et accompagnés.

et à mettre en œuvre des sorties. Ils cherchent aussi à reproduire les schémas familiaux de socialisation sans en avoir conscience (socialisation latente). Organiser des sorties entre pairs, c'est leur manière de s'émanciper des cadres familiaux tout en copiant les codes mondains. Pas question de sortir avec Papa et Maman mais d'accord pour organiser le même type de sorties avec ses copains !

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER François (dir.), 1981 : *Loisirs et mobilité*, Paris : Délégation générale à la recherche scientifique et technique.
- BAECHLER Jean, 1992 : «Groupes et sociabilité», in BOUDON R., *Traité de sociologie*, Paris : PUF, 57-96.
- BÉGAUDEAU François et SORMAN Joy, 2010 : *Parce que ça nous plaît. L'invention de la jeunesse*, Paris : Larousse, 88.
- BERGER Peter et LUCKMANN Thomas, 1966, 2012 : *La construction sociale de la réalité*, Paris : Armand Colin.
- BERGER Martine, 2004 : *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris : CNRS Édition.
- BRUNET Roger, 1992 : *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier : Reclus-La Documentation française, 225.
- CAILLY Laurent, 2008 : «Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain?», *EspacesTemps.net*, Travaux, <http://test.espacestems.net/articles/existe-t-il-un-mode-drsquohabiter-specifiquement-periurbain/>.
- CAILLY Laurent, 2004 : *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation*, thèse soutenue à l'université de Tours, http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/39/79/01/PDF/These_Cailly.pdf, 459 p.
- DESJARDINS XAVIER *et al.*, 2013 : *Lieux et hauts lieux des densités intermédiaires*, PUCA, (Géographie-Cités, équipes CRIA et PARIS), Séminaire, <http://www.parisgeo.cnrs.fr/spip.php?article6423&lang=en>.
- DEVAUX Julian, 2013 : *Mobilités du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien*, thèse soutenue à l'Université de Paris Est. http://pastel.archives-ouvertes.fr/docs/00/93/67/86/PDF/TH2013PEST1160_complete.pdf, 459 p.
- DODIER Rodolphe et CAILLY Laurent, 2007 : «La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre», *Noroi* [En ligne], 205 | 2007/4, mis en ligne le 1^{er} décembre 2009, consulté le 24 septembre 2013, <http://noroi.revues.org/1266> ; DOI : 10.4000/noroi.1266.
- ERIKSON Eric, 1950 : *Childhood and society*, New York : Norton.
- ERNAUX Annie, 2009 : «Annie Ernaux à Cergy», in *Balade en Val-d'Oise. Sur les pas des écrivains*, Paris : Alexandrines.
- ERNAUX Annie, 2014 : *Regarde les lumières mon amour*, Paris : Seuil.
- ESCAFFRE Fabrice et ZENEBIL Mohamed, 2005 : «Les city stades à Toulouse», in JURMAND Jean-Pierre et VULBEA Alain, *La place des jeunes dans la cité : Espaces de rue, espaces de parole*, Paris : L'Harmattan, 95-109.
- FÉLONNEAU Marie-Line et BUSQUETS Stéphanie, 2001 : *Tags et grafs : les jeunes à la conquête de la ville*, Paris : L'Harmattan.

- FERRAND Alexis, 2013: *La formation des groupes de jeunes dans l'espace urbain*. Paris: L'Harmattan.
- INJEP, 2010: *Que faire des inorganisés? Opération Mille-Club*, Séminaire du Comité d'histoire des ministères chargés de la jeunesse et des sports, 25 mars 2010, http://www.injep.fr/IMG/pdf/Depliant_A5-MILLE_CLUBS.pdf.
- KAUFMANN Vincent, 2002: *Re-thinking mobility*, Burlington: Ashagate.
- LE GOFF Tanguy et MALOCHET Virginie, 2012: *L'insécurité en territoires périurbains. Comparaison des 5 sites franciliens*, Paris: IAU, 138 p.
- LÉVY Jacques, 2001: Préface, in PINSON Daniel et THOMANN Sandra, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris: L'Harmattan, 6-7.
- LÉVY Jacques, 2013: « Ressource », in *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, 874.
- LUSSAULT Michel, 2007: *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris: Seuil.
- MANGIN David, 2004: *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris: Éditions de la Villette.
- MARCIA James. E, 1966: "Development and validation of ego-identity status", *Journal of Personality and Social Psychology*, n° 3, 551-558.
- MEAD Georges Herbert, 1963: *L'esprit, le soi et la société*, Paris: PUF.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, RAVALET Emmanuel et VINCENT-GESLIN Stéphanie, 2013: « Vivre le périurbain. Des espaces sous influence urbaine. », *EspacesTemps.net*, Traverses, <http://www.espacestems.net/articles/vivre-le-periurbain-des-espaces-sous-influence-urbaine/>.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, 2007: « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Noroi*, n° 205, vol. 4, 53-66.
- PRONOVOST Gilles, 2007: *L'univers du temps libre et des valeurs chez les jeunes*, Québec: PUQ.
- PRONOVOST Gilles, 2009: « Le rapport au temps des adolescents: une quête de soi par-delà les contraintes institutionnelles et familiales », *Informations sociales* 3/2009 (n° 153), p. 22-28, <http://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2009-3-page-22.htm>.
- RENAHY Nicolas, 2006: *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, Paris: La Découverte.
- RIPOLL Fabrice, 2005: « S'approprier l'espace... ou contester son appropriation? », *Noroi* [Online], 195 | 2005/2, <http://noroi.revues.org/489>.
- ROUGÉ Lionel, 2005: « Les « captifs » du périurbain. Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », in CAPRON Guénola, GUETAT Bernard et CORTES Geneviève (dir.), *Liens et lieux de la mobilité*, Paris: Belin, 129-144.
- SANSOT Pierre, 1998: *Du bon usage de la lenteur*, Paris: Payot.
- TORRE André, 2009: « Retour sur la proximité géographique », *Géographie, Économie, Société*, vol. 11, n° 1, 63-74.
- VERNIERS Hélène, 2002: « Les Mille-clubs ou la cabane industrialisée. », in MONNIER Gérard et KLEIN Richard (dir.), *Les années ZUP*, Paris: Perrin, 70-89.

BE YOUNG AND LIVE IN PERI-URBAN AREAS : THE DOUBLE PUNISHMENT ?

Adolescence is a very special time in a life, an important moment for building of the identity. Become oneself ask to move alone, to explore new spaces without parents and with peers. Do the urban sprawl and the inefficient transports across the peri-urban areas mean that the young people are the victims of the double punishment ?

Keywords : young, periurban areas, commuting, local link, education in mobility.

JUNG SEIN UND IN DER ZWISCHENSTADT WOHNEN : EINE DOPPELSTRAFE ?

Die Adoleszenz ist eine schwierige Lebensphase, nämlich diejenige der Identitätsbildung. Selbständig werden bedeutet, dass man sich allein bewegen kann, dass man mit seinesgleichen neue Orte erforscht, ohne von den Eltern überwacht zu werden. Anhand der Besonderheiten der Zwischenstadt (lockeres Stadtgefüge, unzusammenhängende Siedlungen, beschränktes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln) stellt sich die Frage, ob deren jugendliche Bewohner nicht etwa nur wegen ihres Wohnorts und ihres Alters "doppelt bestraft" werden.

Stichworte : Jugendliche, Zwischenstadt, Mobilität, Verankerung, Erziehung zur Mobilität.

LES MOBILITÉS DES PÉRIURBAINS DE L'OUEST FRANCILIEN : VERS UNE QUÊTE DE PROXIMITÉ ?

MARTINE BERGER, PRODIG, Université Paris 1
martine.berger@univ-paris1.fr

CLAIRE ARAGAU, LAVUE-Mosaïques,
Université Paris Ouest Nanterre La Défense
claire.aragau@u-paris10.fr

LIONEL ROUGÉ, ESO/Géographie-Cités, Université de Caen
lionel.rouge@unicaen.fr

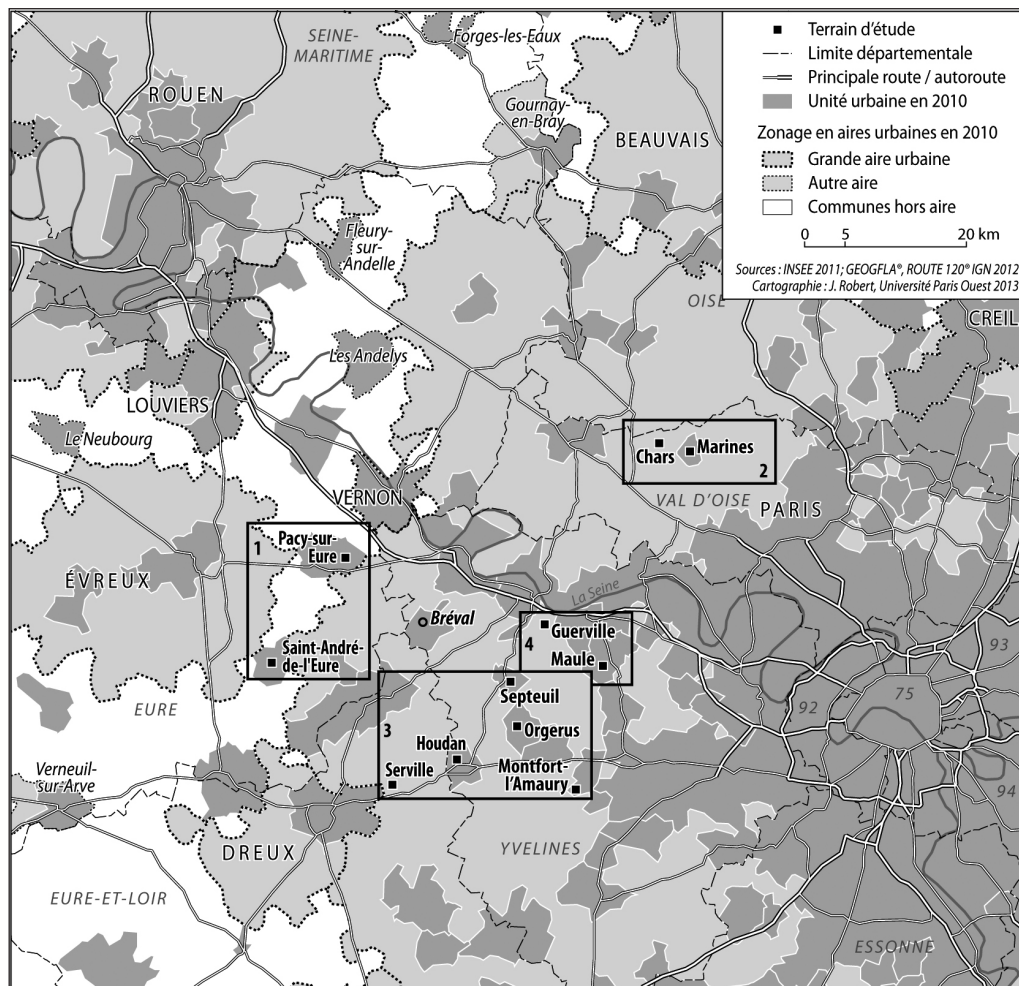
RÉSUMÉ

L'évolution des distances des navettes, comme celle des mobilités résidentielles des périurbains, témoigne de changements de comportements en faveur des bourgs et petites villes, noyaux secondaires du système métropolitain. Si ces changements correspondent parfois à des situations de contrainte, voire de captivité, ils évoluent souvent, dans l'Ouest francilien, vers des situations d'ancrage local permises par la densification de l'offre de commerces et de services et par le desserrement des emplois. La diversité des systèmes de mobilité accompagne des recompositions territoriales en faveur de la proximité et de l'intensité urbaine.

Mots clés : périurbain, navettes, mobilités résidentielles, ancrage, proximité.

Les habitants des couronnes périurbaines des grandes métropoles sont souvent considérés comme uniformément contraints à des déplacements de longue distance, qu'il s'agisse de leurs mobilités résidentielles ou de leurs navettes quotidiennes (NEWMAN et KENWORTHY, 1999 ; GALLEZ et ORFEUIL, 1998 ; BACCAÏNI, SÉMÉCURBE et THOMAS, 2007). Présentés comme un anti-modèle face aux prescriptions de durabilité, les espaces périurbains sont également stigmatisés à la fois comme des lieux de sécession de classes moyennes en ascension sociale fuyant les quartiers de logements sociaux de la proche banlieue (DONZELOT, 1999) et de relégation des ménages les plus modestes (GUILLUY et NOYÉ, 2006) dans les communes les plus éloignées des équipements et des pôles d'emplois (ROUGÉ, 2007).

Carte 1 : Des marges de l'agglomération aux petites communes rurales : des terrains d'enquête dans l'Ouest francilien



Comme dans d'autres travaux récents (DODIER, 2012; BONNIN-OLIVEIRA, 2013), l'exemple des couronnes périurbaines de l'Ouest francilien montre que s'il existe bien un fort gradient social en fonction de la distance à Paris, on ne peut opposer de manière simpliste une proximité choisie, symbole de réussite sociale et de confort spatial, et une immobilité subie, synonyme d'échec social et d'enfermement pour ceux qui sont contraints à s'éloigner de l'agglomération centrale. Si les positions sociales des ménages influencent fortement les horizons de leurs déplacements, leurs arbitrages résidentiels et leurs comportements de mobilité révèlent un recours de plus en plus fréquent aux ressources proches (COUTARD, DUPUY et FOL, 2002; MOTTE-BAUMVOL, 2009), à la fois parce qu'elles se sont étoffées et parce que l'ancrage des périurbains dans les territoires environnants s'inscrit dans la durée. De telles

évolutions vers la maturation des espaces périurbains (BONNIN-OLIVEIRA *et al.*, 2012 ; BERGER, ARAGAU et ROUGÉ, 2014) soulignent bien la recherche de proximité de la part des ménages. Les élus entendent cette demande locale et y répondent par des engagements visibles dans les politiques publiques.

Pour mettre en évidence l'émergence de ces territoires de proximité dans les couronnes périurbaines du grand Ouest parisien marquées par plusieurs décennies de croissance pavillonnaire, et associant, aux portes de l'agglomération parisienne, des territoires encore ruraux et des tissus plus transformés¹, on s'appuiera sur l'exploitation des données censitaires et sur des enquêtes² auprès d'élus et de ménages résidant dans les Yvelines et le Val-d'Oise, ainsi que dans des cantons de l'Eure et de l'Eure-et-Loir proches des limites de l'Île-de-France.

PROXIMITÉ ET/OU DISTANCE : LES PARADOXES SOCIAUX DES MOBILITÉS PÉRIURBAINES

Des analyses statistiques réalisées à partir des fichiers-détail (à l'individu) des recensements de population de 1990 et 2006 mettent en évidence des constantes, mais aussi des inflexions sensibles dans les comportements de mobilité des périurbains de l'Ouest francilien.

LES EFFETS DU FILTRAGE SOCIAL DES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES

En dépit de la forte progression des cadres dans le pôle urbain parisien et de leur large diffusion dans l'ensemble des couronnes périurbaines (BERGER, 2004, 2013), l'Ouest francilien et ses marges offrent toujours de forts contrastes dans la composition sociale des populations résidentes. La distance à Paris constitue un facteur structurant des valeurs foncières et de la distribution des groupes sociaux. Au sein de la zone d'étude, la moitié des ménages de cadres périurbains résident à moins de 45 km de Paris, soit 7 km plus près que ceux des professions intermédiaires, et 16 km plus près que les ouvriers. Cependant, malgré la forte valorisation foncière qu'entraîne le renforcement de la présence des cadres dans les espaces périurbains, les propriétaires de pavillons nouveaux installés ne résident pas plus loin, en moyenne, à catégorie sociale équivalente, que les propriétaires plus anciens. Les processus de densification des couronnes périurbaines l'emportent

¹ La couronne périurbaine délimitée par l'INSEE inclut un certain nombre de villes petites et moyennes dans l'orbite du pôle d'emploi parisien. Sur les 1 299 communes (3,8 millions d'habitants) comprises dans le périmètre d'étude, 1 055 sont classées en 2010 comme périurbaines et regroupent plus d'1 million d'habitants. 177 d'entre elles (soit 1 commune périurbaine sur 6) sont urbaines au sens de l'INSEE, et abritent un peu plus d'un demi-million d'habitants soit une part équivalente à celle des communes périurbaines rurales, qui sont 5 fois plus nombreuses. La moitié des communes périurbaines de l'Ouest francilien comptent moins de 500 habitants, et un tiers des périurbains de la zone vivent dans des communes de moins de 1 000 habitants.

² Dans le cadre de deux recherches financées par le PUCA, plus de 170 ménages ont été enquêtés, par le biais d'une approche compréhensive, dans 4 secteurs : l'Est du Vexin (Val d'Oise), le secteur de Saint-André-de-l'Eure et Pacy-sur-Eure (Eure), un secteur allant de Maule à Guerville (Yvelines) et un autre de Houdan (Yvelines) à Serville (Eure-et-Loir). Dans chacun de ces secteurs des élus ont été interrogés (15 entretiens).

désormais sur l'étalement, dans un contexte de très fort ralentissement de la production de logements.

La forte présence des ménages ouvriers dans les couronnes les plus lointaines et les plus rurales n'en fait pas pour autant des espaces de relégation. Les concentrations les plus importantes de ménages aux ressources modestes, moins souvent biactifs, et les taux de chômage les plus élevés se situent toujours dans les communes de l'agglomération parisienne accueillant un parc important de logements sociaux et dans les villes petites et moyennes situées hors de l'aire urbaine de Paris. Les couches moyennes, qui recouvrent un large spectre de positions sociales, sont quant à elles très régulièrement réparties dans l'ensemble de la zone.

L'analyse des portées des mobilités résidentielles, qui ont un effet sur l'ancrage territorial des ménages, montre bien la combinaison, dans leurs horizons de mobilité, des effets de gradient des prix fonciers et d'autres facteurs jouant sur les choix résidentiels. Les catégories les plus modestes, ouvriers et employés, ont des distances moyennes de déménagement nettement plus courtes que celles des cadres ou des professions intermédiaires. Cette plus grande proximité des déplacements des ménages modestes ne résulte pas seulement d'une part plus importante des mobilités intracommunales dans le parc social, mais aussi d'horizons de recherche plus restreints lors de l'accession à la propriété, qui se réalise plus souvent hors de l'aire urbaine de Paris, autour des villes petites ou moyennes situées hors Île-de-France. La recherche de proximité, rendue possible par des coûts fonciers plus bas aux franges de la région, s'explique à la fois par une plus grande captivité des actifs les moins qualifiés dans des bassins d'emplois de plus petites dimensions, et par la nécessité de maintenir des solidarités familiales, en particulier des échanges de services pour la garde des enfants.

Les déménagements des cadres présentent souvent quant à eux une distribution bimodale, comme l'ont montré des enquêtes réalisées dans cette zone au début des années 1990 (BERGER et BRUN, 2006), associant des ajustements de très courte distance en quête d'un logement convenant mieux à leurs désirs (des pièces plus nombreuses ou plus vastes, un cachet ancien, un environnement plus verdoyant...), et des déplacements de longue portée, en rupture complète avec le logement précédent, souvent situé dans la première couronne de banlieue. Leurs moyens financiers leur permettent cependant de rester proches du pôle d'emplois et de services parisiens. Moins sensibles aux coûts des déplacements, très largement bi- voire tri-motorisés, ils choisissent plus souvent, dans leurs arbitrages résidentiels, des mobilités quotidiennes plus longues et/ou plus nombreuses mais bénéficient d'une plus grande proximité des services rares offerts par l'agglomération centrale. Quant aux professions intermédiaires, elles sont souvent contraintes à s'installer plus loin qu'elles ne le souhaitaient au départ, compte tenu de la forte valorisation foncière dans les couronnes périurbaines proches de Paris, et à s'éloigner le long d'un axe de communication pour conserver un accès rapide aux ressources urbaines. Mais, quelle que soit la position sociale des ménages, on observe, dans les années 2000, une tendance à la réduction des distances de déménagement par rapport à ce qu'on observait dans les premières décennies de la périurbanisation. Et ce mouvement va de pair avec un plafonnement des trajets domicile-travail.

ANCRAGE RÉSIDENTIEL ET STABILISATION DES NAVETTES : VERS UNE « MATURITÉ » DES ESPACES PÉRIURBAINS ?

Dans les communes périurbaines de l'Ouest francilien, près de 3 ménages sur 4 sont propriétaires. Ils sont donc relativement peu mobiles, et compte tenu de la diminution de l'offre neuve et du vieillissement des ménages³, leur mobilité résidentielle tend à diminuer (BERGER, 2013).

Pour les ménages mobiles⁴, les déménagements s'inscrivent de plus en plus souvent dans des territoires de proximité. La part des déménagements au sein de la même commune s'accroît, et pour ceux qui changent de commune, on observe une augmentation des déménagements dans un rayon proche (à moins de 5 ou moins de 15 km) : la distance des mobilités intrarégionales⁵ pour les périurbains propriétaires de pavillons a diminué entre 1990 et 2006, passant de 30,3 à 26,6 km pour la moyenne et de 21 à 17 km pour la médiane, et ceci est vrai pour tous les groupes sociaux.

Au fil du temps, dans les communes périurbaines, la part des nouveaux installés venus de Paris et de la Petite couronne s'amenuise, ceux qui résidaient déjà en Grande couronne sont de plus en plus nombreux. De même que la diminution des distances des mobilités résidentielles, la stabilisation relative des distances de navettes témoigne d'une recherche d'ancrage dans des territoires de proximité, et sans doute d'une évolution vers des formes plus durables d'organisation de l'espace.

Après une forte croissance des distances parcourues par les actifs périurbains entre 1975 et 1990, on observe une stabilisation dans les années 2000, malgré une hausse des qualifications des actifs. Pour les cadres et les employés, les distances moyennes parcourues ne sont pas supérieures, en 2006, à ce qu'elles étaient en 1990 (effets de la féminisation de la profession dans le premier cas, de l'augmentation de la part du temps partiel dans le deuxième). Pour les professions intermédiaires, l'augmentation est très faible ; pour les ouvriers, la distance moyenne parcourue continue à augmenter, dans un contexte de forte régression des emplois. Il semble donc que l'on ait atteint un palier.

Certes les actifs périurbains parcourent toujours en moyenne plus de kilomètres pour se rendre à leur travail que ceux de l'agglomération centrale : de 5,8 km⁶ pour les résidents de Paris *intra-muros* et 7,9 km pour les habitants de la Petite couronne⁷ à 11,4 km pour les actifs résidant dans l'ouest du pôle urbain parisien, dans les Yvelines et le Val d'Oise, 18,4 km pour les habitants des communes urbaines de la couronne périurbaine de Paris, et 21 km pour les ruraux. Au-delà de l'aire urbaine de Paris, la portée moyenne des navettes diminue : 13,4 km dans les pôles urbains

³ L'âge moyen des ménages périurbains propriétaires de pavillons dans la zone est passé de 50,5 ans en 1990 à 53,4 ans en 2006. La moitié d'entre eux a aujourd'hui plus de 52 ans.

⁴ Ménages ayant changé de logement depuis le dernier recensement (en 1990) ou au cours des 5 années précédentes (en 2006).

⁵ Au sens large : internes à l'ensemble de l'Île-de-France et du Bassin parisien.

⁶ Il s'agit de distances à vol d'oiseau entre les chefs-lieux des communes de résidence et de travail. On a affecté aux actifs travaillant dans leur commune de résidence une distance égale au rayon de cette commune.

⁷ Communes des départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.

secondaires, 15,4 km dans les communes urbaines du périurbain, 16,7 km pour les ruraux ; les villes petites et moyennes y retiennent à proximité des actifs moins qualifiés, dont l'accès aux emplois franciliens est rendu plus difficile par la rareté ou l'absence de transports en commun.

Mais les écarts se réduisent considérablement si on considère les temps de déplacement⁸, compte tenu du différentiel des vitesses entre centre et périphérie : les actifs résidant en Petite couronne effectuent leur trajet domicile-travail en 35 mn, ceux de l'ouest de l'agglomération parisienne en Grande couronne y consacrent 39 mn, à peine moins que les périurbains de la couronne parisienne (42 mn), et nettement plus que les actifs résidant hors aire urbaine de Paris (33 mn), qu'ils habitent en ville ou à la campagne. Les ruraux, utilisant plus souvent leur voiture pour traverser des espaces moins denses, effectuent plus rapidement des trajets plus longs, et rares sont les actifs en situation de captivité en dépit de l'absence de transports collectifs : quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle, 3 ménages ruraux sur 4 disposent d'au moins deux véhicules.

Une proportion importante de navetteurs périurbains effectue des trajets de moins de 5 km (c'est le cas d'un rural sur 4, d'un urbain sur 3) ou de moins de 15 mn : près d'un actif sur 3 dans la couronne périurbaine de Paris, 4 sur 10 au-delà. Les déplacements de plus de 60 mn ne concernent qu'un quart des actifs périurbains franciliens, à peine plus que dans l'agglomération en Grande couronne, et sont nettement plus rares hors aire urbaine de Paris (un actif sur 7 ou 8), où il s'agit souvent de ménages récemment installés venus d'Île-de-France, où ils ont conservé (temporairement ?) leur emploi.

On observe en effet un processus de rapprochement, au fil du temps, entre domicile et lieu de travail, suffisamment important pour être repérable dans les données censitaires en 2006. Il concerne surtout les femmes des couples biactifs, pour qui la part des navettes longues (plus de 15 km à vol d'oiseau) diminue avec la durée d'installation dans le logement, toutes choses égales par ailleurs quant à la localisation résidentielle, la catégorie socioprofessionnelle, le nombre d'enfants, ou l'âge. Cet ajustement apparaît 2 à 5 ans après le déménagement et il est particulièrement net pour les employées, qui profitent du développement de l'offre locale d'emplois présents, moins ample dans des catégories plus qualifiées. Ceci confirme les observations faites dans la *Megalopolis* nord-américaine (HANSON et PRATT, 1991) sur le rôle du bouche-à-oreille et des relations sociales locales dans la recherche d'emploi par les actives les moins diplômées.

Mais la proximité domicile-travail n'est pas pour autant synonyme de pratiques de déplacement plus vertueuses : dans l'espace périurbain, 2 navettes de moins de 5 km sur 3 sont effectuées en voiture. De plus, le marché du travail dans des territoires de proximité aux marges des pôles urbains est souvent plus restreint et moins qualifié, ce qui réduit les chances de retrouver un emploi après une période de chômage. La recherche d'une plus grande proximité présente donc des revers, même si elle permet d'alléger les budgets-temps.

⁸ Les durées des navettes domicile-travail ont été évaluées en appliquant aux distances parcourues des vitesses moyennes calculées à partir de l'Enquête globale transport de 2010, en fonction de zones d'origine et de destination définies d'après la densité de la population résidente et des emplois, et en tenant compte du sens des déplacements.

L'évolution des distances des navettes, comme celle des mobilités résidentielles, témoigne de changements de comportements, parfois choisis, facilités par le desserrement des emplois vers les marges de l'agglomération, avec l'émergence d'un système plus polycentrique (BERROIR et *al.*, 2007); mais peut-être aussi contraints, parce que la métropole parisienne a atteint ses limites en termes de taille, de budgets temps et d'efficacité des déplacements et tend à évoluer vers une fragmentation autour de noyaux secondaires.

VERS UNE QUÊTE DE PROXIMITÉ(S)

Au regard des enquêtes réalisées dans plusieurs secteurs de l'Ouest francilien, le «pack périurbain» (CAILLY, 2008) ne semble pas devoir être remis en cause. Pour de nombreux ménages, la mobilité automobile domine et les lieux pratiqués sont toujours aussi éclatés dans l'espace. Fatigue, temps et dépenses d'argent structurent les déplacements. Toutefois, cette mobilité est l'expérience d'une socialisation périurbaine qui semble être de moins en moins liée à l'agglomération centrale. D'autres agencements dans les déplacements, d'autres rythmes du quotidien, se dessinent en faveur de la proximité. Si ces observations concernent le vaste ensemble des couches moyennes périurbaines, sont examinées plus précisément dans cet article quelques figures encore trop souvent caricaturées.

LES FAMILLES MODESTES : DE L'AVANTAGE «D'AVOIR TOUT SUR PLACE» À LA PRATIQUE DU «BORD DE VILLE»

Les familles modestes installées dans les espaces périurbains sont souvent présentées comme susceptibles d'avoir à souffrir de situation de dépendance à l'automobile ou, le cas échéant quand la mobilité ne peut s'exercer, de captivité (ROUGÉ, 2007). Si se déplacer requiert pour les plus vulnérables une organisation pesante et une dépense monétaire importante, leur localisation dans des communes relativement bien équipées en services et en commerces, ou dans les environs de celles-ci, tend à rendre le quotidien plus supportable. L'attention portée aux coûts des déplacements se traduit alors par des ajustements vers les lieux fréquentés en particulier pour les courses alimentaires : *«Donc ici on a la possibilité de faire les petits achats quotidiens sur place ; je vais à Ed, ou bien des fois je vais à Marines, ce n'est pas loin. Il y a donc pas mal de choses qu'on peut faire ici»* (Femme, couple locataire d'une maison HLM à Chars, Val d'Oise). Concernant les autres postes, la proximité se dessine à une autre échelle sans pour autant que l'accès à la ville – ou tout au moins au centre-ville – se justifie ; les centralités commerciales des «bords de villes» sont utilisées. Ainsi l'espace vécu de ces familles modestes se réoriente, parfois même s'élargit du fait d'un épaississement de l'offre périurbaine et rompt l'impression d'éloignement même si, pour les plus récemment installés, un temps d'adaptation est nécessaire : *«En fait on ne change pas facilement nos habitudes, on a changé de lieu de vie mais pas d'habitudes... La première fois qu'on est allé à Évreux, c'était pour des formalités administratives ; on a découvert, on a vu qu'il y avait des magasins, mais faut qu'on s'habitue... Paris on n'y va plus, on ira plus à Rouen, c'est plus praticable et plus proche»* (Homme, couple en accession à la propriété d'une maison à Saint-André-de-L'Eure).

Cette proximité reste certes contrainte, mais elle permet de sortir d'un enfermement dans le domicile. Plus encore, l'accès à un emploi dans le secteur, surtout s'il est possible de s'y rendre à pied ou à vélo, facilite la socialisation, en particulier celle des femmes. La moindre nécessité d'un recours au marché de l'emploi de l'agglomération principale associé à la faiblesse des revenus invite les ménages modestes à aborder différemment l'espace local et à en privilégier les ressources propres (COUTARD, DUPUY et FOL, 2002 ; ROUGÉ, 2009).

Les environs sont parcourus : promenades dans les bois situés en lisière de la commune, balades avec le chien le long des chemins ruraux, sorties à vélo pour se rendre dans les villages alentour ou au marché, virées au bord de la rivière ou à la ferme du coin, flâneries dans le cœur réaménagé des bourgs. Ces cheminements, bien que circonscrits spatialement, sont vecteurs d'une meilleure connaissance des lieux et d'une multiplication des rencontres. On retrouve de telles démarches auprès de catégories longtemps considérées comme exclues ou absentes des espaces périurbains, celles des jeunes et des seniors.

JEUNES ACTIFS ET RETRAITÉS :

CHEMINEMENTS ET RECHERCHE D'ESPACES INTERSTITIELS

L'usage plus prononcé des commodités locales par les jeunes actifs et les retraités fait de ces résidants les initiateurs d'un périurbain ressource, un « entre-lieux » (TURGEON, 1998, 17) susceptible de les aider en temps de crise. Pour les aînés, l'agglomération devient le lieu de services exceptionnels et son accès est considéré comme trop compliqué. Les centralités « à taille humaine » qui maillent l'Ouest francilien et vers lesquelles ils préfèrent se rendre en empruntant les « *petites routes* » profitent de cette dynamique. Bien que donnant l'impression de naviguer dans cette campagne périurbaine, tant l'usage de la voiture est intégré et accepté, ils revendiquent pourtant un fort attachement à l'offre locale et à l'usage de modes doux pour leurs déplacements : « *On va souvent à pied à Pacy pour le pain. Sinon, une fois par mois, on va à Évreux en voiture pour les grandes courses. On va chez le docteur à Pacy, souvent à pied, à la pharmacie aussi...* » (Couple de retraités, propriétaires d'une maison à Pacy-sur-Eure).

De telles pratiques offrent une assise à la socialisation et dessinent un attachement aux lieux. Ainsi l'installation périurbaine acquiert petit à petit des attributs valorisés (ARAGAU et POULOT, 2012). Elle devient pour les uns « *une ville à la campagne, on y trouve tout ce qui faut pour le quotidien* » (couple de retraités, propriétaires d'une maison à Maule, Yvelines), et pour les autres le « *village où il y a tout ce qu'il faut* » (Jeune homme locataire d'un appartement à Saint-André-de-L'Eure), sans que cela soit vécu comme un repli contraint. Levier central dans les modes d'adaptation, le réseau social et amical permet de dépasser certaines contraintes, en particulier celles d'une mobilité réduite et/ou celles liées à la garde d'un enfant. Autant d'éléments qui participent d'un désir de rester en périurbain sans pour autant se considérer à l'écart d'une vie urbaine et culturelle. Certains ont même l'impression que la conciliation entre vie professionnelle, vie familiale et épanouissement personnel, y est plus facile : « *Alors oui, la piscine pas très loin, on a un cinéma à Maule d'art et d'essai où ils passent tous les derniers films. Un truc qui est super-sympa, tu vas voir le film à 20 heures, tu pars 15 mn avant, tu te gares, tu as de la place*

sans aucun souci. C'est même mieux. On y va même plus qu'avant» (Jeune couple locataire d'une maison à Goupillières, Yvelines). Ce renouveau du local, du proche, touche également les catégories plus aisées, souvent perçues comme exclusivement «circulantes».

DES CATÉGORIES AISÉES DESSINANT DES DYNAMIQUES D'ANCRAGE

En raison de leur part croissante dans ces espaces, les cadres ont drainé avec eux des aménités (JAILLET, ROUGÉ et THOUZELLIER, 2006), en particulier des services médicaux spécialisés, dont peut bénéficier le reste de la population (ARAGAU, 2008). Ces familles apprécient les reconfigurations qui traversent les contextes périurbains. Bien que pourvus d'un potentiel de mobilité illimité, certains ménages revendiquent un attachement à la localité. Mme D., femme de cadre, en reconversion professionnelle et propriétaire d'une maison à Maule, reconnaît faire ses courses selon l'endroit où elle se trouve tout en appréciant l'ambiance de la commune : «[...] *son marché et puis tous ces commerces de qualité qu'il y a autour de la place. C'est vrai que c'est un peu cher mais c'est ce qui fait toute la qualité d'habiter à Maule*». Très attachée à la provenance des produits, elle se rend souvent à La Ferme du Logis près de chez elle et est en contact avec des producteurs locaux : «*On a un ami arboriculteur, il nous fournit des pommes de terre et des jus de fruits. Il nous met aussi en contact avec des producteurs de viande et il nous livre chez nous.*» Une telle configuration du lieu de résidence, combinant paysages verdoyants et aménités urbaines, est pour de nombreux enquêtés le gage d'un bon placement et d'une qualité de vie à nulle autre pareille, comme l'exprime cet homme rencontré à Montfort l'Amaury (Yvelines) : «*On n'achète pas qu'un terrain, on achète un bon site, je dirais un environnement. Voilà, c'était ça, la recherche d'une proximité de services*». Son épouse complète : «*Et puis, au-delà de tous les magasins, ce qu'on appelle les magasins de bouche, effectivement, il y a les pharmacies, il y a l'équipe médicale, le dentiste. Il y a quand même beaucoup de choses, radiologue, il y a beaucoup de choses sur place. Et moi j'avais cette double attente, venant de la ville où j'avais tout à portée de main, de pouvoir avoir dans l'espace de vie, un côté campagne et de la proximité...*». Cette situation périurbaine rend ainsi le recours à Paris de moins en moins nécessaire : «*Là, j'étais ravie parce que j'ai vu qu'à Saint-Quentin au cinéma, ils faisaient des retransmissions d'opéra et moi je suis fan d'opéra. J'ai découvert des choses comme ça que je n'étais pas allée chercher.*»

Même si les ressorts et les attentes apparaissent bien différents et encore très socialement marqués, l'ensemble des discours recueillis fait ressortir une géographie des vécus où la quête de proximité est valorisée et valorisante. Les localisations et les fréquentations quotidiennes qui se dessinent semblent être beaucoup moins «hors sols» et «réticulaires»; elles participent d'une nouvelle manière de faire territoire en périurbain à laquelle les élus tentent de répondre.

QUAND LA PROXIMITÉ FAIT TERRITOIRE

Alors que la loi SRU appelle à la densification, les élus du périurbain composent pour la décliner dans leur territoire. Construire la ville sur la ville permet des

économies sur les réseaux mais cela signifie-t-il pour autant qu'hors de la grande ville dense, tout développement «durable» est compromis voire impossible? Il semblerait que la réalité périurbaine, en puisant dans sa dimension rurale, offre une certaine résistance à ce modèle de concentration urbaine présentant, au-delà d'une certaine taille, quelques dysfonctionnements.

LA RURALITÉ, GARANTE DU DÉVELOPPEMENT DES CENTRALITÉS LOCALES

Les arbitrages locaux concernant les regroupements intercommunaux révèlent des logiques de contournement pour échapper à l'influence d'un centre aux prérogatives renforcées. En effet, que signifie être une petite commune rurale dans une communauté d'agglomération dans laquelle les équipements sont concentrés dans la ville-mère? Cela signifie que l'espoir est maigre d'être dotée de certains services puisque les communes situées à l'autre extrémité du périmètre ne pourront s'y rendre aisément; cela signifie encore être reléguée au rang de «jardin» (Élu, Houdan) de la métropole, jardin rapportant avec ses habitants quelques taxes foncières et d'habitation pour des communautés d'agglomération en situation d'endettement. Cette mise en marge des petites communes rurales est ressentie comme telle en l'absence de véritable projet de territoire les intégrant, faisant craindre à terme des extensions urbaines non maîtrisées, que la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural), elle-même, peinerait à freiner. Ainsi en est-il de Rosay et de Villette (Yvelines), qui ont fait le choix de rejoindre la Communauté de communes du Pays houdannais (CCPH) plutôt que la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY). Les compétences de la communauté d'agglomération n'ont pas suffi à séduire ces petites communes rurales, même pas l'opportunité de bénéficier de lignes de bus supplémentaires en dehors des lignes régulières; pourtant la question de la mobilité est centrale dans ces territoires périurbains. La compétence «ruissellement» détenue par la CCPH et non la CAMY offre à ces communes rurales des éléments de réponse aux inondations récurrentes qui les touchent. En outre la proximité de Septeuil, doté de services de base, véritable pôle secondaire de cette intercommunalité, offre à Rosay des avantages que la CAMY n'aurait pu lui proposer: des commerces et équipements de santé, mais aussi un accès rapide et facilité à une microcrèche et à un centre de loisirs. *«Il y a des pôles d'animation secondaires, par exemple Septeuil. On va rentrer trois communes [dans l'EPCI] qui s'appellent: Flacourt, Rosay et Villette qui sont à dix bornes de Mantes seulement... et elles ont choisi de venir ici (dans la CCPH). Mais elles viennent déjà à Septeuil, qui est à 2 km. Ils ont l'épicerie à Septeuil, le toubib à Septeuil, la pharmacie...»* (Élu, Houdan, Yvelines).

S'affranchir du «tout urbain», c'est penser qu'un maillage est possible avec des points d'ancrage suffisamment nombreux et bien répartis pour atténuer l'isolement. Ainsi une vice-présidente de la Communauté de communes du Plateau de Lommoye (CCPL), maire de Bréval (Yvelines), avance l'argumentaire suivant⁹: *«la campagne c'est autre chose que de tout rassembler en un point... Ce n'est pas parce que l'on*

⁹ REQUILÉ Christopher, 2013, *Politiques publiques et constructions territoriales en périurbain francilien: le cas de la Communauté de communes du Plateau de Lommoye (CCPL)*, mémoire de Master 2, soutenu à l'Université Paris Ouest-Nanterre – La Défense.

est la commune la plus importante que l'on doit tout centraliser à Bréval, et moi j'en reste persuadée... je crois qu'il faut au contraire essayer d'occuper tout l'espace, toutes les communes, que chaque commune y trouve son compte, que chaque commune ait quelque chose.»

Mais pour s'engager dans une répartition maillée des centres de loisirs ou des équipements sportifs, il faut pouvoir s'appuyer sur des mobilités locales suffisamment intenses, garantissant leur rentabilité. En ce sens, les systèmes de mobilités examinés précédemment, croisant classes d'âge et catégories sociales, sont en mesure de soutenir des politiques locales par les signes d'inflexion qu'ils donnent en faveur de la proximité : *« Une règle d'accessibilité physique (que personne ne soit à plus de 6 à 7 minutes, en voiture, d'un centre de loisirs), donc ça nous a un fait maillage : on a 9 centres de loisirs ! »* (Élu, Houdan).

L'INTENSIFICATION URBAINE EN PÉRIURBAIN

La réflexion engagée par les élus sur le bon périmètre territorial de leur intercommunalité et sur sa structuration interne montre qu'ils appréhendent avec une certaine précision les flux qui la parcourent. Il est question dans les discours de *« bassins de vie »* mais aussi de *« polarités secondaires »* ou de *« microcentralités »* qu'il s'agit de renforcer. L'ensemble des centralités (services, équipements) proposées dans une commune doit pouvoir se constituer en pôle (MANGENEY, 2011) pour organiser le territoire, retenir ses habitants, moteurs d'une économie avant tout résidentielle (PECQUEUR et TALANDIER, 2012).

Si la gare (BRÈS et MARIOLLE, 2009) est un point d'appui central dans les projets urbains, elle n'explique pas à elle seule la construction de certaines polarités. Elle reste l'argument privilégié pour l'implantation de petits logements, à destination des jeunes ou des personnes âgées peu motorisés, mais s'intègre souvent dans un système de mobilité multimodal. En revanche, la présence d'équipements de natures différentes en un même lieu permet à la fois une rationalisation des déplacements pour les résidents et une hausse de la fréquentation de ces services. *« À Rosay, ils iront toujours à Mantes pour prendre le train (si on pense transport), mais ils vivent avec le petit pôle secondaire qui est Septeuil et pas avec Mantes pour les trucs de tous les jours... À Houdan, on a la piscine, et bien, vous pouvez aller à l'hôpital faire votre consultation pendant que votre gamin est à la piscine... Donc, rechanger des centralités »* (Élu, Houdan).

Ce phénomène est repéré par des élus qui font le choix de le soutenir, œuvrant sur leur territoire à une intensification urbaine. Celle-ci passe par des initiatives politiques proposant des loyers à faible coût et/ou des facilités fiscales pour l'installation d'un commerce. C'est encore une inscription réglementaire dans un PLU pour marquer un engagement ferme : *« Donc dans notre PLU on va mettre des règles, autour de la place, tous les rez-de-chaussée seront à destination prioritaire de commerces »* (Élu, Orgerus, Yvelines).

Et dans la mesure où l'effet « boule de neige » de l'implantation de certains commerces est repéré, c'est la clientèle qu'il faut aller chercher. Elle est du côté des personnes isolées que les commerçants tentent d'attirer par un service de livraison gratuit mais c'est aussi une clientèle qui peut augmenter avec la création

de nouveaux logements : *« L'Économats, au milieu du village, il fait des livraisons... et les gens achètent plus, ils n'ont pas à ramener... S'il n'y pas assez d'habitants, les commerces ne peuvent pas vivre. Donc si on ne prévoit pas maintenant l'apport de nouveaux habitants, la recette ne sera pas suffisante »*. (Élu, Orgerus).

Autant d'éléments qui créent de l'intensité urbaine dans la mesure où ils sont associés aux tissus denses des villes et des villages, mais une urbanité qui laisse une place aux espaces ouverts pour recréer de la continuité dans la trame, entre les centres anciens, les extensions périphériques et les hameaux (ARAGAU, 2009).

LA MOBILITÉ POUR DÉPASSER LES FRACTURES URBAINES

La proximité invite à penser les continuités qui ont souvent été rompues dans le périurbain ou qui n'ont pas toujours été prises en compte dans les projets urbains. Ces continuités, les habitants les recréent par le biais de l'automobile tout en se heurtant à certaines limites : le taux de motorisation variable selon les ménages, des situations de congestion dans des centres-bourgs à certains moments de la journée ou de la semaine et les contraintes de stationnement. La faible place donnée aux mobilités douces, et surtout piétonnes dans le périurbain, est particulièrement marquante dans les opérations de cœur de village où parvis de la mairie et de l'église ont fait l'objet de restructurations fortes sans que soit envisagé le réaménagement des trottoirs desservant les commerces de détail.

Cependant une conjonction de facteurs œuvre en faveur d'autres mobilités en périurbain, piétonnes et cyclables : injonctions internationales, souvent européennes, et nationales prenant la forme de chartes, de schémas de développement et de contrats divers conditionnant le financement de certains projets. Ces mobilités empruntent des cheminements qui jouent le rôle de coutures entre les espaces les plus denses de la trame bâtie et les extensions les plus éparées. Ces continuités sont aussi bien liées à l'aménagement des bords de rivières qu'à des prérogatives locales en adéquation avec la réalisation d'une charte paysagère : *« Et puis, condamner les habitants de Houdan à venir à pied ou à vélo, puisque j'ai fait une espèce de périphérie cyclable qui rejoint le centre-ville. Donc, il y a toujours la possibilité de venir à vélo ou à pied. Donc, condamner les Houdannais à ne pas prendre leur voiture, pour que les gens de l'extérieur puissent venir en vélo ou en voiture pour faire le marché »* (Élu, Houdan).

L'effort est donc porté en premier lieu vers les habitants situés dans le péricentre, mais le schéma de circulation envisage d'emblée des ramifications dans les espaces ruraux. L'intercommunalité de Houdan a engagé une réflexion sur le maillage des voies vertes, concrétisée par une carte du réseau de chemins d'intérêt communautaire, validée en 2007 à l'issue d'études sur les paysages traversés. Parmi les réalisations, la CCPH, à l'occasion d'un remembrement, a acquis une parcelle lui permettant d'être attributaire d'une bande de terrain de 2,5 m de large et de 2 500 m de long en vue de la réalisation d'une piste cyclable destinée à relier le village d'Havelu à Houdan.

Les cheminements dessinés dans les documents d'urbanisme marquent progressivement de leur empreinte les paysages périurbains, tantôt indépendants du réseau routier, tantôt lui étant accolés. Ce type de réseau, qui se heurte pourtant aux aléas de la saisonnalité (pluie et boue dans les chemins et sur les accotements), aide à

retisser une trame urbaine très fragmentée ; il accompagne la hausse des mobilités de proximité tout en soulignant les éléments structurants des paysages périurbains alternant fortes et faibles densités, c'est-à-dire villes et villages en voie de densification et forte présence des espaces de nature.

CONCLUSION

De moins en moins souvent « parachutés » en périphérie depuis la ville-centre, les périurbains de l'Ouest francilien profitent d'un épaississement de l'offre de commerces et de services à proximité. En découlent des figures de la mobilité qui dessinent une gamme de plus en plus riche de situations, en fonction certes des positions sociales et familiales, mais aussi des expériences résidentielles antérieures des ménages et des transformations du contexte local. En complément de la complexification des systèmes urbains – vers une structure multipolaire (AGUILERA et MIGNOT, 2004) –, bourgs, petites villes et « villes avant-postes » (GILLI, 2006) constituent de plus en plus souvent l'armature sur laquelle s'appuient des systèmes de mobilité qui se diversifient. Les élus, de plus en plus conscients des ressources d'un entre-deux ville/campagne, élaborent des politiques publiques destinées à revendiquer cette double appartenance. Leurs interventions, tout en étant sectorielles (en faveur du commerce, de l'emploi, de certains services et équipements locaux), sont intégrées à une réflexion territoriale plus globale ; elles se réfèrent à des notions d'équité (en termes d'accessibilité) puisant dans leurs racines rurales, pour penser une juste répartition géographique des éléments de centralité. La proximité ainsi créée participe de la consolidation territoriale pour des EPCI du périurbain affichant une certaine autonomisation vis-à-vis des grands pôles urbains.

BIBLIOGRAPHIE

- AGUILERA Anne et MIGNOT Dominique, 2004 : « Urban Sprawl, Polycentrism and Commuting. A comparaison of Seven French Urban Areas », *Urban Public Economics Review*, n° 1, 93-114.
- ARAGAU Claire, 2008 : « Voie express et recomposition des territoires quotidiens entre Yvelines et Eure-et-Loir », *Strates* « Les espaces du quotidien », n° 14, 135-148.
- ARAGAU Claire, 2009 : « Les petites villes du périurbain : pérennités et métamorphoses », in VALLAT Colette (dir.), *Pérennité urbaine, ou la ville par-delà ses métamorphoses*, vol. 2, *Turbulences*, Paris : L'Harmattan, 49-58.
- ARAGAU Claire et POULOT Monique, 2012 : « Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville », *Historiens & Géographes*, dossier « Façons d'habiter les territoires de la ville aujourd'hui », n° 419, 115-126.
- BACCAINI Brigitte, SÉMÉCURBE François et THOMAS Gwenaële, 2007 : « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première*, n° 1129, 4 p.
- BERGER Martine, 2004 : *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*, Paris : CNRS Éditions.
- BERGER Martine et BRUN Jacques, 2006 : *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Paris : Publications du PUCA, collection Recherches.

- BERGER Martine, 2013: «La mobilité des ménages accélère le changement social en Île-de-France», *Atlas des Franciliens*, Paris: IAU Île-de-France, 124-127.
- BERGER Martine, ARAGAU Claire et ROUGÉ Lionel, 2014: «Vers une maturité des territoires périurbains», *Echogéo* (à paraître), 2014/1
- BERROIR Sandrine, MATHIAN Hélène, SAINT-JULIEN Thérèse et SANDERS Léna, 2007: «Les pôles de l'activité métropolitaine», in SAINT-JULIEN Thérèse et LE GOIX Renaud, *La Métropole Parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris: Belin, 333 p.
- BONNIN-OLIVEIRA Séverine, 2013: «La fin des périphéries urbaines», *EspacesTemps.net*, 29 avril 2013, <http://www.espacestems.net/articles/la-fin-des-peripheries-urbaines/>
- BRÈS Antoine et MARIOLLE Béatrice, 2009: «Faire rimer densité et accessibilité avec proximité spatiale. Une approche concrète de l'accessibilité à partir des gares», *Transports urbains, Mobilités-Réseaux-Territoires*, n° 115.
- CAILLY Laurent, 2008: «Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain?», *EspacesTemps.net*, Textuel, 13 mai 2008, <http://espacestems.net/document5093.html>.
- COUTARD Olivier, DUPUY Gabriel et FOL Sylvie, 2002: «La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile?», *Espaces et Société*, 108, 2002/1, 155-175.
- DODIER Rodolphe, 2012: *Habiter les espaces périurbains*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 220 p.
- DONZELOT Jacques, 1999: «La nouvelle question urbaine», *Esprit*, 11, 87-114.
- GALLEZ Caroline et ORFEUIL Jean-Pierre, 1998: «Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces», in PUMAIN Denise et MATTÉI Marie-Flore (Dir.), *Données urbaines 2*, Paris: Anthropos, 157-164.
- GILLI Frédéric, 2006: «Les franges de la région urbaine de Paris, quelle recomposition, quelle intégration?», in LARCENEUX André et BOITEUX-ORAIN Céline (Dir.), *Paris et ses franges: étalement urbain et polycentrisme*, Dijon: Éditions universitaires, 179-200.
- GUILLUY Christophe et NOYÉ Christophe, 2006: *Atlas des nouvelles fractures sociales. Les classes moyennes oubliées et précarisées*, Paris: Autrement.
- HANSON Susan et PRATT Géraldine, 1991: «Job Search and the Occupational Segregation of Women», *Annals of the Association of American Geographers*, 81 (2), 229-253.
- JAILLET Marie-Christine, ROUGÉ Lionel, THOUZELLIER Christiane, 2006: «Les modes de vie des «navetteurs» toulousains installés aux franges de l'aire urbaine: vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité», in BONNET Michel et AUBERTEL Patrice (éds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris: PUF, Sciences sociales et sociétés, 2006, 161-173.
- MANGENEY Catherine, 2011: *Équipements et services: la métropole au quotidien*, *Les Cahiers de l'IAU idf*, n° 157, 24-29.
- NEWMAN Peter G., KENWORTHY Jeffrey R., 1999: *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*, Washington D.C.: Island Press.
- PECQUEUR Bernard et TALANDIER Magali, 2012: «Les espaces de développement résidentiel et touristique, état des lieux et problématiques», *Territoires 2040, Des systèmes spatiaux en perspective*, n° 3, Paris: La Documentation française, 120-138.
- ROUGÉ Lionel, 2007: «Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains. Entre contraintes, tactiques et captivité», *EspacesTemps.net*, Travaux, 25 avril 2007, <http://www.espacestems.net/articles/inegale-mobilite-et-urbanite-par-defaut-des-periurbains-modestes-toulousains/>.
- ROUGÉ Lionel, 2010: «L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation», *Articulo – Journal of Urban Research* [Online], 5 | 2009, Online since 25 April 2010, connection on 23 September 2013, <http://articulo.revues.org/1440>; DOI: 10.4000/articulo.1440.

TURGEON Laurier, 1998: «Introduction», in TURGEON LAURIER (dir.), *Les entre-lieux de la culture*, Laval: Les Presses de l'Université de Laval, 11-26.

**THE MOBILITY OF PERIURBAN (OUTER-URBAN)
INHABITANTS OF THE WESTERN PART OF PARISIAN REGION:
IN SEARCH OF INCREASING PROXIMITY?**

The evolution of commuting distances, as those of residential mobility, shows clearly that the behavior patterns of periurban (outer-urban) households are changing. They transfer in favor of villages and little towns, secondary hubs of the metropolitan system. If these changes sometimes correspond to forced situations and local dependence, they often evolve, in the western part of Parisian region, towards forms of local anchoring allowed by the densification of shops and services and the development of jobs in those areas. The diversity of mobility systems induces (goes with) territorial reorganizations towards increasing proximity and more intensive uses of periurban (outer-urban) places.

Keywords : periurban, commuting, residential mobility, anchoring, proximity.

**MOBILITÄT IN DEN STADTRANDGEBIETEN IM WESTEN
DER ILE-DE-FRANCE: SUCHE NACH NÄHE?**

Die durch die Pendler zurückgelegene Distanz und die Mobilität der Bewohner der Gebiete im Umfeld der Metropole deuten auf eine Veränderung im Verhalten zugunsten der Vororte und Kleinstädte, der zweitrangigen Zentren im Metropolen-System. Obwohl diese Veränderungen manchmal Situationen entsprechen, bei denen die Bewohner gezwungen oder gar dem Schicksal gefesselt erscheinen, entwickeln sich im Westen der Ile-de-France oft Situationen mit lokaler Verankerung, die durch die Verdichtung des Angebots an Handel und Dienstleistungen und durch die Lockerung der Arbeitsplätze ermöglicht werden. Die neu zusammengesetzten Gebiete zugunsten der Nähe und der urbanen Dichte werden durch die Vielfalt der Mobilitätssysteme begleitet.

Stichworte : Stadtrandgebiet, Pendeln, Wohngebiet und Mobilität, Verankerung, Nähe.

LE CHOIX DE VIVRE EN VILLE-CENTRE : INTERACTIONS ENTRE MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE¹

PATRICK RÉRAT, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne et Institut de géographie, Université de Neuchâtel
patrick.rerat@unil.ch

DANIEL BAEHLER, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne et Institut de géographie, Université de Neuchâtel
daniel.baehler@unil.ch

MAUREEN GURTNER, Institut de géographie, Université de Neuchâtel
maureen.gurtner@unine.ch

RÉSUMÉ

Cet article s'insère dans un double débat : celui de l'influence des formes urbaines sur les pratiques modales et celui relatif au regain d'attractivité des villes pour les classes moyennes supérieures. Il aborde les interactions entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle dans un nouveau quartier d'une ville de taille moyenne. Les choix résidentiels étudiés se basent en grande partie sur la valorisation de la proximité. Toutefois, plusieurs styles de mobilité coexistent au sein de ce même contexte territorial en fonction notamment des parts modales des transports publics et de l'automobile.

Mots clés : *mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, ville-centre, proximité, classes moyennes supérieures.*

INTRODUCTION

Les débats sur le développement territorial sont marqués par la volonté de réguler l'étalement urbain et de densifier l'environnement construit afin de limiter la consommation de sol et promouvoir un mode d'urbanisation davantage basé sur la mobilité douce et les transports en commun et moins dépendant de la voiture (cf. *Géo-Regards* n° 1 : RÉRAT, 2008). Ce dernier aspect est central dans la perspective d'une ville postcarbone capable de faire face aux enjeux posés par la raréfaction des carburants fossiles et les changements climatiques (NEWMAN *et al.*, 2009).

¹ Cet article est tiré du projet COST «*Regeneration strategies in Switzerland*» financé par le Secrétariat d'État à la recherche, la formation et l'innovation.

De nombreuses recherches ont montré les relations entre structure territoriale et pratiques modales. Elles se situent le plus souvent dans une perspective macro-analytique en comparant des populations agrégées selon leur espace de vie. Cette contribution s'inscrit dans cette problématique mais avec un point de vue micro-analytique, soit en focalisant sur les pratiques individuelles. Elle aborde les interactions entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle dans le cas d'un nouveau quartier au cœur d'une ville de 53 000 habitants (Bienne). L'objectif consiste d'une part à déterminer l'importance de la localisation centrale et de la proximité dans le choix résidentiel, et d'autre part à analyser la manière dont les habitants en font usage dans leurs pratiques de mobilité.

DISCUSSION THÉORIQUE

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE

Les différentes formes de mobilité spatiale – dont les principales sont la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle, la migration et le voyage – se distinguent en termes de temporalité et de spatialité. Elles ont chacune fait l'objet d'une littérature abondante mais dans le cadre de champs de recherche cloisonnés tendant à occulter leurs articulations (URRY, 2007 ; KAUFMANN, 2011). Néanmoins, plusieurs approches se sont intéressées aux interactions entre mobilité quotidienne et résidentielle.

La première est le modèle néoclassique d'Alonso qui conceptualise les liens entre distance au centre et localisation résidentielle, les ménages procédant à un arbitrage entre coûts des transports et prix du sol. S'il a le mérite d'articuler théoriquement les deux phénomènes, il a été critiqué pour ses présupposés (rationalité économique, etc.). Il s'applique par ailleurs davantage à l'étalement urbain mais n'explique pas de manière convaincante la revalorisation de certains quartiers centraux (LEES *et al.*, 2008).

Une deuxième série de travaux a mis en avant l'influence des structures spatiales sur les comportements de mobilité (*land-use transport approach*). C'est le cas de l'étude de Newman et Kenworthy (1999) qui a montré la corrélation inverse entre densité et consommation de carburant dans les métropoles à l'échelle mondiale. Cette relation a ensuite été abordée de manière plus fine et en intégrant d'autres paramètres – centralité, mixité fonctionnelle, etc. – dans un grand nombre de contextes (voir notamment FOUCHIER, 1997 ; BOCHET, 2005 ; SCHEINER, 2006). Ainsi, il a été montré que les habitants des quartiers denses, centraux et fonctionnellement mixtes parcourent des distances plus courtes, recourent davantage aux transports en commun et à la mobilité douce et utilisent moins la voiture que les habitants des couronnes sub- et périurbaines.

Une critique adressée à ces études est que l'association entre deux variables ne suffit pas à conclure à une causalité. En d'autres mots, les différences de comportements de mobilité s'expliquent-elles par l'influence des structures territoriales ou s'agit-il d'un phénomène d'auto-sélection résidentielle, dans le sens où les ménages choisiraient leur lieu de domicile en fonction de leur mode de vie et des transports qu'ils souhaitent utiliser (HANDY *et al.*, 2005 ; MOKHTARIAN et CAO, 2008) ? Ces travaux mettent en lumière des relations complexes entre forme urbaine et pratiques spatiales où interviennent des questions de valeurs et de préférences en termes de mobilité. Ils tendent toutefois à négliger les facteurs externes qui pèsent sur un déménagement : la localisation

de l'emploi, la disponibilité de biens immobiliers et leur prix (qui peuvent exclure des ménages de certains contextes territoriaux), etc. D'autres auteurs ont montré que la question des choix modaux intervient en réalité à des étapes différentes : elle peut déclencher le déménagement, être considérée au début ou au cours de la recherche, ou encore juste avant ou après le choix du logement (STANBRIDGE, 2007).

Une manière supplémentaire d'appréhender les interactions entre mobilité résidentielle et quotidienne est le concept de motilité (KAUFMANN, 2004, 2011) ou capital spatial (LÉVY, 2000). Ce concept ne se focalise pas sur les seuls déplacements effectifs mais considère la mobilité comme un système de mouvements potentiels partiellement actualisés (KAUFMANN, 2004). Par analogie aux travaux de Bourdieu (1979) sur le capital économique, social et culturel, le capital spatial regroupe les ressources mobilisables par un individu lui permettant de tirer avantage de la dimension spatiale de la société (LÉVY, 2000). Trois éléments le composent : l'accessibilité, les compétences et l'appropriation (KAUFMANN, 2004). L'accessibilité renvoie à des options (modes de transport disponibles à un endroit et à un moment donnés) et des conditions (coûts, etc.). Les compétences sont de trois ordres : aptitudes physiques, savoirs acquis (permis de conduire, etc.) et compétences organisationnelles (savoir planifier ses déplacements, etc.). L'appropriation est l'évaluation de l'offre de transports, la manière dont les individus en font usage et les valeurs sous-tendant leurs pratiques modales. Le domicile constituant un point de référence à partir duquel une grande partie de la mobilité quotidienne s'organise, le choix résidentiel peut être considéré comme une stratégie pour se doter d'un certain capital spatial.

Le cadre général ayant été posé, la prochaine section discute de la proximité dans les choix résidentiels en particulier parmi les classes moyennes supérieures (CSP+).

CHOIX RÉSIDENTIEL ET PROXIMITÉ

L'importance de la proximité dans les modes de vie et choix résidentiels relève schématiquement de deux cas de figure (DONZELOT, 2004). Elle renvoie, d'une part, à une immobilité subie et à un échec social dans les territoires en relégation et quartiers défavorisés ; elle fait d'autre part l'objet d'un retour en grâce parmi certaines CSP+ qui font montre d'un rapport renouvelé à l'espace. Au sein des CSP+, Donzelot (2004) oppose à l'omniprésence de l'automobile et à l'hypermobilité contrainte des périurbains un rapport à la mobilité totalement différent chez les CSP+ s'installant en ville. Ces ménages ne seraient ni dans l'immobilité volontaire ni dans la mobilité contrainte mais dans l'ubiquité. L'attrait du mode de vie périurbain, étroitement lié à un type d'habitat – la maison individuelle – et à la prépondérance de l'automobile (sans qu'elle soit toujours anticipée : BAUELLE *et al.*, 2004), ne correspondrait plus aux aspirations d'une partie – minoritaire mais en croissance – des CSP+.

La littérature sur la gentrification permet de préciser le rôle de la mobilité dans la décision des CSP+ de s'installer en zone centrale (LEES *et al.*, 2008). Plusieurs recherches ont souligné l'importance accordée à la possibilité de se déplacer à pied ou à bicyclette et de diminuer le rôle de la voiture (HJORTHOL et BJØRNSKAU, 2005 ; DANYLUK et LEY, 2007 ; HAMNETT et WHITELEGG, 2007 ; RÉRAT, 2010, 2012). La valorisation de la proximité peut être liée à des convictions écologiques mais aussi, ou surtout, à la fréquence des couples à double carrière pour qui la proximité

permet de combiner vie professionnelle, vie sociale et vie privée. On retrouve des éléments similaires chez Florida (2004) sur l'émergence de la classe créative. Au-delà des choix modaux, les « créatifs » recherchent la proximité et la centralité car elles favorisent les contacts avec les pairs et maximisent l'utilisation du temps afin de concilier les différentes facettes de la vie quotidienne. Ce choix a également été interprété dans le cas suisse comme une stratégie de la part des CSP+ d'acquérir un capital spatial spécifique, basé sur la proximité et ses avantages, mais également sur une logique de connectivité (être proche d'un nœud du réseau ferroviaire afin d'atteindre plusieurs marchés du travail urbains) (RÉRAT et LEES, 2011).

ÉTUDE DE CAS ET DÉMARCHE

Le quartier du Parc de la Suze se situe à Bienne, ville de 53 000 habitants (soit la dixième du pays), bilingue et occupant une position privilégiée au cœur des réseaux ferroviaires et routiers. Elle a connu un riche passé industriel et la fermeture de certaines usines a provoqué l'émergence de friches dont plusieurs ont récemment fait l'objet d'opérations de régénération.

C'est le cas du secteur étudié où était localisée une tréfilerie qui a cessé ses activités en 1995. Le site a été redéveloppé en quartier résidentiel (VALETTE, 2013) et a pris le nom de Parc de la Suze, en référence à la rivière renaturée le traversant. Il est localisé à proximité du centre-ville ; 500 mètres le séparent des rues commerçantes et un kilomètre de la gare. Les anciennes structures industrielles ont été déconstruites et fait place à de nouveaux bâtiments. Quatre ont été réalisés entre 2002 et 2008 : le *UNO* (53 appartements en copropriété), le *DUE* (108 unités en location), le *CINQUE* (9 villas urbaines, 2 duplex en copropriété) et une maison de retraite (*TRE*). Seuls les trois premiers font partie de l'analyse.

Ces projets ont été conçus selon le label *Bonacasa*. Basé sur des standards de construction (appartements sans obstacle) et des prestations de services, il vise, mais de manière non exclusive, les personnes âgées. Ceci a une incidence sur la structure par âge des habitants, de même que le prix des logements, clairement supérieur à la moyenne du marché régional selon les observateurs interrogés, a un impact sur le statut socio-économique.

La démarche de recherche articule approches quantitatives et qualitatives selon le principe des méthodes mixtes. Dans un premier temps, un questionnaire a été distribué aux 151 ménages du quartier – 65 ont répondu (42,5 %) – afin d'obtenir des données quantitatives (caractéristiques, motivations résidentielles, etc.)² et identifier des ménages prêts à accorder un entretien. Parmi ceux qui ont laissé leurs coordonnées, un échantillon illustratif de 29 ménages a été rencontré. Élaborés sur le modèle des biographies de mobilité (SCHEINER, 2007), les entretiens remplaçaient le déménagement dans la biographie des membres du ménage et abordaient leurs modes de vie et pratiques spatiales (BAEHLER, 2013 ; GURTNER, 2013).

² En l'absence de statistiques disponibles à l'échelle quartier, il n'est pas possible de vérifier la représentativité des questionnaires retournés. De surcroît, bien que le taux de réponse soit élevé (il se situe généralement entre 20 et 30 % en Suisse), il convient de prendre en compte le faible effectif des ménages vivant dans le quartier lors de l'interprétation des résultats quantitatifs.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Figure 1 : Localisation du Parc de la Suze (reproduit avec l'autorisation de swisstopo : BA13114).

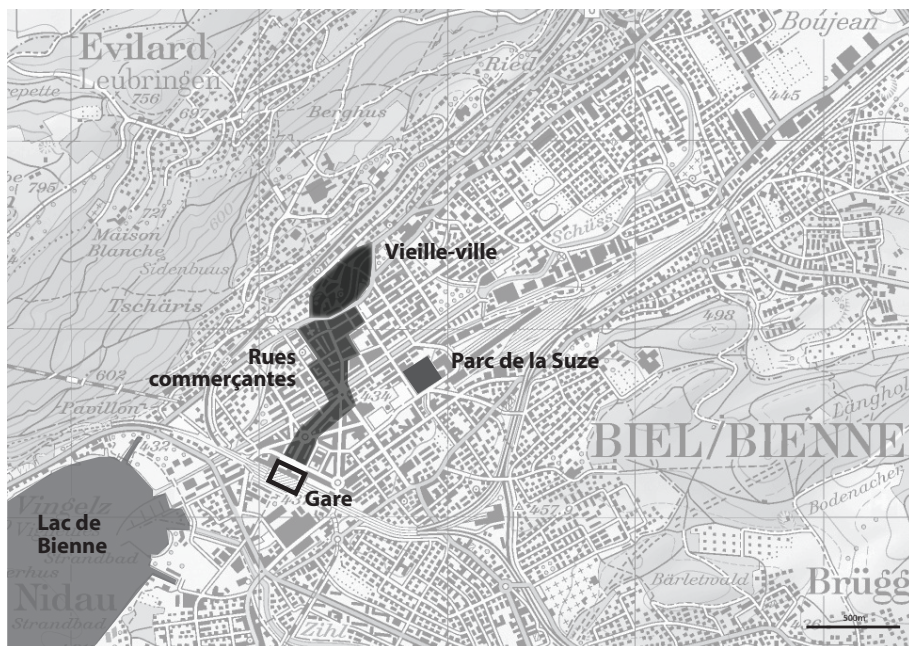
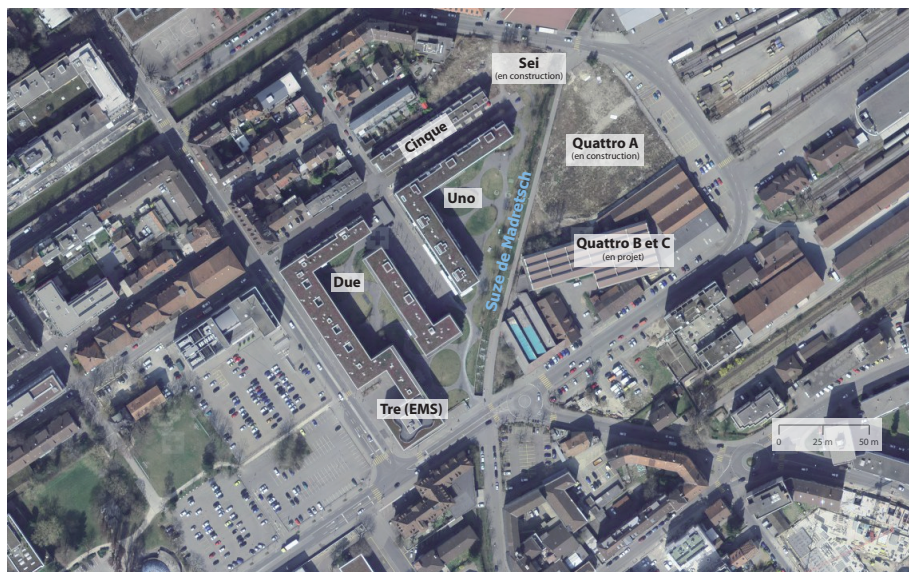


Figure 2 : Bâtiments du Parc de la Suze (reproduit avec l'autorisation de swisstopo : BA13114).



CARACTÉRISTIQUES DES HABITANTS

Le questionnaire permet d'identifier les principales caractéristiques des habitants du Parc de la Suze et de les comparer avec la population de la ville de Bienne³.

Les types de ménages les plus nombreux sont les couples sans enfant et les personnes vivant seules (37 % chacun alors qu'à Bienne leurs proportions se montent à 26 % et 46 %) suivis des couples avec enfants (22 %, soit une part similaire au reste de la ville – 19 %). La population du Parc de la Suze est plus âgée que la population biennoise comme le montrent la sur-représentation des 65 ans et plus (34 % vs. 20 %) et des 45 à 65 ans (30 % vs. 24 %), et la sous-représentation des 20 à 45 ans (32 % vs. 37 %) et des moins de 20 ans (15 % vs. 19 %).

Le statut socio-économique des habitants est élevé : la moitié des plus de 15 ans ont une formation universitaire ou équivalente (vs. 15 %) et 42 % des ménages sont propriétaires (vs. 13 %). 2 habitants sur 5 exercent une activité rémunérée et une proportion inférieure de quelques points est au bénéfice d'une rente/retraite. Parmi les actifs, plus d'un tiers travaillent à Bienne et près de la moitié dans un autre centre (vs. 67 % et 12 % parmi les actifs biennois)⁴.

MOTIVATIONS RÉSIDENTIELLES

Selon le questionnaire, les critères les plus importants dans la décision de s'installer au Parc de la Suze peuvent être regroupés en deux familles : les caractéristiques du logement et les questions de proximité.

Le poids des caractéristiques du logement s'explique par le fait qu'ils sont neufs et de standard supérieur à la moyenne, et que la plupart des ménages ont déménagé afin d'améliorer leur situation résidentielle (rares sont en effet les mouvements induits par un changement professionnel ou dans la structure du ménage). À ces critères s'ajoutent la sécurité et la tranquillité du quartier (notamment pour les personnes âgées) et l'accès à la propriété pour les personnes concernées. Ces critères ne sont toutefois pas réductibles à un contexte territorial et d'autres éléments expliquent le choix de vivre en ville.

Ce choix se base en grande partie sur des critères liés à la localisation centrale ainsi qu'à la proximité et en premier lieu à celle du centre-ville, plébiscitée par la quasi-totalité des résidents, puis à celle des commerces et services. Pour ce qui est de la mobilité, pouvoir se déplacer à pied, voire à vélo, est jugé (très) important par 8 personnes sur 10. Une proportion légèrement inférieure est obtenue par la proximité de la gare (ce qui renvoie notamment au nombre de pendulaires interurbains) et par l'accessibilité en transports publics urbains. L'accessibilité d'un quartier central, dans le sens de la gamme d'options en termes de modes de transport qu'elle permet (mobilité douce, transports publics), apparaît donc comme décisive. L'automobile a quant à elle nettement moins de poids : 4 ménages sur 10 la déclarent comme (très) importante.

³ Ces données sont tirées du recensement de la population 2000.

⁴ À l'exception de la forte proportion de personnes âgées, les résultats rejoignent ceux d'enquêtes similaires à Zurich et Neuchâtel (RÉRAT, 2012).

Graphique 1: Critères de choix résidentiel des ménages (source : questionnaire)

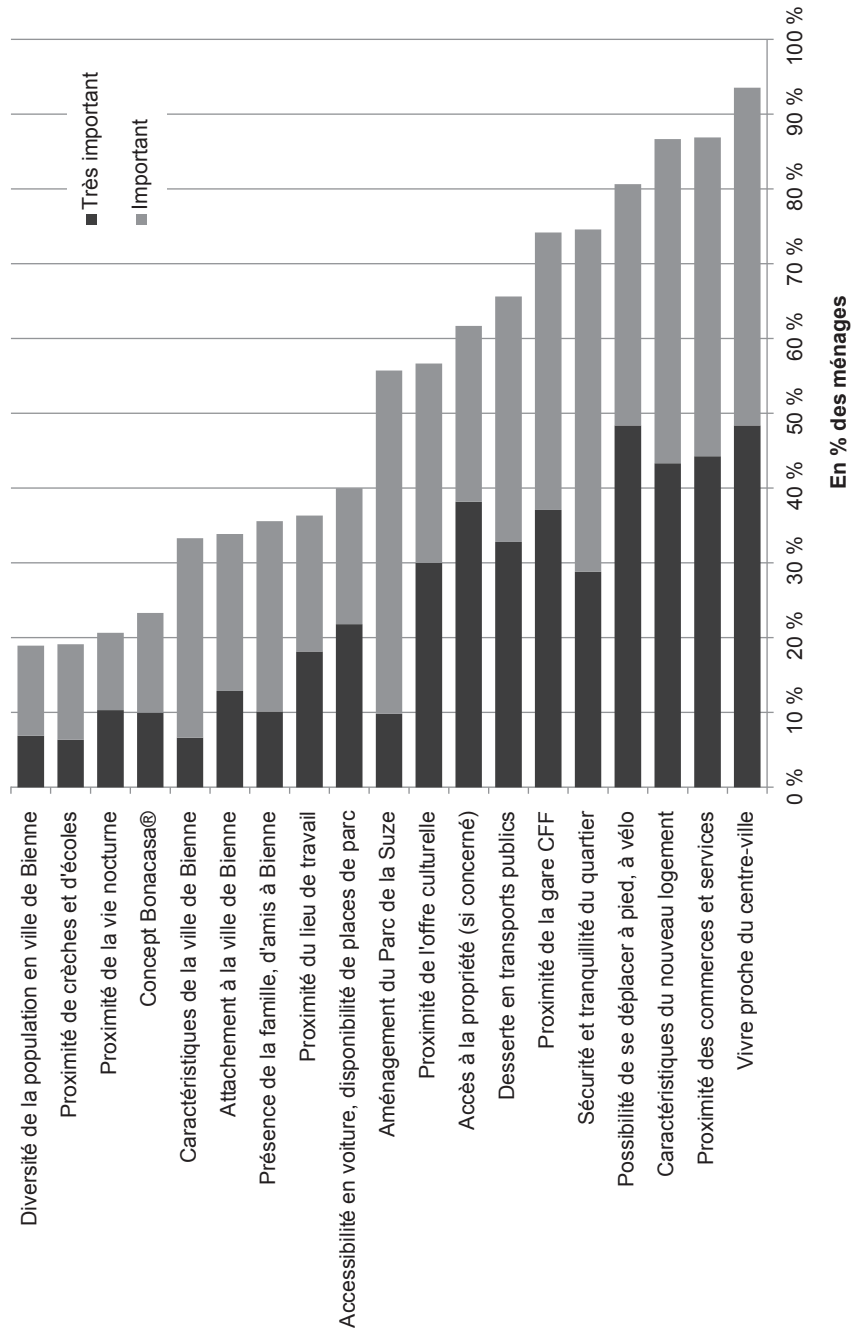


Tableau 1 : Moyens de mobilité à disposition (source : questionnaire)

	En % de la population concernée
Permis de conduire (≥18 ans)	69 %
Vélo à disposition (≥5 ans)	65 %
Voiture à disposition (ménages)	68 %
Abonnement général (≥16 ans)	32 %
Abonnement régional (≥16 ans)	6 %

PRATIQUES DE MOBILITÉ

Quand bien même on compte un certain nombre de personnes à mobilité réduite (âge et handicap), la plupart des habitants du Parc de la Suze se caractérisent par un capital spatial élevé si l'on considère les compétences, abonnements et véhicules dont ils disposent⁵. Deux tiers des individus concernés possèdent un permis de conduire et une proportion similaire un vélo. La proportion de détenteurs d'un abonnement général⁶ est particulièrement élevée (32 % ; 14 % pour l'agglomération biennoise dans son ensemble selon l'OFS [2007]). La voiture n'est toutefois pas absente, le taux de motorisation s'élevant à 68 % (soit une valeur similaire à celle observée dans l'agglomération, 71 %).

Les pratiques modales quotidiennes sont très variées comme le montre notamment le moyen de transport principal pour se rendre au lieu de travail : 39 % des actifs recourent aux transports en commun, 36 % à la mobilité douce et 25 % à un véhicule motorisé. Le lieu de travail a un impact clair : les pendulaires interurbains utilisent principalement le train, les personnes employées en ville de Bienne ou à proximité la mobilité douce et les bus, alors que les autres recourent à la voiture. En prenant en compte les activités de temps libre, il appert que la plupart des ménages se caractérisent par un comportement multimodal ; ils utilisent plusieurs modes de transport qu'ils choisissent en fonction des destinations et activités. L'analyse des styles de mobilité permet d'approfondir ces propos.

STYLES DE MOBILITÉ

Afin de rendre compte des différents comportements et attitudes observables dans le quartier, une typologie des styles de mobilité a été élaborée. Ces idéaux-types ont été construits en fonction de deux variables : l'importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel et la fréquence de l'utilisation des modes de déplacement. Cette démarche se base sur les entretiens et n'a donc pas de visée quantitative. Des extraits sont utilisés afin d'exemplifier le processus de choix résidentiel et la place de la mobilité dans celui-ci.

Les styles de mobilité ont été croisés avec les caractéristiques des personnes interrogées. Même si certaines tendances se dégagent, il est intéressant de constater

⁵ Ces données se basent sur le questionnaire (65 ménages regroupant 131 personnes).

⁶ Donne accès à l'ensemble du réseau suisse de transports publics.

Tableau 2 : Styles de mobilité (source : entretiens)

	Habitants « à forte conviction écologique »	Habitants « évitant si possible la voiture »	Habitants « économi- quement sensibles »	Habitants « recourant en priorité à la voiture »	Habitants « peu mobiles par contrainte »
Profil	Femmes, actifs employés à Bienne et pendulaires interurbains	Personnes actives vivant en couple avec enfant(s), pendulaires interurbains	Retraités et actifs en dehors de Bienne	Couples, retraités, actifs hors contexte urbain	Très âgés ou handicapés
Importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel	Volonté de vivre sans voiture (forte conscience écologique)	Souhait d'indé- pendance de la voiture	Très variable	Assez faible, sauf pour personnes âgées (anticipation)	Décisive (contraintes des aptitudes physiques)
Utilisation des modes de mobilité*					
Marche	+++	+++	+++	++	+
Vélo	+++	+++	++	–	– –
Voiture	–	+	++	+++	– –
TP urbains	+	++	+	–	++
TP interurbains	+++	+++	++	–	+

* pas d'utilisation (– –), utilisation rare (–), utilisation ponctuelle (+), utilisation régulière (++), utilisation très fréquente (+++).

que le type de ménage et l'âge se révèlent peu discriminants. Les différences sont en effet parfois très importantes au sein d'une classe d'âge ou d'un même ménage (le style de mobilité constitue en partie un attribut individuel). Se déplacer à pied, en particulier pour se rendre au centre-ville, représente une pratique transversale (sauf pour le dernier type).

Le premier groupe rassemble les habitants à « forte conviction écologique ». Actifs employés à Bienne ou dans un autre centre urbain et femmes y sont sur-représentés. La mobilité quotidienne a été considérée tout au début de la recherche d'un nouvel appartement: vivre sans voiture était prépondérant et écartait *de facto* d'autres contextes territoriaux. Ces habitants se déplacent surtout à pied et à vélo à Bienne et en transports publics sur de plus grandes distances. Dans leurs discours apparaît une rationalité de valeurs. Ils mettent également en avant la flexibilité octroyée par la proximité et la valorisation du temps de trajet en transports en commun :

« Je vais en train. D'abord parce que je suis une verte inconditionnelle. Me déplacer en voiture et faire 200 kilomètres par jour, je trouve ça tellement ridicule d'un point de vue écologique [...] Et puis le train me donne l'avantage de pouvoir travailler [...] C'est un petit peu plus long, mais je le récupère dans la possibilité de travailler... largement... c'est confortable. » (Femme, 55 ans, active)

«Je n'ai pas de voiture, donc ça [...] c'est un critère très important, Je n'ai pas de voiture pour des motifs financiers, mais surtout pour des motifs idéologiques, parce que je pense que l'on peut vivre sans voiture et je bénéficie de la voiture d'une copine qui habite à côté. Je fais tout à vélo. Le cinéma est à cinq minutes, les magasins à cinq minutes, le marché de la vieille ville à cinq minutes, la gare à sept minutes et là où je travaillais jusqu'à l'année passée j'étais à cinq minutes aussi.» (Femme, 65 ans, retraitée)

Les habitants «évitant si possible la voiture» recourent à l'ensemble des moyens de transport avec un accent sur la mobilité douce et les transports publics. Ces personnes utilisent peu la voiture mais n'y renoncent pas, notamment en l'absence d'alternative adéquate pour faire des achats dans les centres commerciaux ou pour pratiquer leurs loisirs :

«Je pense que la voiture est vraiment pratique et je suis aussi contente qu'on en ait une. Mais je pense qu'il faut l'utiliser de manière raisonnable, quand elle est vraiment nécessaire.» (Femme, 45 ans)

Ce style de mobilité rassemble essentiellement des personnes actives – et en majorité des pendulaires interurbains – vivant en couple avec enfant(s). La localisation centrale, l'accessibilité en transports publics, la proximité de la gare et le recours ponctuel à la voiture sont essentiels dans le but de concilier carrière(s) professionnelle(s), vie sociale et vie familiale et de préserver un ancrage à Bienne :

«[Elle] Mon mari travaille à Berne et il y va en train. Donc c'était également important qu'il n'ait pas un long chemin jusqu'à la gare. [...] Mais il faut dire qu'à Bienne on est évidemment vite à la gare à vélo depuis presque partout.» (Couple bi-actif, 45-50 ans)

Les habitants «économiquement sensibles» sont en situation de choix par leur équipement multimodal. Ils se déplacent beaucoup plus que la moyenne des habitants du Parc de la Suze, tant pour des raisons professionnelles que privées. Au contraire du style précédent, ils n'ont pas pour objectif d'éviter le recours à la voiture, mais comparent le coût, le temps, le confort des trajets et font leurs choix en conséquence :

«Quand je dois aller à Berne, je prends toujours le train, je ne suis donc pas fixé sur la voiture. Parfois c'est pratique, mais à Zurich je n'y irais jamais en voiture non plus. [...] Si je vais dans les Alpes, par exemple, je mets deux heures en train et une heure en voiture, donc je prends la voiture [...] pour aller à Berne je me dis que c'est beaucoup moins stressant si je prends le train et ne dois pas parquer au centre.» (Homme, 65 ans)

Le quatrième style regroupe des habitants «recourant en priorité à la voiture» à moins qu'ils ne rencontrent de fortes contraintes ou qu'ils ne se rendent au centre-ville. Ils aiment conduire et accordent une grande importance à l'autonomie que confère l'automobile :

«J'adore la voiture, je trouve sensationnel de pouvoir conduire une voiture, [...] ayant toujours habité une grande ville, je sais qu'il y a beaucoup de gens

qui n'ont plus de voiture. Mais moi, j'adore la voiture, je suis même en train de réfléchir à en acheter une nouvelle. Et à chaque fois je me dis, c'est la dernière!» (Femme, 75 ans)

«Pourquoi? Tout simplement parce qu'on peut choisir soi-même la destination et décider à très court terme. Et très clairement, je n'aime pas voyager en train, je trouve ça désagréable. [...] Je n'ai jamais été fan du train. Ce n'est pas mon moyen de transport. Mais voyager en bus non plus. J'adore être actif moi-même. En train et en bus on est passif.» (Homme, 60 ans, retraité)

Dans ce style de mobilité, les hommes et les couples âgés sont sur-représentés. Ces habitants ont une faible connaissance des transports publics qu'ils n'utilisent pour ainsi dire pas. La voiture fait partie de leurs habitudes que la nouvelle localisation résidentielle n'a pas (encore) modifiées⁷. Les liens entre localisation centrale et mobilité quotidienne ne sont dans ce cas pas directs ou immédiats. Le déménagement résulte d'un arbitrage avec le conjoint ou de l'anticipation de l'incapacité à conduire, l'âge avançant :

«J'ai acheté cet appartement dans l'idée que c'était mon dernier logement. [...] j'imaginais un appartement qui ne m'empêchait pas de rester là tout en vieillissant. Parce que le problème de mobilité, il vient avec l'âge. Alors [...] je pensais aussi à ce problème éventuel.» (Femme, 55 ans, active)

Le dernier groupe fait écho à ces préoccupations ; il réunit des habitants « peu mobiles par contrainte » pour qui la mobilité quotidienne a déclenché le changement de domicile ou en a constitué le critère le plus important. Un logement et une localisation adaptés représentent en effet une nécessité pour ces habitants âgés ou en situation de handicap.

La proximité a été clairement choisie par les personnes classées dans les trois premiers styles de mobilité. Elle a constitué un impératif pour une minorité en raison de leurs capacités physiques (cinquième groupe), alors que pour un cas de figure intermédiaire – les habitants recourant en priorité à la voiture – la localisation centrale représente davantage une assurance face à d'éventuelles restrictions de mobilité survenant avec l'âge⁸.

CONCLUSION

En abordant les interactions entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle dans le cas d'un nouveau quartier proche du centre d'une ville moyenne, cet article a permis de mieux saisir, d'une part, le regain d'attractivité des villes pour les classes moyennes à supérieures (CSP+) et, d'autre part, les mécanismes derrière les liens entre forme urbaine et choix modaux.

⁷ L'inverse est observé pour les autres styles de mobilité : les personnes ayant changé de contexte résidentiel ont réduit la part de l'automobile.

⁸ Il convient toutefois de relativiser l'importance de ce groupe de population, les recensements montrant un plus grand nombre de départs que d'arrivées de personnes âgées dans les villes suisses (RÉRAT *et al.*, 2008).

De manière générale, l'installation dans le Parc de la Suze à Bienne est étroitement liée – sans y être réductible – à des critères de proximité. Les motivations résidentielles soulignent l'importance des modes de déplacement que rend une localisation centrale possible (marche, vélo et transports publics). Les courtes distances par rapport au centre-ville et à la gare permettent de réduire la dépendance à la voiture. Ce résultat renvoie plus globalement à la redécouverte de la proximité par certaines franges des CSP+ dans le but de concilier les différentes facettes de la vie quotidienne (HJORTHOL et BJØRNSKAU, 2005 ; DANYLUK et LEY, 2007 ; RÉRAT, 2010, 2012).

Si ce schéma de proximité va dans le sens des études mettant en exergue l'influence de la morphologie urbaine sur les pratiques modales telle que postulée par le modèle de la ville compacte (NEWMAN *et al.* 2009), plusieurs éléments complexifient ce lien comme le montre la présence au sein d'un même contexte territorial de styles de mobilité variés.

Cette coexistence montre que l'impact des formes urbaines sur les pratiques modales est clair sans être mécanique. La voiture est ainsi présente dans une majorité de ménages. Elle endosse souvent un rôle d'appoint mais demeure centrale pour certains habitants dont le comportement de mobilité suit un schéma que l'on peut qualifier de suburbain (dans le sens où il est dominant en couronnes). Dans un autre cas, celui des pendulaires interurbains, le schéma de proximité est accompagné par un troisième, celui de la connectivité. Le réseau de chemin de fer dans lequel Bienne est très bien intégrée permet à certains ménages de préserver un ancrage territorial (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN, 2012) tout en accédant à d'autres marchés du travail (RÉRAT et LEES, 2011) grâce à une mobilité quotidienne parfois de longue distance.

La population étudiée se caractérise dans l'ensemble par des comportements multimodaux. Le choix résidentiel a permis à ces ménages, au capital économique supérieur à la moyenne, d'acquérir un capital spatial spécifique basé sur la valorisation de la proximité mais également sur un recours variable à l'automobile et aux transports en commun de longue distance.

Les résultats confirment donc, avec quelques nuances, les liens entre morphologie et comportements de mobilité. Du point de vue des politiques d'urbanisme, ils suggèrent que la question de la causalité (ou de l'auto-sélection résidentielle : MOKHTARIAN et CAO, 2008) revêt moins d'importance que le fait de proposer aux ménages des alternatives à une installation en couronne en créant en ville des logements supplémentaires répondant à leurs attentes. Cela permet en effet de leur donner le choix entre différents modes de déplacement et, en particulier, de recourir à la mobilité douce et aux transports en commun.

BIBLIOGRAPHIE

- BAEHLER Daniel, 2013 : *Déménager au centre-ville pour se déplacer autrement ? Mobilité quotidienne et choix résidentiel, l'exemple du Parc de la Suze à Bienne*, Neuchâtel : Institut de géographie.
- BAUELLE Guy, DARRIS Gérard, OLLIVRO Jean et PIHAN Jean, 2004 : « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité », *Cybergéo*, n° 287, 17.

- BOCHET Béatrice, 2005: «Métropolisation, morphogénèse et développement durable», *Geographica Helvetica*, n° 60 (4), 248-259.
- BOURDIEU Pierre, 1979: *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris: Minuit.
- DANLYLUK Martin and LEY David, 2007: «Modalities of the New Middle Class: Ideology and Behavior in the Journey to Work from Gentrified Neighbourhoods in Canada», *Urban Studies*, n° 44 (11), 2195-2210.
- DONZELOT Jacques, 2004: «La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification», *Esprit*, n° 303, 14-39.
- FLORIDA Richard, 2004: *The Rise of the Creative Class*, New York: Basic Books.
- FOUCHIER Vincent, 1997: *Les densités urbaines et le développement durable: le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Paris: SGVN.
- GURTNER Maureen, 2013: *Entre motivations et arbitrages: le choix résidentiel au sein des couples. Habiter au centre-ville, l'exemple du Parc de la Suze à Bienne*, Neuchâtel: Institut de géographie.
- HAMNETT Chris and WHITELEGG Drew, 2007: «Loft Conversion and Gentrification in London: From Industrial to Postindustrial Use», *Environment and Planning A*, n° 39, 106-124.
- HANDY Susan, CAO Xinyu and MOKHTARIAN Patricia, 2005: «Correlation or Causality between the Built Environment and Travel Behaviour?», *Transportation Research Part D*, n° 10, 427-444.
- HJORTHOL Randi and BJØRNSKAU Torkel, 2005: «Gentrification in Norway: Capital, Culture or Convenience?», *European Urban and Regional Studies*, n° 12 (4), 353-371.
- KAUFMANN Vincent, 2011: *Rethinking the City. Urban dynamics and Motility*, Lausanne: EPFL Press.
- KAUFMANN Vincent, 2004: «La mobilité comme capital?», in KAUFMANN Vincent et BERTRAND Montulet (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés?*, Bruxelles: Facultés universitaires Saint-Louis, 25-41.
- LEES Loretta, SLATER Tom and WYLY Elvin, 2008: *Gentrification*, New York: Routledge.
- LÉVY Jacques, 2000: «Les nouveaux espaces de la mobilité», in BONNET Michel et DESJEU Dominique (éds.), *Les territoires de la mobilité*, Paris: PUF, 155-170.
- MOKHTARIAN Patricia and CAO Xinyu, 2008: «Examining the Impacts of Residential Self-selection on Travel Behaviour», *Transport Research Part B*, n° 42, 204-228.
- NEWMAN Peter, BEATLEY Timothy and BOYER Heather, 2009: *Resilient Cities*, Washington: Island Press.
- NEWMAN Peter and KENWORTHY Jeffery, 1999: *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington: Island Press.
- OFS, 2007: *La mobilité en Suisse: Résultats du microrecensement 2005*, Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- RÉRAT Patrick (éd.), 2008: «Reconstruire la ville en ville», *Géo-Regards*, n° 1.
- RÉRAT Patrick, 2010: *Habiter la ville: évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, Neuchâtel: Éditions Alphil – Presses universitaires suisses.
- RÉRAT Patrick, 2012: «Gentrifiers and their Choice of Housing: Characteristics of the Households Living in New Developments in Swiss Cities», *Environment and Planning A*, n° 44 (1), 221-236.
- RÉRAT Patrick and LEES Loretta, 2011: «Spatial Capital, Gentrification and Mobility: Evidence from Swiss Core Cities», *Transactions of the Institute of British Geographers*, n° 36 (1), 126-142.

- RÉRAT Patrick, PIGUET Étienne, BESSON Roger et SÖDERSTRÖM Ola, 2008: «Les âges de la ville. Mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses», *Geographica Helvetica*, n° 63 (1), 1-11.
- SCHEINER Joachim, 2006: «Housing Mobility and Travel Behaviour: A Process-oriented Approach to Spatial Mobility», *Journal of Transport Geography* n° 14 (4), 287-298.
- SCHEINER Joachim, 2007: “Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand”, *Erdkunde* n° 61, 161-173.
- STANBRIDGE Karen, 2007: *Residential Relocation and Travel Behaviour Change*, Bristol: University of the West of England.
- URRY John, 2007: *Mobilities*, Cambridge: Polity.
- VALETTE Arianne, 2013: *Régénération urbaine, quels acteurs, quelles stratégies. Le cas du Parc de la Suze*, Neuchâtel: Institut de géographie.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie et KAUFMANN Vincent (éds.), 2012: *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite... plus mobiles ?*, Paris: Descartes.

THE CHOICE TO LIVE IN A CORE CITY: INTERACTIONS BETWEEN EVERYDAY MOBILITY AND RESIDENTIAL MOBILITY

This paper takes place in two debates: one about the influence of urban forms on modal practices and one about the renewed attractiveness of cities for the middle to high classes. It addresses the interactions between everyday and residential mobility in a new development in a medium-sized city. Housing choices are greatly based on proximity. However, several mobility styles coexist within the same spatial context according notably according to the modal shares of public transports and the car.

Keywords: *everyday mobility, residential mobility, core city, proximity, middle to high classes.*

DIE WAHL IN DER KERNSTADT ZU LEBEN: WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN WOHNMOBILITÄT UND ALLTAGSMOBILITÄT

Dieser Artikel fügt sich in zwei Debatten ein: jene über den Einfluss der räumlichen Strukturen auf das Mobilitätsverhalten und jene der wiedergewonnenen Attraktivität der Städte für die obere Mittelschicht. Er erläutert die Wechselwirkungen zwischen Alltagsmobilität und Wohnmobilität in einer neuen Siedlung in einer mittelgrossen Stadt. Die Wohnstandortwahl gründet meist auf der Valorisierung der Nähe. Gleichwohl koexistieren verschiedene Mobilitätsstile in diesem selben räumlichen Kontext, insbesondere entsprechend der Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Autos.

Stichworte: *Alltagsmobilität, Wohnmobilität, Kernstadt, Nähe, oberer Mittelstand.*

ÊTRE PIÉTON À SALVADOR DE BAHIA ET CARACAS : UNE PROXIMITÉ FRAGILISÉE ?

SANDRA FIORI, CRESSON CNRS UMR 1563,
École nationale supérieure d'architecture de Lyon
sandra.fiori@lyon.archi.fr

RACHEL THOMAS, CRESSON CNRS UMR 1563,
École nationale supérieure d'architecture de Grenoble
rachel.thomas@grenoble.archi.fr

RÉSUMÉ

Cet article s'intéresse à l'usage piéton de la ville à partir de l'expérience d'espaces publics latino-américains qui, conflictuels, segmentés socialement, travaillés par un arrière-plan sécuritaire et soumis à de forts enjeux de réaménagement, fragilisent le partage de la rue. C'est en rendant compte des formes d'expression sensibles par lesquelles le corps en marche y engage des manières d'être ensemble que le thème de la proximité est alors ici abordé.

Mots clés : *ambiance, Amérique latine, espace public, marche, partage.*

Comment l'usage de la marche contribue-t-il à créer ou à maintenir une expérience commune de la ville ? Cette question trouve ici ses fondements à l'articulation entre les travaux de la sociologie urbaine consacrés à l'espace public et ceux développés par notre équipe dans le champ des ambiances architecturales et urbaines.

Depuis Goffman, la microsociologie des interactions s'est attachée à décrire les situations, les procédures et les codes implicites par lesquels les citoyens se livrent, dans l'espace public, à une « activité concertée » (JOSEPH, 1998, 18). Elle montre en particulier comment la gestion de la coprésence entre piétons anonymes, tout en engageant des règles de conduite, procède d'un ajustement permanent aux situations : l'anticipation des trajectoires, l'adaptation de l'allure du pas, les variations de posture et de gestes, ou encore la distribution de l'attention visuelle, sont autant d'éléments qui permettent aux passants de se rendre présents les uns aux autres et de négocier mutuellement leurs interactions. En ce sens, la marche, loin d'être une activité strictement fonctionnelle, est appréhendée comme un « acte social » qui participe des manières d'apparaître en public.

Les recherches consacrées à la marche en ville du point de vue des ambiances remobilisent la théorie interactionniste et son approche située, dans la perspective d'une « micro-écologie des activités sociales » de la vie ordinaire (THIBAUD, 2002). Ces recherches sont ainsi davantage centrées sur les interactions entre conduites citadines, espace construit et perception ordinaire. Elles s'intéressent aux processus par lesquels, *in situ*, le passant interagit avec les ambiances d'un lieu et montrent comment le piéton tire parti de ces ressources pour moduler son rapport à l'environnement, en actualisant des manières de marcher plurielles (THOMAS, 2010). Dans cette perspective, la marche est envisagée comme une « pratique sensible » qui met le piéton « en prise » avec l'environnement (THIBAUD, THOMAS *et al.*, 2007).

Le présent article se situe dans le prolongement de ces travaux. C'est en référence à la microsociologie et à son échelle de description que nous nous focalisons sur l'espace public comme lieu privilégié où la proximité est mise au travail. Notre objet porte toutefois moins sur la description des « rites d'interaction » entre passants (GOFFMAN, 1974) que sur une analyse des façons d'éprouver la ville à pied. À ce titre, contrairement à nos précédentes recherches, la dimension sensible de la marche est ici moins appréhendée au travers de la notion de mouvement qu'à partir du corps, dans ce qu'il engage des manières d'être ensemble.

AU SUD, À PIED : UNE PROXIMITÉ SOUS CONTRAINTES

Ce changement de focale est aussi pour nous directement lié à l'investissement de nouveaux terrains. Alors que les recherches relatives aux ambiances architecturales ont été essentiellement développées à partir d'espaces publics européens, les analyses que nous présentons sont issues de travaux de terrain menés à Salvador de Bahia (Brésil) et à Caracas (Venezuela)¹.

Avec chacune entre 3 et 4 millions d'habitants, ces deux villes sont le reflet de l'évolution récente des métropoles latino-américaines qui ont connu, depuis le milieu du xx^e siècle, une croissance urbaine accélérée et encore aujourd'hui mal maîtrisée. En témoigne le contraste entre l'héritage urbanistique moderne des grandes infrastructures routières, tours, quartiers d'affaires, *shopping malls* et le développement de vastes périphéries et quartiers populaires auto-construits. Tandis que les premiers bénéficient de l'air conditionné, de scénographies lumineuses et paysagères, de dispositifs de surveillance et de maintien de la propreté, ces quartiers croissent dans la désaffection des services publics et dans la précarité. Cet essor urbain a pour revers le développement de la violence et du narcotrafic, une aggravation des disparités sociales et un affaiblissement des liens entre riches et pauvres, dont les quartiers sécurisés ne sont qu'une des figures. Les pratiques de marche et les apparences corporelles données à observer dans la rue reflètent elles-mêmes ces disparités sociales. Alors que les citadins les plus aisés fréquentent peu la ville à pied, les habitants des *favelas* ou des *barrios*, travaillant bien souvent loin de leur

¹ Ces travaux ont été réalisés dans le cadre d'une recherche sur « les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines » (2010-2014). Direction : Rachel Thomas. Collaborations : Laboratorio urbano (UFBA Brésil) et Instituto de estudios regionales y urbanos (Universidad Bolívar Venezuela). Financement : ANR Espace et Territoire (ANR10 ESVS 013 01).

quartier, sont contraints à une mobilité importante en termes de distance parcourue et de temps passé à se déplacer. Si le bus est traditionnellement utilisé pour franchir les distances les plus longues, la mauvaise desserte de ces quartiers populaires escarpés nécessite un recours fréquent à la marche². Vendeurs ambulants et «habitants de la rue» constituent des figures marquantes de l'ambiance de ces espaces publics. Sous un climat et dans des espaces particulièrement éprouvants, les plus démunis, contraints de pratiquer l'errance et de vivre à même la rue de jour comme de nuit, modifient la gestion des proximités physiques et sensibles. Les vendeurs de rue sont quant à eux très nombreux aux abords des stations de métro, des grandes places ou axes commerçants ; investissant carrefours, trottoirs et chaussées, leur présence souvent dense en des lieux de passage stratégique affecte la marche. Régulièrement dénoncé par les médias, «l'envahissement» des espaces publics est devenu un problème public que les autorités peinent à contrôler, dans une ambivalence entre tolérance et réglementations restrictives ou aménagements, la plupart du temps sans grand effet.

Les espaces publics sur lesquels nous avons enquêté s'inscrivent précisément dans ce contexte latino-américain de forte segmentation sociale où la marche constitue une pratique dévalorisée qui concerne pourtant une majorité de citoyens. Désinvestie par ceux qui en ont les moyens, la rue tend alors à devenir le lieu d'usages presque exclusivement populaires et d'activités informelles qui cristallisent l'attention des politiques en matière de gestion de l'espace public. En outre, le climat de tension sociale et/ou d'insécurité qui affecte la marche et rend aussi difficiles les conditions d'enquête met directement l'expérience du chercheur à l'épreuve.

Or si nos terrains sollicitent directement les arrières-plans sociaux qui viennent d'être évoqués, les piétons s'y côtoient en même temps dans une relative proximité des corps. Que nous dit alors cette apparente proximité sur les modalités concrètes de partage de l'espace ? Dans quelle mesure la dimension conflictuelle ne s'y mêle-t-elle pas à un «sentiment d'être-ensemble» ? En quoi la description à l'échelle du corps permet-elle d'interroger les politiques urbaines sur leur capacité à maintenir l'horizon de l'espace public comme bien commun, appropriable par tous ?

LA MARCHÉ URBAINE COLLECTIVE : UN PROTOCOLE D'ENQUÊTE « EN PARTAGE »

Le protocole d'enquête que nous avons mis en œuvre est expérimental : il s'appuie sur notre propre usage piéton des espaces publics investigués. Inspiré des méthodes ethnographiques, il a consisté en des marches urbaines collectives, effectuées plusieurs fois par année depuis 2011, avec des chercheurs et des étudiants (français, brésiliens et caraquistiens) issus de disciplines différentes (architecture, urbanisme, sociologie, danse). La consigne était de marcher au sein des terrains d'enquête (quartier de Porto da Barra à Salvador de Bahia et secteur de la Redoma de Petare à Caracas), de s'immerger dans leurs ambiances jusqu'à se laisser «embarquer»

² Au Brésil, le coût élevé du transport urbain accroît également ce recours à la marche.

et éprouver par elles³. Le recours à la photographie, au croquis, à l'écriture, à la prise de son ou de vue était laissé libre pour permettre des types de saisies particulières des ambiances et des degrés différenciés d'imprégnation. À Porto do Barra, certaines des marches étaient effectuées en situation de handicap visuel : dans ce cas, la privation du sens de la vue accentuait la plongée dans les ambiances ; à l'issue de chaque marche, un temps de « retour et de partage d'expérience » était organisé et enregistré, qui permettait la constitution d'un compte rendu collectif d'expériences sensibles plurielles⁴.

Cette immersion sensorielle procédait à la fois d'une socialisation minimale au terrain et d'une compréhension de sa complexité : le corps du chercheur, tel qu'« en prise » et affecté par les diverses stimulations sensorielles de l'environnement, constituait un instrument de captation et d'intelligibilité de la vie urbaine ordinaire.

Dans les deux cas, le rapport au terrain a donc reposé sur une immersion sensorielle et un engagement corporel de chacun, impliquant de « *faire corps et de prendre corps avec les ambiances urbaines* » (THOMAS, 2010). Les sensations corporelles ressenties lors des parcours ont ainsi été appréhendées comme les signes observables des rapports pluriels et ambivalents (résistance, protection, passivité, maîtrise...) du piéton aux ambiances urbaines. Notre pratique des terrains en marchant renvoie alors, plus qu'à la connaissance en soi des ambiances ou des usages des lieux, aux manières dont nous avons été nous-mêmes affectés par lui. À ce titre, le fait d'enquêter sur des terrains éloignés géographiquement, culturellement ou socialement selon les différents chercheurs de l'équipe a contribué à maintenir un degré d'étrangeté dont nous avons aussi tiré parti. Prédisposant à un changement de point de vue sur « ce qui va de soi », cette manière de faire du terrain engage des formes spécifiques de présence aux autres, une capacité à « lâcher prise » ou au contraire à se montrer plus attentif au contexte et, plus généralement, à rendre prégnants des phénomènes et des perceptions devenues routiniers pour des usagers familiers.

PORTO DA BARRA : UN FRONT DE MER « MIS EN ORDRE »

À Salvador de Bahia, le quartier de Porto da Barra subit depuis peu des actions de revitalisation et de pacification, destinées à accroître son attractivité et à créer de nouveaux espaces de citoyenneté. Ainsi, sur le front de mer, la requalification du trottoir en 2008 a consisté à remplacer le sol en pavage portugais, dégradé, par un revêtement en béton. Si cette opération améliore les conditions de marche, elle a cependant suscité de nombreuses polémiques chez les citoyens, accusant les autorités publiques de vouloir gommer le passé du quartier en détruisant son patrimoine. Non loin de là, entre l'avenue et le front de mer, la police militaire stationne dans

³ Au Brésil, 6 marches urbaines collectives, d'1 heure 30, ont été réalisées entre juillet 2011 et avril 2012 ; elles ont été complétées par 23 marches réalisées en compagnie d'usagers des terrains à qui l'on demandait de nous décrire les sensations ressenties lors de leurs parcours à pied. À Caracas, en juillet 2012, 7 marches d'environ 1 heure ont été réalisées en différents moments de la semaine et de la journée ; elles ont été complétées, sous forme de visites accompagnées, par 2 autres parcours effectués avec une sociologue et deux architectes travaillant sur la gestion urbaine ou l'aménagement des lieux.

⁴ <http://apaisement.wordpress.com/>; <http://atelier5ufba.blogspot.fr>.

une guérite. Son emplacement stratégique, la permanence des policiers armés sont des signes visibles de la volonté de l'État de sécuriser le quartier. À ces mesures s'ajoutent, d'années en années, des dispositifs de salubrité publique et de protection de l'environnement. Partout, des poubelles sont installées dans le quartier et des campagnes de sensibilisation à la propreté sont orchestrées auprès des habitants et des commerçants dans le but de préserver la beauté du littoral, d'exploiter sa potentialité touristique et d'éduquer la population à la conscience publique. Pareillement, la masse des vendeurs ambulants et des enfants des rues présente à Barra subit des formes d'évictions massives. Il s'agit, pour l'État fédéral, de désengorger les rues et de trouver une solution au conflit d'usage et d'occupation du trottoir, par le contrôle et une plus grande institutionnalisation des pratiques de commerce ambulant. Or ces mesures *«peuvent être regardées comme un exemple de disconvenance au plan social, tant elles ont été unilatéralement orientées vers le tourisme et accompagnées d'importantes opérations d'expulsion de la population»* (Löw, 2012).

Porto da Barra offre aux sens une profusion permanente de stimulations sensorielles, conférant au piéton une sensation d'hyperesthésie. Marcher dans ces ambiances excite, stimule, mais aussi fatigue, épuise.

Visuellement, à l'ouest, la présence de la mer focalise les regards, favorise la contemplation, le séjour ou la promenade. Quatre couleurs dominent : le bleu de la mer et du ciel, l'ocre du sable et le jaune des poubelles, le blanc d'une balustrade. À cette prégnance de la couleur s'ajoute celle des éléments naturels : l'eau, le sable, les arbres. Chacun joue sur des registres et des temporalités différents. La mer marque le quartier de son empreinte sonore, dès lors qu'à marée haute le ressac des vagues couvre les bruits de la circulation, pourtant intense en journée. À marée basse, c'est une empreinte olfactive d'iode, d'algues et de poissons en décomposition qu'elle laisse. En journée, le feuillage dense des arbres alignés face à la balustrade offre une ombre rafraîchissante. En soirée, ils causent de l'anxiété, leur ombre projetée accentuant l'impression d'insécurité.

Le rôle de la balustrade est essentiel dans l'ordonnancement des proximités. Barrière physique entre la rue et la plage, elle constitue un support de pratiques sociales et un élément d'ambiance. Elle est un point d'appui des corps (s'asseoir, s'allonger, attendre contre, se basculer...) et constitue un espace de dépôt des fardeaux que l'on transporte sur le dos ou à l'épaule, des objets que l'on vend aux passants, des corps alanguis ou épuisés. Sa blancheur réfléchit la lumière. Elle est alors, à distance, un point d'attraction ou de répulsion visuel pour le piéton. Elle joue enfin un rôle central dans les modes de surveillance informelle de l'espace : support d'exposition de soi, d'observation de l'autre, elle est le lieu de guet des vendeurs de *crack* ou des prostituées en soirée.

Côté rue, l'ambiance est marquée par la prégnance des modalités olfactives, sonores et tactiles dont les modulations interviennent dans l'hospitalité même du quartier. Le piéton marche dans une ambiance mêlée d'odeurs de gaz d'échappement, de friture, de crème solaire et de sueur, qui l'enveloppe comme un parfum entêtant. Si le pas glisse sur le béton recouvrant les abords de plage, il se tord ici régulièrement sur les pavés portugais abîmés, les trous en formation, les racines des arbres. Par ailleurs, la diversité des usages de la rue et parfois leurs rapports de force rendent la marche problématique.



Barra en front de mer – Multiplicité des usages et des stimulations (THOMAS, 2011).



Barra côté rue – L'inhospitalité du trottoir (THOMAS, 2011).

À Porto da Barra, les plus aisés circulent rapidement dans des berlines climatisées. Derrière leurs vitres fumées, à l'abri de leurs portières verrouillées, ils arborent les signes extérieurs de leur appartenance sociale. Comme la grille, le mur et la vigie – omniprésents dans le quartier – la voiture remplit deux fonctions : protéger des agressions extérieures (violence, chaleur, pluie, odeurs) et se distancier de l'Autre, en particulier des plus pauvres. Traditionnellement assimilée à l'existence des *favelas*, la réalité de la pauvreté et sa visibilité dans l'espace public brésilien sont bien plus complexes. L'habitant des *favelas*, qui occupe bien souvent un emploi régulier, investit le quartier et les transports urbains aux heures de pointe, portant des sacs encombrants, tirant ou poussant de lourdes charges. Les femmes, malgré leur apparence modeste, font preuve d'une réelle coquetterie (maquillées, parfumées, cheveux lissés, vêtements amidonnés). Les hommes offrent des apparences physiques plus contrastées. Les vendeurs de chaises et de parasols, travaillant sur la plage, sont souvent vêtus d'un simple short et de tongs. Le ballet de leurs allées et venues entre la plage et ses arrières participe de l'investissement de la rue et de l'ajustement des conduites sur le trottoir. Mais des pratiques différentes s'observent. Les vendeurs de nourriture et boissons stationnent dans l'espace en déployant des dispositifs de présentation de leur marchandise. Dans leur cas, une portion importante du trottoir est rendue impropre à la marche à pied, voire privatisée. Les vendeurs de *cafézinho* ou de gaz vendent en marchant. Leur stratégie d'investissement de l'espace est de l'ordre du créneau : s'insérer dans le flux routier lorsque celui-ci décroît, adopter la bonne allure pour traverser, tout en tirant, poussant ou portant les dispositifs fabriqués pour transporter les marchandises. C'est donc ici l'ajustement réciproque des allures, des gestuelles et de l'équilibre des dispositifs qui est à observer. Les vendeurs d'objets artisanaux procèdent différemment. Si les tactiques de traversée sont identiques, les tactiques d'investissement de l'espace varient selon le type de marchandises. Colliers, hamacs ou paréos nécessitant d'être exposés, la balustrade est alors investie et des rituels partagés s'observent : d'abord le choix du meilleur emplacement (en fonction de l'ombre des arbres et du flux de piétons en promenade), puis une mise en scène des articles sur la balustrade, enfin l'accostage des acheteurs par un sourire ou une accolade.

Chez les habitants des rues, adultes ou enfants, la marche n'est pas choisie. Elle est subie. L'habitant de la rue, reconnaissable à sa maigreur, son teint tanné, sa saleté, est celui ou celle qui vit, travaille parfois, mange et dort dans la rue. Mais la plupart errent, à la recherche de nourriture, de vêtements, d'objets divers qui, une fois revendus, offriront de quoi manger, boire ou consommer de la drogue.

LA REDOMA DE PETARE : UN « ESPACE-CARREFOUR » SATURÉ

À Caracas, le secteur de la Redoma de Petare, situé au pied d'une des plus vastes zones auto-construites d'Amérique latine, doit son nom au rond-point autour duquel se développe un secteur d'intense activité urbaine. Initialement conçue pour distribuer le trafic routier à l'est de la capitale, elle est aussi desservie par une station de métro, plusieurs dizaines de lignes et arrêts de bus, minibus, taxis ou motos-taxis, formels et informels. Point de passage obligé vers le reste de la ville pour les plus de 600 000 habitants des *barrios* escarpés de Petare, la Redoma est fréquentée chaque jour par des dizaines de milliers de citoyens. Offrant en cela un « commerce



Redoma de Petare – Un lieu de transport devenu immense marché (FIORI, 2012).

de correspondance» (MONNET *et al.*, 2007) propre aux transports, elle forme aussi une centralité commerçante depuis les années 1980.

Le long des avenues se déploient plusieurs grands marchés couverts, des centaines de boutiques en tous genres (boulangeries, pharmacies, quincailleries, magasins de vêtements, d'articles religieux...) et entre 1 500 et 3 000 vendeurs de rue (*buhoneros*) y sont installés, tirant profit de la proximité des commerces formels et de la densité des flux. Toutes les formes de vente de rue sont là représentées : stands semi-permanents composés d'une table et d'un parasol ou d'un auvent de fortune, cuisines-comptoir de rue, «produits d'opportunité» vendus en marchant (café le matin, parapluies lors des averses...), vente à la sauvette proposant, dans un chariot ou à même le sol, des fruits, des CD piratés, des articles de mercerie... La situation de la Redoma de Petare se rapproche en cela d'espaces-carrefours où pratiques de mobilité et activité de commerce s'avèrent tellement indissociables qu'ils finissent par «devenir de véritables centres commerçants en soi» (MONNET *et al.*, 2007). L'encombrement permanent de l'espace par les *buhoneros*, la présence de nombreux arrêts de transports improvisés, l'intensité du trafic motorisé et la densité des flux piétons y cristallisent alors d'importants problèmes : congestion de la circulation et manque d'accessibilité, difficultés de gestion des déchets et mauvaises conditions d'hygiène, insécurité viaire ou associée aux vols, précarité des conditions d'exercice de beaucoup de commerçants... Ces problèmes révèlent les apories d'un espace urbain conçu pour répondre aux besoins de mobilité mais qui ne cesse d'être mise en échec dans sa vocation. À tel point que sa représentation la plus courante pour les Caraquéniens est d'être «le lieu où se matérialise la théorie du Chaos»⁵.

⁵ In « Recuperar la redoma de Petare pasa por alejar las terminales », quotidien *El Universal*, 19 octobre 2009.

Les ambiances de la mobilité à la Redoma de Petare possèdent un caractère foncièrement éprouvant. Elles s'y expriment à travers l'intensité, la profusion et le débordement liés à l'hyperdensité des flux, la multitude des activités et micro-événements qui s'y déroulent simultanément. Le lieu se dessine comme une figure du « trop », où on ne sait régulièrement plus où donner de la tête, immergés dans un mouvement permanent *« de gens, de boutiques, de vendeurs et de véhicules qui se mélangent au son des klaxons, de la musique colombienne, des cris des vendeurs et des conversations »*⁶.

Cette hyperesthésie s'incarne en particulier au travers d'une circulation omniprésente à tous les sens, par son intensité sonore, les odeurs d'échappement et la poussière qu'elle dégage. Envahissante et agressive, elle se décrit tour à tour sous les images du tumulte, du rugissement, de la jungle. Évocations de la confusion, du désordre voire de l'univers du sauvage donc, où les klaxons apparaissent comme un mode de communication, où les piétons ne sont pas respectés, et où en permanence s'évitent de peu accidents ou collisions.

Dans ce contexte, la marche se fait éprouvante, contrainte par l'encombrement des trottoirs qui réduit le cheminement à des passages très étroits entre les étals, les chariots de vente ambulante et impose parfois de marcher sur la chaussée, au risque de la circulation. Cette adaptation permanente aux variations de l'espace est aussi liée à la densité de piétons qui entretient une grande proximité des corps, un coude à coude, et qui par moments prend la forme d'une foule si compacte qu'elle empêche d'avancer ou de voir au-devant. Se faire piéton de la Redoma c'est enjamber, contourner, se faufiler, piétiner, accélérer et ainsi entretenir une relation à l'environnement largement conditionnée par le rythme du pas et ses ajustements. De même, traverser la rue représente un moment sous pression qui nécessite une forme de vigilance paradoxale : accélérer, ralentir, courir et faire attention aux véhicules qui débouchent de manière impromptue, sans visibilité. Y marcher ne serait-ce qu'une heure demande des efforts, de faire face à l'accablement lié à la chaleur, et rares sont les séquences « en creux » où l'espace se dégage, où les sens sont au repos.

De manière générale, parcourir la Redoma à pied peut être vécu comme une « plongée » dans une série de micro-situations que le passant perçoit de manière très fugitive : chargements et déchargements de marchandises, chiens couchés au milieu du chemin, conversations entre balayeurs d'une ruelle, femmes croisées encombrées de lourds sacs au bras, vendeurs ambulants assis désœuvrés à leur étal, files d'attente patientes au départ des bus... À ce titre, l'arrivée par le métro, avec son expérience relativement codifiée du transport, donne par contraste le sentiment étourdissant de pénétrer dans un monde en soi, sentiment lié au peu de perspectives offertes au regard, à l'immersion dans la foule, au dédale des marchés, au cheminement serré entre les parasols, au mélange des odeurs et des sons... Le lieu offre en cela plus qu'une atmosphère – dont le sens courant évoque la légèreté et l'évanescence –, il se présente comme un véritable climat, structurellement présent.

⁶ Extrait de récit de terrain, juillet 2012.



Redoma de Petare – Marcher au risque de la circulation (Fiori, 2012).

LES REGISTRES SENSIBLES DE LA PROXIMITÉ : ÉTATS DE CORPS, LABILITÉ, PARTAGE

Nous mettant nous-mêmes à l'épreuve, les contextes brésilien et vénézuélien ont donc favorisé un déplacement du rapport et du regard sur la proximité fortement marqué, dans notre expérience de terrain, par des situations concrètes de mise en tension des corps en marche. Précisément, c'est en affectant nos «*états de corps*» (GUISGAND, 2004) – c'est-à-dire nos manières singulières d'éprouver, d'être et de bouger ensemble – que cette immersion nous a permis d'aborder la proximité en termes sensibles.

Ainsi, si l'hyperesthésie apparaît comme une forme de perception commune aux deux terrains, à Porto da Barra, les récits de marche effectués à la nuit tombante expriment un stress, une nervosité, «une tension permanente partagée» : la mise en ordre graduelle du front de mer participe, selon les temporalités du lieu et ses modes d'investissement, d'un état d'harmonie, de mobilisation ou de vigilance inquiète chez le piéton. Les retours de marche à la Redoma de Petare témoignent, quant à eux, de scènes d'attention mutuelle ou de trouble plus formalisées. Ils décrivent l'impression par endroits d'être surveillé, le sentiment de malaise plus diffus d'être soumis à des regards masculins, ou encore la prise de conscience de sa propre vulnérabilité.

Par ailleurs, ce mode d'approche des terrains rend compréhensible la labilité à l'œuvre dans les processus de proximité et de partage. En effet, à Barra comme à Petare, l'hyperesthésie renvoie aussi aux variations souvent très rapides avec

lesquelles les ambiances se reconfigurent. La trace fugace laissée par le parfum d'une passante, l'odeur soudaine d'un étal de nourriture, les corps frôlés le temps de traverser une foule, le coup d'œil sollicitant d'un vendeur ou le klaxon d'un bus signalant son départ constituent autant d'exemples de perceptions qui, pour labiles qu'elles soient, jouent un rôle à la fois cognitif et émotionnel dans l'expérience ordinaire de l'espace public. Engageant la dimension temporelle de cet ordinaire, la labilité mise en jeu montre plus largement comment ces espaces-temps de la marche se structurent à partir des épreuves d'accommodement aux circonstances et pointe le travail de réélaboration permanente que nécessite le partage de la rue. De ce point de vue, l'espace public n'est pas compris ici *« comme un lieu public géré par une collectivité. Il pourra être vécu comme un moment partagé en commun faisant que ceux qui font partie de la ville peuvent la redéfinir comme projet commun ou (re) considérer leur présence en relation avec celle des autres »* (GROUT, 2012, 53).

Enfin, le travail mené à Salvador de Bahia et à Caracas questionne les *« modes possibles d'habitation du monde sensible »* (RANCIÈRE, 2000). Sa perspective est ainsi celle d'une critique sensible de l'urbain (THOMAS, 2012). Nous montrons comment, en privilégiant *« un mode mineur de la connaissance »* (LAPLANTINE, 2003), une approche de la proximité par le sensible et à l'échelle du corps en marche interroge la manière dont s'instaure une communauté, une attention à l'autre et à l'espace public comme bien commun. De tels questionnements nous paraissent d'autant plus importants qu'ils sont à mettre en regard de politiques de régulation des espaces publics qui, précisément, bouleversent ces modalités de partage.

Sur un plan général, la situation de Redoma de Petare témoigne d'une mobilité entravée par l'inefficacité et un manque de coordination de l'action publique en matière de transports (dans un contexte vénézuélien de déstructuration institutionnelle et de conflits politiques entre acteurs de la gestion urbaine). Appropriée, disputée et décrite comme un espace où s'ignorent les règles de civilité, elle met aussi plus particulièrement en débat les projets qui, sous le terme de *recuperación*, tentent ici comme dans d'autres villes d'Amérique Latine⁷, de maîtriser la prolifération du commerce informel sur le domaine public. Considéré comme une cause d'insécurité, d'insalubrité, de congestion et d'entrave à la mobilité (FONSECA *et al.*, 2012) plutôt qu'appréhendé d'un point de vue économique et social (GAUVAIN, 2008), celui-ci représente pourtant une source de revenus pour de nombreuses familles (d'origine rurale, étrangère...) ⁸. La question de la vente ambulante y exprime ainsi, entre appropriations excessives et facteur d'intégration sociale – même précaire –, les tensions qui mettent à l'épreuve la capacité de la rue à maintenir l'horizon de l'accessibilité, de *« l'hospitalité universelle »* et du *« droit de regard »* au principe de l'espace public (JOSEPH, 1993, 212).

Au Brésil, les politiques se font aujourd'hui beaucoup plus volontaristes. En effet, à l'aune de l'organisation de grands événements sportifs mondiaux (Copa en 2014, JO en 2016), le pays étend sa politique de pacification des *favelas* à l'espace public. Ses principaux mots d'ordre sont : le nettoyage des quartiers, la reconquête des

⁷ Voir, à propos de Bogota : TIXIER *et al.*, 2012.

⁸ On compterait ainsi, pour l'aire métropolitaine de Caracas, entre 50 000 et 100 000 vendeurs de rue (GAUVAIN, 2008).

territoires, la préservation des beaux quartiers et la restauration de l'ordre public. Dans un tel contexte, la pacification des espaces publics urbains relève d'une mise en ordre de la ville, justifiée pour des raisons sécuritaires, de marketing urbain et de paix sociale. Or, en poliçant l'espace public, c'est-à-dire en le réglementant autant qu'en le tempérant, en accroissant le contrôle des corps en marche, ces processus de pacification tendent peut-être moins à favoriser le lien social, à résorber les conflits, qu'à les déplacer et à nier ces «*petits liens*» (LAPLANTINE, 2003) pourtant au fondement de la proximité.

BIBLIOGRAPHIE

- FONSECA VELANDIA Catalina, QUINTERO ZAMORA Carolina et RUIZ MORATO Sarita, 2012: «La expansión de los buhoneros», *Zero*, n° 28, Universidad Externado De Colombia, 112-117.
- GAUVAIN Mathilde, 2008: «Les territoires de l'informel. Étude du commerce de rue à Caracas», *Cahiers des Amériques latines*, n° 53, 101-116. [En ligne]: <http://cal.revues.org/1720>.
- GOFFMAN Erving, 1974: *Les Rites d'interaction*, Paris: Minuit.
- GUISGAND Philippe, 2004: «Pollock et les états de corps du peintre», *DEMéter*, Université de Lille 3, juin. [En ligne]: www.univ-lille3.fr/revues/demeter/corps/guisgand.pdf.
- GROUT Catherine, 2012: *L'horizon du sujet. De l'expérience au partage de l'espace*, Bruxelles: La Lettre Volée.
- JOSEPH Isaac, 1998: *La ville sans qualités*, Paris: Éditions de l'Aube.
- JOSEPH Isaac, 1993: «L'espace public comme lieu de l'action», *Les annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 211-217.
- LAPLANTINE François, 2003: *De tout petits liens*, Paris: Les Mille et Une Nuits.
- LÖW Martina, 2012: «Être-noir (Blackness): une pratique collective à Salvador de Bahia. Faire de la sociologie urbaine après le "cultural turn"», *Articulo – Journal of Urban Research* [On line], n° 8, <http://articulo.revues.org/2039>.
- MONNET Jérôme, GIGLIA Angela et CAPRON Guenola, 2007: «Ambulantage et services à la mobilité: les carrefours commerciaux à Mexico», *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], <http://cybergeo.revues.org.gate3.inist.fr/5574>.
- RANCIÈRE Jacques, 2000: *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris: La Fabrique.
- THIBAUD Jean-Paul (resp. scientifique), THOMAS Rachel, LEROUX Martine et BONNET Aurore, 2007: *Les compositions de la marche en ville*, Grenoble: Cresson, 2007.
- TIXIER Nicolas, CIFUENTES Camilio et FIORI Sandra *et al.*, 2012: «The recuperation of public space: a closer look at Bogotá, Colombia», in KAUFMAN Ned (ed.), *Pressures and Distortions, city dwellers as builders and critics: four views*, New York: Rafael Viñoly Architects PC, 339-433.
- THOMAS Rachel (dir.), 2010: *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris: Éditions des Archives contemporaines.
- THOMAS Rachel, 2012: «Les perspectives critiques de la notion d'ambiance», in THIBAUD Jean-Paul et SIRET Daniel (éds), *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s). Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances*, Nantes: Réseau international Ambiances, 45-50.

BEING A PEDESTRIAN IN SALVADOR DE BAHIA AND CARACAS : WEAKENED CLOSENESS ?

This article focuses on the pedestrian use of the city, experiencing some Latin American public spaces. Being both contentious, socially segmented, processed by an insecurity background and subjected to important planning stakes, these offer cases where sharing the street is weakened. Developping a phenomenological field approach, the subject of closeness is discussed by showing how public ways of co-existence are processed by sensitive expressions of walking bodies.

Keywords : *ambiance, latin America, public space, walk, share.*

FUSSGÄNGER IN SALVADOR DE BAHIA UND CARACAS : EINE VERLETZLICHE NÄHE?

In Lateinamerika zeigt die Erfahrung, dass sich die Fußgänger im öffentlich urbanen Umfeld mit konfliktgeladenen und sozial segmentierten Herausforderungen auseinandersetzen müssen. Im Hintergrund stehen Sicherheitsbedenken und die stark herausfordernden Neugestaltungen, die die gemeinsame Nutzung der Straße schwächen. Die Thematik der Nähe wird hier durch die empfindlichen Ausdrucksformen des sich durch die Stadt bewegenden Fußgängers in verschiedenen Erscheinungen des Zusammenseins angesprochen.

Stichworte : *urbanes Umfeld, Fußgänger, Lateinamerika, öffentlicher Raum, Unterteilen.*

AVOIR UNE PLACE DANS LA « PROXIMITÉ URBAINE ». ETHNOGRAPHIE D'UN CENTRE COMMERCIAL

THIBAUT BESOZZI, Université Paris-Dauphine,
IRISSO, Université de Lorraine, 2L2S
thibaut.besozzi@univ-lorraine.fr

HERVÉ MARCHAL, Université de Lorraine, 2L2S
herve.marchal@univ-lorraine.fr

RÉSUMÉ

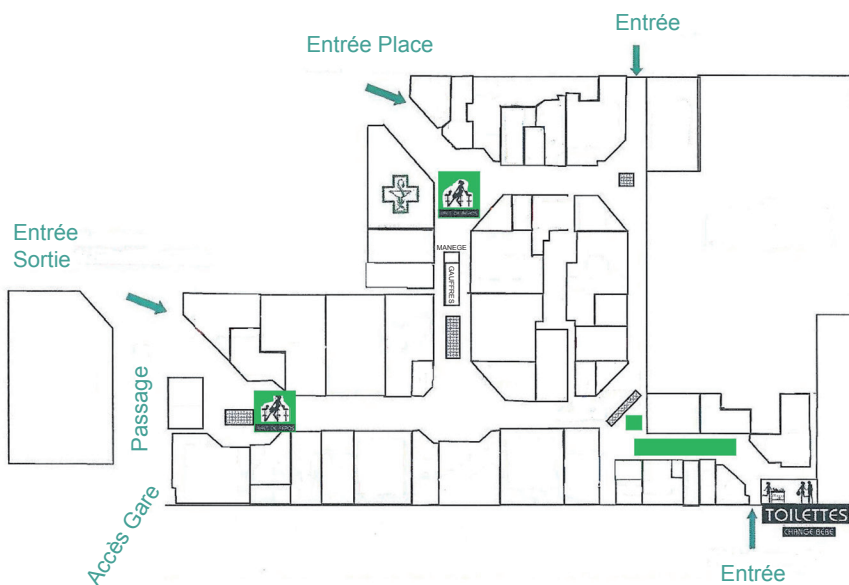
Partant de l'étude ethnographique d'un centre commercial situé dans le cœur d'une agglomération de l'Est de la France, nous montrons que des modes de vie de proximité s'y déploient et renferment des enjeux identitaires pour les personnes qui s'y inscrivent. La proximité urbaine, à la fois spatiale et sociale comme nous le verrons, peut être perçue comme un support de sens pour les « habitués » qui s'approprient l'espace intérieur du centre commercial et y développent les usages non conventionnels que sont l'appropriation de l'espace et l'entretien de relations de sociabilité primaires.

Mots clés : *proximité, usages non conventionnels, appropriation, sociabilité, prises identitaires.*

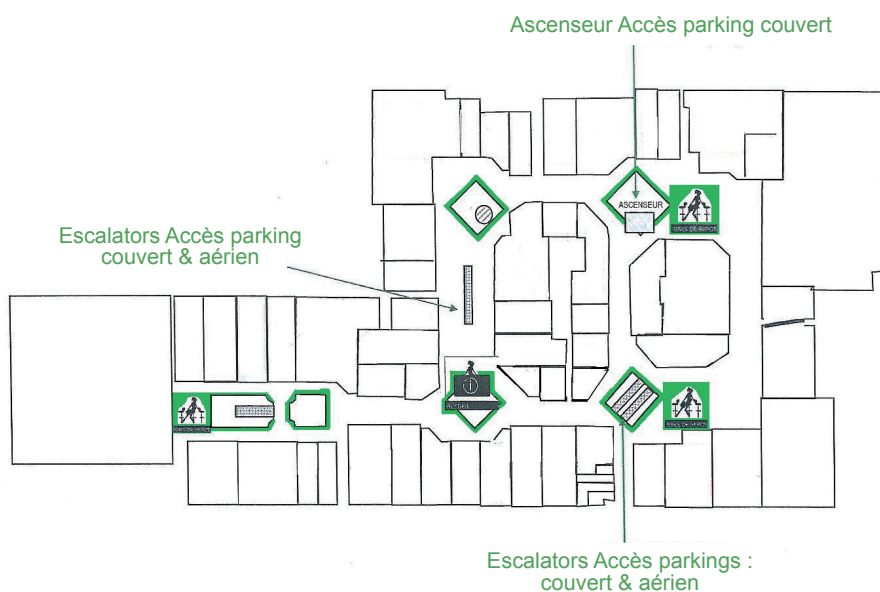
INTRODUCTION

Cet article propose d'interroger un phénomène d'appropriation spatiale et de sociabilité qui s'inscrit dans un centre commercial implanté au cœur d'une agglomération d'environ 300 000 habitants située dans le Nord-Est de la France. Un petit monde s'est érigé au sein de cet espace semi-public urbain sous l'impulsion quotidienne de personnes âgées qui détournent l'usage et le sens de l'espace à vocation marchande. À partir des données empiriques issues de l'observation ethnographique de ce microcosme, il s'agit de rendre visibles et intelligibles des modes de vie indexés sur la proximité urbaine, celle-ci étant définie d'abord en termes spatiaux (la localité et le sentiment d'y avoir une place), puis en termes sociaux (l'interconnaissance et la personnalisation des relations).

REZ DE CHAUSSÉE



1^{er} ÉTAGE



Le centre commercial en question est situé en cœur de ville¹ et se compose de 105 boutiques établies sur deux étages au sein desquels on retrouve les « aires de repos »² qui nous intéressent. Nous avons concentré nos observations sur une catégorie particulière de personnes que nous appelons les « habitués »³ pouvant rester jusqu'à plusieurs heures à l'intérieur du Centre⁴ alors même qu'ils n'effectuent pas ou très peu d'achats. Ils s'installent dans les aires de repos attenantes aux galeries marchandes, sortes de micro-espaces d'immobilité composés de 4 à 6 fauteuils ; ou encore ils s'adossent parfois aux rambardes de l'étage. Les aires de repos sont au nombre de trois par niveau. Quant aux rambardes, elles se situent uniquement à l'étage donnant une vue plongeante sur les galeries du rez-de-chaussée. Les habitués disposent donc de plusieurs coins pour s'installer, soit collectivement, soit individuellement. Ces personnes affichent certaines caractéristiques sociales récurrentes : elles sont très majoritairement retraitées, habitent à proximité du centre commercial, sont issues des catégories populaires, et s'inscrivent dans un processus de *déprise* (CARADEC, 2005a). Le concept de *déprise* invite à prendre en compte les difficultés existentielles que rencontrent les personnes âgées observées : perte de mobilité physique, effritement des réseaux de sociabilité ou encore problématique de l'occupation du temps quotidien.

Les habitués observés ne se connaissent pas nécessairement tous, mais participent au même processus de détournement d'usage de l'espace (DE CERTEAU, 1990) et développent les mêmes formes de sociabilité primaire ; la sociabilité étant ici entendue comme la capacité qu'ont les habitués à entretenir et à stabiliser des relations sociales de toutes sortes. Le terme « primaire » permet de préciser la nature de ces relations sociales. Selon Caillé (1998), la socialité primaire⁵ se distingue de la socialité secondaire en raison de la dimension personnalisée qu'elle recouvre : « *Appelons socialité primaire ce type de rapport social dans lequel la personnalité des personnes importe plus que les fonctions qu'elles accomplissent [...]. Et socialité secondaire, ce type de rapport soumis à la loi de l'impersonnalité [...] dans lequel les fonctions accomplies par les personnes importent plus que leur personnalité* » (1998, 78).

Fort de cette définition, nous sommes en mesure de dénombrer environ 80 personnes engagées dans une telle forme de sociabilité qui se rendent au Centre plusieurs fois par semaine (et souvent plusieurs heures par jour). Ce sont, on l'a compris, ces personnes habituées qui nous intéressent car elles inscrivent leur existence quotidienne dans

¹ Le fait qu'il s'inscrive dans le tissu urbain dense du centre-ville n'est pas neutre. D'autres centres commerciaux (implantés en périphérie) favorisent moins l'expression de ce type de mode de vie ancré dans la localité : ils drainent une clientèle périurbaine (motorisée) et sont *de facto* quasi inaccessibles aux piétons (GASNIER, 2010).

² C'est le nom donné par le centre commercial aux petits espaces composés de quelques fauteuils pour les pauses ou la détente de la clientèle.

³ « Clients » et « habitués » correspondent à des catégories idéal-typiques au sens de Weber (1992). C'est-à-dire que, dans la réalité, ces catégories ne sont pas rigides ni exclusives l'une de l'autre : certains « clients » participent de manière marginale au phénomène de sociabilité et d'appropriation, tandis que des « habitués » se muent parfois en « clients » aux comportements plus utilitaires. Il conviendrait de maintenir systématiquement les guillemets, ce que nous éviterons pour faciliter la lecture du texte.

⁴ Pour plus de commodité, nous appellerons parfois le centre commercial étudié : « le Centre ».

⁵ Nous pouvons définir la sociabilité comme une mise en forme et une concrétisation particulière de la socialité. En ce sens, la socialité englobe la sociabilité, mais non l'inverse.

le centre commercial à travers des pratiques non conventionnelles. Ces pratiques se démarquent, voire s'opposent aux normes instituées fondées sur des relations impersonnelles, marchandes et fonctionnelles respectées précisément par les clients.

Ce faisant, il convient de remarquer que notre travail s'inscrit dans la continuité de recherches déjà menées à propos de l'espace économique urbain ou dans des centres commerciaux (FREITAS, 1996; CAPRON, 1997; PRADELLE, 1996, 2002; POUPARD, 2005; CHEVALIER, 2007a; 2007b). Chacune de ces recherches montre la capacité de l'espace marchand à se muer en lieux de vie et relativise ainsi les aspects économiques et fonctionnels de tels espaces. Cela étant dit, l'originalité de notre propos réside dans le fait que nous ne nous concentrons ni sur les usages sociaux des clients ni sur ceux que donnent à voir les jeunes (collégiens et lycéens) (LTMU, 2007), mais plutôt sur des personnes âgées engagées dans des formes de sociabilité primaire, ce qui n'a pas été étudié à proprement parler.

Nous avons eu recours à plusieurs méthodes d'investigation telles que l'immersion ethnographique (d'une durée de 8 mois), l'observation participante au contact des habitués, la passation d'entretiens semi-directifs ou la discussion informelle. Le tableau qui suit présente nos principaux informateurs : pour illustrer notre travail, nous sollicitons en effet les propos d'une douzaine de personnes présentes quotidiennement dans le Centre. Aussi, nous avons spécifiquement cherché à croiser les données empiriques relatives au «faire» (observation des faits objectifs) avec le matériau de terrain relatif au «dire» (recueil des avis subjectifs).

Tableau 1 : Présentation des informateurs⁶

Nom	Sexe	Âge	Origine professionnelle	Statut conjugal
M. Joe	Homme	80 ans	Retraité de l'informatique	Divorcé
M. Blanc	Homme	78 ans	Retraité du bâtiment	Veuf depuis 10 ans
M. François	Homme	78 ans	Retraité de maçonnerie	En couple
M. Bavard	Homme	66 ans	Ancien pompier	Divorcé
M. Alain	Homme	43 ans	Ancien comptable (chômeur depuis 3 ans)	Célibataire
Mme Caths	Femme	54 ans	Mère au foyer	Célibataire
M. Jacques	Homme	59 ans	Ancien brancardier	Veuf
M. Christ	Homme	62 ans	Ancien facteur	Divorcé
M. David	Homme	Plus de 60 ans	Retraité	nc
Mme Gentil	Femme	Plus de 70 ans	Retraité	nc
Mme Grise	Femme	Plus de 70 ans	Retraité	nc
M. Pierre-Vincent	Homme	Plus de 70 ans	Retraité	nc
M. Mohamed	Homme	42 ans	Agent de sécurité du Centre (depuis 12 ans)	nc

⁶ Afin de préserver l'anonymat de nos informateurs, nous leur avons donné des noms d'emprunt. Les cases «nc» correspondent à des informations non connues.

Nous allons d'abord insister sur la dimension spatiale des modes de vie des habitués qui développent un sentiment d'appartenance au centre commercial. Ensuite, il s'agira de voir que cette proximité urbaine s'exprime aussi sur un plan social, c'est-à-dire qu'elle permet l'expression de relations d'interconnaissance personnalisées entre des personnes qui partagent certaines conditions d'existence. Enfin, nous suggérons les enjeux identitaires qui se jouent à travers l'inscription dans le centre commercial.

PROXIMITÉ GÉOGRAPHIQUE ET PROXIMITÉ SPATIALE

Nous devons d'abord signaler que les habitués logent, pour leur grande majorité, à proximité du centre-ville de l'agglomération ici concernée. Largement minoritaires sont ceux qui résident dans d'autres villes de l'agglomération étudiée.

Ainsi les habitués se rendent généralement au centre commercial à pied. Pour certains, leur présence s'insère dans le cadre d'une promenade quotidienne qu'ils justifient par l'entretien de la santé ou les plaisirs de la flânerie. C'est typiquement le cas de M. François et de M. Bavard. Pour d'autres, il s'agit simplement de se rendre au centre commercial car il constitue un lieu de vie proche de leur logement. Nombreux sont par exemple les Maghrébins à s'y rendre quotidiennement pour d'autres raisons qu'économiques. Le « quartier arabe » de la ville, dans lequel ces derniers résident généralement, se situe à moins de 300 mètres du centre commercial et s'inscrit donc dans la localité du Centre.

Nous pouvons aisément déduire que la *proximité géographique* est un soubassement nécessaire à l'existence de la situation observée. Plus encore, il s'agit de souligner que le microcosme étudié ne concerne finalement que très peu de personnes qui ne vivent pas à proximité du Centre. Mais cela ne suffit pas à comprendre les modes de vie interrogés. Car, si certains clients habitent également l'espace local du centre commercial et s'y rendent régulièrement, ils ne déploient pas pour autant les mêmes pratiques spatiales.

C'est pourquoi nous distinguons la proximité géographique de la *proximité spatiale*. Cette dernière renvoie à la signification que les habitués accordent à l'espace qu'ils s'approprient. En effet, ces personnes développent une certaine connaissance de l'espace intérieur du Centre: ils s'y déploient au quotidien et y inscrivent leur subjectivité à travers des procédés d'appropriation spatiale qui peuvent ne pas répondre aux « attentes conventionnelles » inhérentes à ce lieu public (GOFFMAN, 2013).

L'usage conventionnel des centres commerciaux est éminemment marchand. Aussi, dans les galeries marchandes, « l'inattention civile » est une norme comportementale prégnante (GOFFMAN, 2013). Les usagers ont un droit de tranquillité et d'anonymat qu'ils ont également le devoir d'accorder aux autres. Quant aux clients, en tant que tels, ils font preuve d'un certain empressement qu'illustre la rapidité de leur marche ou leur impatience aux caisses. Lorsqu'ils s'assoient dans les aires de repos, les clients s'efforcent d'être discrets et rapides. Ils y restent pendant des durées qui excèdent rarement une quinzaine de minutes: pour manger un sandwich, écrire un SMS, jeter un regard aux achats effectués ou attendre leur conjoint. Le sens que prend le centre commercial demeure alors essentiellement fonctionnel et utilitaire: il est un lieu d'approvisionnement et de *shopping* – même s'il ne se réduit pas

à cela (CHEVALIER, 2007a). Autant dire que la clientèle ne développe pas des formes de proximité spatiale au sens où nous l'entendons.

Le concept de *spatialité*, cher à Lévy et Lussault (2013), permet de penser les comportements spatiaux (matériels et idéels) en se situant à la jonction entre l'espace et les actions individuelles et collectives : il correspond à « *l'ensemble des actions spatiales réalisées par les opérateurs d'une société* » (2013, 948). Les formes particulières de spatialités des habitués se démarquent sur plusieurs points de ce qu'affichent les clients : la lenteur de leurs déplacements, leurs usages des micro-espaces d'immobilité, le fait qu'ils s'approprient l'espace intérieur, le sens qu'ils accordent finalement à l'institution... Quels sont les procédés d'appropriation effectivement mis en œuvre par les habitués ?

Avant tout, l'appropriation de l'espace passe par la régularité, la fréquence et la durée de la présence au sein du centre commercial. Autrement dit, les personnes qui nous intéressent se rendent au Centre plus régulièrement, plus fréquemment, et surtout plus longtemps que les clients. Plusieurs personnes stagnent dans les aires de repos « *pendant toute l'après-midi* » selon une expression souvent entendue, et ce quel que soit le jour de la semaine. Chacun illustre clairement les rites spatiaux qui structurent son mode de vie quotidien par des pratiques ritualisées et la connaissance qu'il a des habitudes de ses semblables. M. François, par exemple, arrive systématiquement à « *sa* » rambarde à 15 heures 30, pour la quitter autour de 17 heures, lui qui fera ce constat révélateur en désignant la rambarde : « *On a mis des racines ici !* »

Mais les habitués du centre commercial en privatisent l'espace intérieur par d'autres moyens que ces rituels spatio-temporels. En effet, l'appropriation spatiale s'exprime aussi par la familiarité qu'affichent les habitués dans leurs rapports aux galeries marchandes et aux micro-espaces d'immobilité. C'est-à-dire que les personnes observées s'installent à leur aise dans les aires de repos ou aux rambardes. M. David est parfois presque allongé dans son fauteuil ; d'autres, comme M. Alain, y sont clairement avachis, tandis que certains y dorment. Cette intimité se donne à voir par les postures corporelles des habitués, par la connaissance indigène qu'ils développent du milieu local, ainsi que par l'appréhension sensorielle dont certains font preuve. M. Alain évite par exemple de s'asseoir sur tel fauteuil de l'aire près de la pharmacie « *parce qu'on sent le courant d'air de la porte* ».

En outre, l'appropriation spatiale se traduit par une certaine organisation relative à l'usage de l'espace intérieur du Centre. L'organisation informelle des emplacements s'articule selon plusieurs critères que sont par exemple les horaires, le genre ou l'origine culturelle. En effet, les habitués se répartissent de manière tacite l'usage des différents micro-espaces d'immobilité. Suivant cette distribution silencieuse et quasi routinière de l'espace, les personnes habituées en viennent à définir leur « *place* » dans le centre commercial (LUSSAULT, 2009a). Il existe par exemple un groupe d'hommes âgés qui est systématiquement installé à l'aire de repos près de l'ascenseur – à l'étage –, tandis qu'un groupe de femmes retraitées s'est approprié l'aire proche de la pharmacie – au rez-de-chaussée. Si l'observateur, d'un point de vue extérieur, peut saisir cette distribution objective, le plus intéressant est de constater que les personnes elles-mêmes ont conscience de cette répartition. L'une des dames du rez-de-chaussée ne nous dira-t-elle pas : « *Y'a pu assez d'endroits de rencontres vous savez... [...] Nous on est ici, y'en a aussi là-haut des sièges, mais on*

y va pas, et eux ne viennent pas ici». Ce à quoi répond cette critique d'un homme du groupe de l'étage: «*L'autre vieille en bas, elle arrive à 14 heures, elle repart à 18 heures!*» À travers ces propos, on peut à la fois percevoir la connaissance indigène que les habitués développent à l'égard de l'espace et du microcosme qu'ils constituent, mais aussi l'animosité qui s'exerce parfois entre eux. Cette organisation située s'exprime également en fonction des horaires. Il existe des habitués du matin, nombreux sont ceux de l'après-midi, et quelques-uns (les plus marginaux) profitent de la tranche horaire de 19 heures à 20 heures 30 pour s'installer dans les aires de repos, étant donné que la « concurrence » à ce moment précis est moins forte, les clients étant moins nombreux. D'autres aspects, comme l'origine culturelle ou le degré de marginalité participent également de l'organisation sociospatiale de l'usage du Centre.

L'appropriation de l'espace est renforcée par la possibilité dont disposent les clients et les habitués: les fauteuils, ils ne les déplacent ou ne les tournent pas ou peu, tandis que les habitués arrangent l'aire de repos suivant la disposition qu'ils souhaitent. Certains, comme M. Pierre-Vincent, s'installent systématiquement à l'écart et tournent leur siège vers le couloir. D'autres, plus majoritaires, tournent au contraire leur fauteuil vers le centre de l'aire et se disposent en groupes de discussion qui ressemblent alors à des petits salons inopinés. C'est le cas des hommes de l'aire près de l'ascenseur et des dames au rez-de-chaussée: au fil de l'après-midi, ils arrangent progressivement les sièges en cercle plus ou moins ouvert pour y entretenir des échanges discursifs. Ces arrangements ne sont pas sans rappeler ce que Goffman appelle des « marqueurs territoriaux » (1973). Dans la situation observée, corps et choses peuvent servir à délimiter l'espace d'intimité qui est approprié. De la sorte, ce sont essentiellement les corps qui font office de marqueurs, à savoir que les habitués s'appuient sur la présence de leurs semblables pour garder des places assises. Il nous a été donné d'observer une dame qui fit trois allers-retours entre l'aire de repos et le distributeur de tisane gratuite, de manière à servir trois hommes assis. Celle-ci se justifiait en riant: «*Ils ont peur de perdre leur place*».

Nos observations convergent avec celles réalisées par Poupard (2005) dans un centre commercial situé à Créteil, à la différence près que nous nous focalisons en l'occurrence sur un public spécifique. De ce point de vue, les habitués observés ici font preuve de capacités de détournement d'usage de l'espace assez remarquables comparées à celles des clients et autres consommateurs.

Les habitués attestent d'une double relation à l'espace local du centre commercial: d'une part, ils s'inscrivent dans la localité géographique de leur logement, d'autre part, ils incarnent une spatialité typique allant de pair avec une emprise significative sur l'espace du Centre, emprise aussi bien pratique que mentale.

PROXIMITÉ SOCIALE ET PROXIMITÉ RELATIONNELLE

Nous avons vu que les habitués s'ancrent au quotidien dans un espace proche de leur lieu de résidence. Nous souhaitons désormais mettre en retrait l'analyse spatiale pour nous intéresser aux caractéristiques intersubjectives que donne à voir la situation observée.

À cet égard, la notion de *proximité sociale* paraît tout à fait intéressante. Elle apparaît dans les travaux de l'École de Chicago, notamment sous la plume de R.E. Park, lorsqu'il propose d'analyser la ville à partir de l'approche empirique caractéristique de cette tradition sociologique (JOSEPH et GRAFMEYER, 2004). Cette notion est à mettre en rapport avec les termes plus classiques de « distance sociale » : il existe une certaine homogénéité ou hétérogénéité entre les citoyens quant à leurs caractéristiques culturelles, sociales, ethniques, etc. Le célèbre article de Simmel sur l'étranger (SIMMEL, 1908) est un bon exemple de cette articulation entre les proximités/distances d'ordre spatial et celles d'ordre social. Il ne suffit pas d'être proche géographiquement (d'être voisins par exemple) pour être proche socialement (avoir des caractéristiques sociales communes et entretenir des relations personnelles) (CHAMBOREDON et LEMAIRE, 1970). Inversement, l'éloignement physique n'est pas synonyme de distance sociale.

Les habitués du centre commercial affichent une certaine homogénéité. En effet, s'ils sont dans leur grande majorité à la fois retraités et d'origine populaire, ils cumulent aussi et surtout des facteurs de déprise qui prennent différentes formes, à commencer par la solitude (CARADEC, 2005a). Autrement dit, il convient de compter ici avec une diminution du capital social à l'origine d'adaptations quotidiennes destinées à s'intégrer dans des réseaux d'interconnaissance : le centre commercial implanté à proximité du logement et les relations qui s'y jouent représentent en la matière un « support » important (CARADEC, 2005b). Ces commentaires de M^{me} Caths sont révélateurs à ce sujet : « *Oui voilà, je rencontre du monde... des gens que... à force de voir et de discuter ensemble, ça fait des affinités !* » Ou encore ceux de M^{me} Gentil : « *C'est bien ici, j'ai fait des rencontres, des dames que je ne connaissais pas ; on s'attend là, on discute... c'est mieux que de rester toute seule* ». C'est dire si les habitués, dont la présence régulière au sein du Centre s'est régularisée juste après le départ en retraite ou suite à la perte du conjoint (le veuvage ou le divorce), trouvent ici un point d'ancrage social. Pour preuve, M. François vient au centre commercial plusieurs après-midi par semaine depuis 18 ans, et cela fait précisément 18 ans qu'il est retraité du bâtiment. M. Blanc, quant à lui, s'y rend quotidiennement depuis qu'il a perdu sa femme il y a maintenant 10 ans. Ces deux cas de ruptures biographiques correspondent à des récurrences souvent attestées chez les habitués.

Mais la déprise s'exprime également au niveau de la santé, et plus précisément au niveau des capacités de déplacement : nombreux sont en effet les habitués âgés à connaître des difficultés pour se mouvoir. Beaucoup marchent lentement et/ou disposent d'une canne. M. Joe, pour sa part, se déplace en traînant les pieds, tandis que d'autres claudent manifestement. Il faut noter que ces problématiques existentielles s'expliquent aussi sur le plan économique (précarité), temporel (ennui) ou encore spatial (accessibilité restreinte). Ces points communs attestent de la proximité sociale des habitués. Cela étant précisé, il convient également de compter avec une *proximité relationnelle* (intersubjective) pouvant être appréhendée en termes de sociabilité primaire (CAILLÉ, 1998).

Notons toutefois qu'il existe un certain nombre « d'attentes normatives » (GOFFMAN, 2013) propres aux rapports intersubjectifs à l'intérieur du centre commercial. Ainsi, tant les clients que les représentants de l'institution, et dans une certaine mesure les habitués, ont conscience des règles comportementales qui structurent

l'ordre social local. Les rapports intersubjectifs s'y expriment principalement sur un mode impersonnel où l'anonymat semble primer. Si échanges verbaux il y a entre clients et commerçants, il s'agit essentiellement de rapports fonctionnels au sens où ils ne se rapportent qu'aux intérêts (économiques) et aux « rapports de trafic » (HANNERZ, 1983, 148) dans lesquels chacun est engagé.

Quant aux habitués, ils s'inscrivent davantage dans une sociabilité synonyme d'une interconnaissance localisée. Le fait qu'ils se côtoient quotidiennement au sein des aires est une expression de cette proximité relationnelle. Ainsi s'exprime M. Alain à propos des relations quotidiennes qu'il entretient : *« C'est comme mon portable : tous les gens qui veulent me voir ils viennent ici, ils savent qu'ils peuvent me trouver »*. Plusieurs fois il nous a été donné d'observer des dames qui s'attendent patiemment installées dans un fauteuil et sont ravies de se voir lorsque la rencontre a lieu : *« Ah, je vous attendais ! »* Si bien que les personnes observées s'interrogent sur l'absence d'une de leurs semblables lorsque celle-ci se confirme jour après jour. Comme l'illustrent les propos d'un habitué parlant à M. Jacques : *« Toi, t'étais parti en prison ou à l'hosto, on ne t'a pas vu pendant un moment ! »*

Les habitués sont les garants d'une définition non conventionnelle de la situation. Ils perçoivent en effet le centre commercial comme un lieu de vie ou un espace de rencontre. Leur attention ne se porte nullement sur les commerces, les prix ou autres réalités d'ordre économique, mais bien sûr toute personne avec laquelle ils peuvent éventuellement échanger, quand ce n'est pas sur les fauteuils où ils peuvent s'asseoir. Parfois les habitués s'appuient effectivement sur les commerçants ou le personnel du Centre pour entretenir des rapports quotidiens. M. Chris discute régulièrement avec les hôtesse d'accueil sans autre but que ce contact régulier : *« Heureusement, on peut dire un mot aux hôtesse, voir du monde, sinon on serait tous comme des robots sans paroles... »* Ce dernier ainsi que M. Bavard se saisissent de ces prises relationnelles sur un mode exacerbé : ils connaissent plus ou moins bien les hôtesse, les agents de sécurité et d'entretien, ou encore certains commerçants. Par exemple M. Mohamed, vigile depuis une douzaine d'années, connaît personnellement certains habitués qu'il salue quotidiennement et avec lesquels il échange systématiquement quelques mots. Mais c'est aussi et surtout entre elles que les personnes habituées interagissent régulièrement.

La sociabilité observée est donc relativement personnalisée, prenant sens en dehors de toute logique marchande. Certains rapports observés attestent souvent de l'épaisseur biographique impliquée dans les discussions, même si parfois d'autres donnent à voir un certain engagement distancié. Nombreux sont les habitués qui se tutoient ou emploient des surnoms tandis que d'autres se vouvoient. Mais tous, en définitive, en viennent à se connaître à des degrés de personnalisation divers.

Le fait que les habitués s'engagent dans une sociabilité fondée sur une oralité familière (HOGGART, 1970) en dit long sur la dimension primaire de leurs relations. Ils s'en tiennent aux « menus propos » (ou « ressources sûres ») mis en évidence par Goffman (GOFFMAN et WINKIN, 1988), c'est-à-dire qu'ils parlent des sujets les plus généraux et les plus consensuels possible ; leur intérêt n'étant plus le contenu de l'échange, mais bien l'échange en lui-même. Autrement dit, il s'agit d'« énoncés de forme » qui s'opposent aux « énoncés de contenu » (MARCHAL et BESOZZI, 2011) et signifient à quel point la relation est entretenue en elle-même, pour elle-même,

et structurée par des rapports personnalisés non sans liens avec la logique du don (PAPILLOU, 2002). C'est aussi en ce sens que cette forme de sociabilité est primaire. La météo, la santé, l'alimentation, l'actualité sportive ou politique sont des thèmes privilégiés; quand il ne s'agit pas de commérages sur la vie du centre commercial, sur les autres habitués ou bien évidemment sur les clients: «*Ah je ne peux pas la voir celle-là, elle regarde toujours si il y a de la place, elle n'est même pas polie, ce n'est pas moi qui lui donnerai ma place!*» (M. Bavard)

Dans le sillage des travaux de Mauss (1925), une lecture «en clé de don» de cette sociabilité (CHANIAL, 2008) s'avère particulièrement heuristique. En effet, nous observons des interactions qui s'expriment à travers des mécanismes de don/contre-don prenant des formes subtiles. M. Alain, par exemple, lorsqu'il s'en va, donne régulièrement son fauteuil à la même personne, une dame qui arrive rituellement entre 16 heures et 16 heures 30. Il nous dira paradoxalement: «*Commence pas à donner ton siège, après elles te lâchent plus!*», ce qui illustre la récurrence de ce type de rapports de solidarité ambivalents à l'intérieur du Centre. Cette pratique est également confirmée par le directeur de la structure: «*Des fois, ils se refilent les fauteuils entre eux*». Plus largement, ces relations de don prennent des formes immatérielles, voire symboliques. Les informations locales et divers ragots, l'écoute et la parole, le don de soi et les rites d'interaction sont autant de dons immatériels qui circulent entre les habitués et entérinent la qualité primaire de leurs relations. Par extension, la logique du don nous invite à penser les enjeux identitaires qui se logent en creux dans l'engagement des personnes âgées: leur participation quotidienne dans le centre commercial constitue à ce titre un ensemble de «supports identitaires» (MARTUCCELLI, 2002; MARCHAL, 2012) non négligeables pour (re)donner du sens à l'existence, et ce malgré des formes de déprise et des ruptures biographiques évoquées précédemment.

CONCLUSION

À travers la définition de la notion de proximité urbaine, et croisant les dimensions spatiales et sociales qu'elle renferme, nous avons mis en évidence l'existence d'une sociabilité clandestine ancrée au sein même d'un centre commercial. Les personnes habituées qui s'engagent au quotidien dans cet espace à vocation économique font montre de procédés d'appropriation spatiale et entretiennent des relations personnalisées à travers lesquelles se joue une partie de l'identité des habitués compte tenu de la déprise qui les caractérise. S'inscrire de la sorte dans le Centre permet ainsi d'avoir une *place* dans la ville, tant sur le plan spatial que sur le plan social (LUSSAULT, 2009a).

Au regard de nos observations, force est de constater que notre propos s'inscrit dans la continuité des travaux de Poupard (2005), Capron (1997), De La Pradelle (1996, 2002) ou encore de Chevalier (2007a, 2007b) d'après lesquels les espaces économiques urbains, notamment les centres commerciaux, permettent, au-delà de leur fonction économique patente, l'émergence de formes de spatialité et de sociabilité directement inscrites dans la proximité urbaine. Partant de ce constat, il convient peut-être de penser la ville contemporaine non seulement à partir des aspects «mondialisés» à travers lesquels elle se développe (LUSSAULT, 2009b), mais également à travers les logiques d'ancrages localisés qu'elle ne cesse d'engendrer à son insu sous l'impulsion de modes de vie de proximité.

BIBLIOGRAPHIE

- CAILLÉ Alain, 1998 : « Don et association », *La Revue du MAUSS semestrielle*, n° 11, 75-83.
- CAPRON Guénola, 1997 : « Les centres commerciaux à Buenos Aires. Les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XX^e siècle », *Les Annales de La Recherche urbaine*, n° 78, 55-63.
- CARADEC Vincent, 2005a : *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris : Armand Colin.
- CARADEC Vincent, 2005b : « Les “supports” de l’individu vieillissant. Retour sur la notion de “déprise” », in CARADEC Vincent et MARTUCCELLI Danilo (éds), *Matériaux pour une sociologie de l’individu. Perspectives et débats*, Villeneuve-d’Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 25-42.
- CHAMBOREDON Jean-Claude et LEMAIRE Madeleine, 1970 : « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, n° 11, 3-33.
- CHANIAL Philippe (dir.), 2008 : *La société vue du don*, Paris : La Découverte.
- CHEVALIER Sophie, 2007a : « Shopping à la française : approvisionnement alimentaire et sociabilité », *Horizon anthropologique* [On line], vol. 13, n° 28, 65-86.
- CHEVALIER Sophie, 2007b : « Faire ses courses en voisin », *Métropoles* [En ligne], n° 1, 95-140.
- DE CERTEAU Michel, 1990 : *L’invention du quotidien, Tome 1 : Arts de faire*, Paris : Gallimard.
- DE LA PRADELLE Michèle, 1996 : *Les vendredis de Carpentras. Faire son marché en Provence ou ailleurs*, Paris : Fayard.
- DE LA PRADELLE Michèle, 2002 : « La fabrication de la ville au quotidien. Espaces marchands, espaces festifs et formes de citoyenneté », in BAJOLET Émilie, MATTÉI Marie-Flore et RENNES Jean-Marc (éds), *Quatre années de recherche urbaine 2001-2004*, vol. 1, Tours : Presses universitaires François Rabelais, 147-154.
- FREITAS Ricardo Ferreira, 1996 : *Centres commerciaux : îles urbaines de la post-modernité*, Paris : L’Harmattan.
- GASNIER Arnaud, 2010 : « La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? », in RENAUD-HELLIER Emmanuelle et DUMONT Marc (éds), *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 57-71.
- GOFFMAN Erving, 1973 : *La mise en scène de la vie quotidienne, Tome 2 : les relations en public*, Paris : Éditions de Minuit.
- GOFFMAN Erving et WINKIN Yves, 1988 : *Les moments et leurs hommes*, Paris : Seuil & Minuit.
- GOFFMAN Erving, 2013 : *Comment se conduire dans les lieux publics*, Paris : Economica.
- HANNERZ Ulf, 1983 : *Explorer la ville. Éléments d’anthropologie urbaine*, Paris : Éditions de Minuit.
- HOGGART Richard, 1970 : *La culture du pauvre*, Paris : Éditions de Minuit.
- JOSEPH Isaac et GRAFMEYER Yves (dir.), 2004 : *L’école de Chicago. Naissance de l’écologie urbaine*, Paris : Flammarion.
- LABORATOIRE THÉORIES DES MUTATIONS URBAINES, 2007 : *Jeunes métropolitains aux Halles*, CEME/LTMU/Ville de Paris.
- LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (dir.), 2013 : *Dictionnaire de la géographie et de l’espace des sociétés*, Paris : Belin.
- LUSSAULT Michel, 2009a : *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris : Grasset.

- LUSSAULT Michel, 2009b: «Urbain mondialisé», in STÉBÉ Jean-Marc et MARCHAL Hervé (éds), *Traité sur la ville*, Paris: Presses universitaires de France, 723-771.
- MARCHAL Hervé et BESOZZI Thibaut, 2011: «Le don s'invite à l'hypermarché», *Revue du MAUSS permanente*, <http://www.journaldumauss.net/spip.php?article765>.
- MARCHAL Hervé, 2012: *L'identité en question*, Paris: Ellipses.
- MARTUCCELLI Danilo, 2002: *Grammaires de l'individu*, Paris: Gallimard.
- MAUSS Marcel, 1925: *Essai sur le don*, Paris: Presses universitaires de France.
- PAPILOUD Christian, 2002: *Le don de relation*, Paris: L'Harmattan.
- POUPARD Jean-Marc, 2005: *Les centres commerciaux. De nouveaux lieux de socialité dans le paysage urbain*, Paris: L'Harmattan.
- SIMMEL Georg, 1908: «Digression sur l'étranger», in JOSEPH Isaac et GRAFMEYER Yves (éds), 2004: *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris: Flammarion, 61-78.
- WEBER Max, 1992: *Essais sur la théorie de la science*, Paris: Presses Pocket.

GET A PLACE IN «URBAN PROXIMITY». ETHNOGRAPHIE OF A MALL

Based on an ethnographic study of a shopping center in the city of Nancy, we show that some lifestyles, settled in local urban space, contain identity issues for people who register. Urban proximity, both spatial and social like we'll explain, can be seen as a «significant support» for régular cutomers who lay hold of the space inside the mall and develop some unconventional uses: spatial appropriation and primary forms of sociability.

Keywords: *proximity, unconventional uses, appropriation, sociability, identity resources.*

IN DER «STADTNÄHE» SEINEN PLATZ FINDEN. ETHNOGRAFISCHE FORSCHUNG ANHAND EINES INKAUFSZENTRUMS

Anhand der ethnografischen Forschung in einem Einkaufszentrum in der Stadtmitte von Nancy, zeigt der Autor, dass sich Lebensweisen der Nähe entwickeln, die für die betroffenen Personen herausfordernde Identitätsfragen enthalten. Die räumliche wie auch die soziale Stadtnähe nimmt für eine Art "Stammkundschaft" eine große Bedeutung ein, denn sie eignet sich im Sinne einer unkonventionelle Nutzung die inneren Räumlichkeiten des Einkaufszentrums an und entwickelt dort primäre soziale Beziehungen.

Schlagworte: *Nähe, unpassende Benutzung, räumliche Aneignung, Identitätstütze.*

LES JARDINS PARTAGÉS FRANCILIENS : UN ESPACE D'ENTRE-SOI

LÉA MESTDAGH, Centre de recherche sur les liens sociaux
Descartes/Sorbonne Nouvelle / CNRS
lea.mes@hotmail.fr

RÉSUMÉ

Le discours institutionnel, ainsi que celui des jardiniers eux-mêmes, décrit les jardins partagés comme des outils de cohésion sociale et de participation à la vie de quartier. Cependant, on remarque une forte homogénéité, en particulier sociale, des profils de jardiniers. L'article, issu d'une enquête par questionnaire et observation participante, décrit cette homogénéité ainsi que la façon dont les jardiniers trouvent une cohérence dans l'opposition entre leurs représentations et la réalité de leurs pratiques.

Mots clés : sociologie urbaine, pratiques, représentations, jardinage collectif, inégalités.

INTRODUCTION

Le point de départ de cet article est le décalage entre le discours récurrent à propos des jardins partagés et la réalité objective de leur fréquentation. En effet, les jardins partagés sont fréquemment présentés comme des outils de cohésion sociale promoteurs d'une vie de quartier. Le constat au sein des jardins contredit ce discours : d'une part les profils de jardiniers sont très homogènes, et d'autre part les jardiniers manifestent une attitude de repli et non d'ouverture sur le quartier. S'il est impossible d'atteindre un non public et ainsi d'expliquer les raisons pour lesquelles certaines populations sont exclues ou s'excluent de ces équipements, il semble en revanche pertinent d'approcher cette question par l'analyse du discours et des pratiques des présents. Quels processus peuvent expliquer l'homogénéité de leurs profils ? Comment les jardiniers articulent-ils leurs représentations des jardins lieux de cohésion sociale et leurs pratiques tendant au repli ?

Après une présentation de la méthodologie employée, il s'agira de définir plus spécifiquement ce que l'on entend par jardinage collectif urbain. On s'intéressera ensuite au caractère homogène des profils des jardiniers, puis aux modalités de leur recrutement qui fournissent une première explication à ce phénomène

d'homogénéité. Une troisième partie donnera un exemple des dynamiques sociales d'ouverture/repli à l'œuvre dans les jardins à travers l'exemple d'une journée de festivités. Enfin, il sera question des représentations qu'ont les jardiniers de leurs pratiques du jardinage collectif et de la façon dont ils articulent ces pratiques avec un discours public incorporé présentant les jardins partagés comme des lieux de cohésion sociale.

MÉTHODOLOGIE

Trois méthodes complémentaires ont été employées pour l'enquête dans le cadre du travail de thèse sur lequel est basé cet article : questionnaire, observation et entretien. 150 questionnaires ont été envoyés et 65 retournés. Le questionnaire consiste en 34 questions concernant l'espace du jardin (surface, emplacement, équipements, type de jardinage pratiqué), ses caractéristiques administratives (propriétaire, bail, adhérents, date de création, association gestionnaire, fermé ou public), ainsi que ses jardiniers (nombre total, taux de rotation, proportion d'hommes et de femmes, critères d'adhésion) et sa participation à la vie locale (événements, partenariats). Les données recueillies par le questionnaire ont permis de mettre au jour l'existence de deux tendances du jardinage urbain collectif en Île-de-France : les jardins nourriciers ou familiaux (20 jardins dont un parisien et 19 de banlieue), s'inscrivant dans la tradition des jardins ouvriers, et les jardins culturels ou partagés (43 jardins dont 25 parisiens et 18 de banlieue), de création plus récente et en grande expansion, notamment à Paris. L'objet de l'article étant les jardins de tendance culturelle ou jardins partagés, ce sont les résultats les concernant qui seront mobilisés en priorité ci-dessous. Toutefois, il est nécessaire, pour mieux les définir, d'explicitier ce qui distingue ces deux tendances de jardins. De même, il sera parfois fait appel aux données concernant les jardins de tendance nourricière ou jardins familiaux dans une perspective comparative afin d'élargir la compréhension des dynamiques sociales à l'œuvre dans les jardins collectifs urbains en général, par exemple à propos des modalités de recrutement des jardiniers.

Une observation a eu lieu au sein d'une dizaine de jardins lors d'événements spéciaux comme la Fête des jardins, des dégustations de plats, ainsi que lors des permanences d'accueil, qui facilitent le dialogue avec les jardiniers. Ces permanences ont lieu d'une à trois fois par semaine, pour une durée allant de deux à quatre heures. Elles répondent à l'objectif explicité dans la Charte Main Verte que les jardins partagés ne profitent pas aux seuls jardiniers mais soient accessibles à l'ensemble des habitants du quartier. Deux précisions sont nécessaires à propos de ce corpus. Il ne vise pas la représentativité, dans la mesure où les jardins partagés, tout en présentant des caractéristiques communes, varient énormément dans leurs modalités de fonctionnement, contexte d'implantation, taille et situation géographique. Il n'a pas été possible, dans le cadre d'une enquête menée par une seule personne, de visiter l'ensemble des jardins collectifs franciliens, d'autant qu'une certaine proportion de ces jardins ont émergé de façon spontanée et ne sont pas répertoriés. Pour des questions d'accessibilité, l'observation a pour l'instant eu lieu exclusivement dans Paris. Les réponses au questionnaire ont toutefois permis de confronter des données concernant les jardins franciliens en général aux hypothèses issues de l'observation des jardins parisiens.

Un jardin partagé du 20^e arrondissement de Paris a lui été l'objet d'une observation participante, à raison de quatre heures de présence, chaque samedi pendant trois mois, en tant qu'adhérente-jardinière (ayant informé les autres jardiniers de la motivation de la démarche mais pas des questions étudiées). Les données issues de cette observation, bien que sa limitation à un seul jardin restreigne sa portée, se sont révélées précieuses pour comprendre les dynamiques sociales à l'œuvre dans cet espace particulier. L'adhésion à l'association a également autorisé la présence lors des assemblées générales et réunions de l'association, ainsi que la réception de tous les mails échangés entre les adhérents.

Enfin, un entretien a été mené avec la personne en charge de l'implantation de jardins partagés dans l'Est parisien, concernée donc par le projet du jardin au sein duquel a eu lieu l'observation la plus approfondie.

Dans la mesure où les dynamiques sociales à l'œuvre dans ces espaces ne leur sont pas exclusives, le choix est fait de ne pas se concentrer sur les références concernant les seuls jardins partagés mais de faire appel à une bibliographie élargie au jardinage collectif urbain d'une manière générale dont les informations sont souvent pertinentes pour l'analyse des jardins partagés. Enfin, il est à signaler qu'il n'a pas été possible de présenter une carte de localisation géographique des jardins. En effet, bien qu'une telle carte eût éclairé le propos de cet article, elle serait allée à l'encontre du respect de l'anonymat des jardiniers interrogés et aurait pu impacter le déroulement de l'enquête toujours en cours.

PRÉCISIONS

Les tendances relevées par l'enquête par questionnaire infirment le découpage fréquemment admis entre équipements centraux et équipements de périphérie. Il semblerait plutôt que cette division en deux tendances soit imputable au type d'association gestionnaire, les jardins de tendance nourricière étant gérés par la Fédération nationale des Jardins familiaux et collectifs (FNJFC), ceux de tendance culturelle étant gérés par des associations locales, la plupart du temps créées par les jardiniers eux-mêmes. La FNJFC est issue en 1992 de la Ligue du Coin de terre et du Foyer (LCTF), elle-même créée à la fin du XIX^e siècle pour promouvoir et encadrer les jardins ouvriers. Après chacune des deux guerres mondiales, la Ligue est chargée par le ministère de l'Agriculture de distribuer une subvention afin d'encourager la création de nouveaux jardins pour éviter la famine (site Internet de la FNJFC, onglet Fédération, rubrique Histoire). D'une manière générale, les grandes crises économiques et sociales marquent régulièrement un accroissement de la demande de jardins collectifs. À l'inverse, au moment des Trente Glorieuses, les jardins sont en net recul. Aujourd'hui, dans une société en mutation, l'enjeu économique subsiste mais s'accompagne de la promotion d'une nourriture saine, d'un loisir en harmonie avec la nature, et d'une dimension de lien social.

Les associations de jardiniers sont dans la majorité des cas créés avec le jardin, afin d'y mettre en place une gestion autonome. Elles font néanmoins partie de réseaux, en particulier le Jardin dans tous ses états (JTSE) et le collectif Main Verte. Le JTSE est né en 1997, au moment de l'émergence d'initiatives visant à implanter le concept du jardin partagé new-yorkais en France. Né de façon informelle, le JTSE s'est rapidement organisé, notamment par l'écriture d'une Charte.

Il est aujourd'hui géré par une dizaine de collectifs régionaux et associatifs et œuvre à promouvoir la création de jardins partagés partout en France. En Île-de-France, il est représenté par l'association Graine de jardins (site Internet du JTSE, rubrique Présentation). Le programme Main Verte soutient les initiatives de jardins partagés à Paris à travers un accompagnement à la création de jardins, un encadrement du fonctionnement (la Charte) et une communication auprès des réseaux de jardins et des habitants de la Ville de Paris (la *Lettre* annonçant les nouveaux jardins) (site Internet de la Ville de Paris).

Revenons-en aux deux tendances dégagées par l'enquête par questionnaire. La tendance désignée par cette étude comme celle du jardin nourricier ou familial valorise une pratique alimentaire. Les surfaces des parcelles sont importantes, la culture y est majoritairement légumière et la récolte individuelle, chacun cultive pour soi. Les jardiniers n'habitent pas tous à proximité et nombreux sont ceux qui viennent en voiture. Le déplacement au jardin peut durer plusieurs heures, d'où la fréquence des abris individuels sur le terrain qui permettent au jardinier de se reposer et de s'abriter en cas de pluie. Ces jardins de tendance nourricière s'inscrivent dans la directe continuité des jardins ouvriers traditionnels. Ceux-ci furent créés à la fin du XIX^e siècle dans le cadre d'une mouvance hygiéniste à destination des populations ouvrières. Le projet de ces jardins était de promouvoir, pour les ouvriers et leur famille, un loisir sain et respectable ainsi qu'une meilleure alimentation. Un argument récurrent était d'éloigner l'ouvrier du troquet par une saine activité familiale. Ces jardins avaient pour vocation d'accueillir les proches, en particulier les enfants, et de nourrir la famille. Les abris individuels fournissaient à la famille ouvrière un simulacre de « maison de campagne ». Les règles d'utilisation étaient nombreuses et mettaient en avant une certaine idée du jardin convenable, un idéal de production et même des normes esthétiques. La plus large part de la parcelle devait être réservée à la production alimentaire, pas à la production florale. On retrouve aujourd'hui dans les jardins de tendance nourricière l'héritage de ces caractéristiques. Si ces jardins sont plus fréquents en banlieue, vraisemblablement pour des questions de disponibilité foncière, ils existent aussi à Paris et montrent que la distinction n'est pas géographique.

La seconde tendance, celle du jardin culturel ou partagé, est une pratique conviviale qui ne relève pas du jardinage productif mais du jardinage de loisir, de détente. Son origine remonte aux jardins partagés new-yorkais et nord-américains nés dans les années 1970 pour partager davantage que des produits alimentaires : un terrain et des projets collectifs. (DEN-HARTIGH, 2012, 11) Ces jardins sont plus fréquemment situés en tissu urbain dense et ont donc de petites surfaces. Le jardinage y est majoritairement collectif car la surface du terrain ne permet pas sa division en parcelles. Les jardiniers habitent à proximité et viennent la plupart du temps à pied, en cohérence avec les représentations écologiques associées aux pratiques du jardin partagé. Les équipements des jardins partagés sont d'ailleurs le reflet de ces représentations : toitures végétales, toilettes sèches, compost... Les activités sont variées et souvent culturelles. Elles font des jardins partagés des lieux particuliers, en rupture avec la tradition des jardins ouvriers. Là encore, ces jardins situés autant en banlieue qu'à Paris indiquent une distinction autre que géographique qui semble plutôt relever de la représentation associée au jardin.

PROFILS DE JARDINIERS : LES LOGIQUES DE L'HOMOGENÉITÉ

Le profil social des usagers des jardins collectifs a changé depuis le XIX^e siècle et la part des ouvriers y a fortement diminué. Frédéric Guyon note à propos des jardins familiaux de Strasbourg que la proportion d'ouvriers parmi les jardiniers est passée de 65 % en 1920 à 15 % en 1995. Les employés, qui représentaient 25 % des jardiniers en 1920 passent à 60 % en 1997. Enfin, apparaissent les commerçants et professions libérales dans les années 1980, puis les catégories dites « supérieures » dans les années 1990 (GUYON, 2008, 134). Le travail de Frédéric Guyon concerne les jardins familiaux – anciennement désignés comme jardins ouvriers – mais il montre une évolution dans la distribution sociale de la pratique du jardinage urbain. Ces changements dans la composition sociale des populations jardinières annoncent une redéfinition de la pratique du jardinage urbain, désormais valorisée par les classes moyennes. Cette redéfinition aboutit, dans les années 1990 et surtout 2000, à la création de nombreux jardins partagés à Paris et en proche banlieue, jardins majoritairement investis par les classes moyennes, en cohérence avec les valeurs d'écologie, de démocratie participative, d'engagement local dont elles sont porteuses. Michèle Jolé note, dans son rapport à propos du jardin partagé d'Éole, situé à l'intérieur du parc d'Éole dans le 18^e arrondissement de Paris que *« bien qu'il ait été conçu comme lieu de rendez-vous pour l'ensemble du quartier, il faut mentionner que la composition sociale et ethnique des jardiniers des parcelles individuelles reflète majoritairement les classes moyennes plus proches des membres des associations que de la composition réelle du quartier »* (JOLÉ, 2009, 190). La part importante des classes moyennes et supérieures dans les pratiques de loisirs n'est pas propre aux adhérents des jardins partagés. En effet, la sociabilité peut être considérée comme une pratique culturelle car elle se distribue de la même façon, corrélée avec le revenu et surtout avec le niveau d'instruction (HÉRAN, 1988a, 17). François Héran a montré que *« plus l'on s'élève dans la hiérarchie sociale, plus s'accroissent les chances d'entrer dans une association »*, cet état de fait se vérifiant *« pour les deux sexes et à tout âge »* (HÉRAN, 1988b, 26). Davantage enclines à rejoindre des associations, les classes moyennes ont aussi tendance à les utiliser pour investir le tissu local et exercer une certaine influence sur le quartier (notamment dans les processus de gentrification) tout en restant fidèles à une conception de gauche de l'engagement associatif (PRETECEILLE et OBERTI, 2004, 147). L'homogénéité sociale des jardiniers est donc le reflet d'une situation qui concerne l'ensemble des associations, et en particulier celles basées sur la vie locale.

De plus, certaines caractéristiques du jardin partagé lui-même amplifient cette tendance. La culture y est réduite à son expression minimum et la fonction du jardin se diversifie fortement pour pallier les moindres possibilités culturelles. Elle s'écarte en tout cas de la fonction nourricière et économique qui pouvait attirer les classes populaires dans le cas des jardins ouvriers traditionnels. Comme l'ont montré Séverine Gojard et Florence Weber, la proportion de potagers dans le jardin est inversement proportionnelle aux ressources culturelles et économiques des jardiniers (GOJARD et WEBER, 1996, 145). En effet, l'intégration dans le jardin d'un espace d'agrément au détriment de la surface du potager est héritée des pratiques de la haute bourgeoisie, qui se sont diffusées vers la moyenne et petite bourgeoisie au XIX^e siècle. (DUBOST, 1997, 144). Le jardinage collectif urbain contemporain va donc vers une division en deux modèles : un jardin convivial valorisant la fonction

d'agrément et un jardin nourricier organisé autour du potager. Les jardins partagés franciliens s'inscrivent dans la tendance du jardin convivial dont les caractéristiques favorisent l'investissement des classes moyennes plutôt que des classes populaires.

L'homogénéité des profils de jardiniers est aussi une question de genre. Dans les jardins partagés franciliens, les femmes sont majoritaires : sur les 43 jardins ayant répondu au questionnaire, 23 ont une population majoritairement féminine, dont 11 dans lesquels les femmes représentent plus de 70 % des effectifs de jardiniers. Tandis que ce sont les hommes qui ont prééminence au sein des jardins familiaux, s'inscrivant dans la continuité des jardins ouvriers traditionnels qui étaient déjà des « *jardins d'hommes* » (DUBOST, 1997, 107). Florence Weber a étudié la division sexuelle des tâches dans le cas particulier du jardinage collectif urbain. Elle a noté que les activités de jardinage « *masculines* » sont planter et semer des légumes tandis que les activités de jardinage « *féminines* » sont plutôt tournées vers le semis et l'entretien des fleurs et des plantes d'appartement (WEBER, 1998, 204). Un partage s'opère donc entre une culture alimentaire – domaine des hommes, qui expliquerait leur quasi-absence dans les jardins partagés qui ne cultivent que peu voire pas de légumes – et une culture florale et esthétique – apanage des femmes, qui expliquerait leur sur-représentation dans ces lieux de villégiature et de détente que sont les jardins partagés.

DEVENIR JARDINIER : PROCESSUS DE RECRUTEMENT ET D'INTÉGRATION

Le fort engagement associatif local des classes moyennes et la nature non nourricière des jardins partagés favorisent la constitution d'équipes de jardiniers aux profils très homogènes. À ces tendances vient s'ajouter l'absence de critère(s) explicite(s) concernant le recrutement des nouveaux jardiniers dans les jardins partagés, qui favorise une sélection des candidats jardiniers basée sur l'interconnaissance.

Parmi les 43 jardins ayant répondu au questionnaire, 34 ne déclarent aucun critère conditionnant l'adhésion d'un nouveau membre, 3 déclarent des critères peu précis (« *motivation à jardiner* », « *désir de participer à des projets* », « *accepter le règlement* »...), 5 déclarent des critères géographiques (dont 2 précisent qu'ils sont « *négociables* »). Enfin, le dernier, géré par Emmaüs, déclare pour critère d'adhésion d'être « *connu de l'association* ». Il n'existe donc aucune règle précise concernant le recrutement d'un nouveau jardinier, son adhésion à l'association, ou l'attribution d'une parcelle pour les cas de jardins à parcelles (individuelles ou semi-individuelles). Une telle situation laisse libre cours dans les jardins partagés à des processus de recrutement reposant uniquement sur les relations d'interconnaissance. Et en effet, les jardiniers rencontrés dans le cadre des observations le confirment largement : nombreux sont ceux qui se connaissaient avant.

F., jardinière depuis 6 ans : « *Oui, je connaissais B., G. et J. aussi. En fait c'est eux qui m'ont parlé du jardin, ils étaient là depuis le début* ».

À l'inverse, l'ensemble des jardins identifiés comme de tendance nourricière – ou jardins familiaux – conditionnent l'adhésion à des critères géographiques et à une liste d'attente. L'état d'avancement de l'enquête n'a pas permis de vérifier précisément si les critères de recrutement entraînent une plus grande diversité des profils de jardiniers. Toutefois, les visites dans quelques jardins familiaux ont montré une relative mixité sociale et ethnique. On peut supposer que les critères géographiques ainsi que

l'inscription sur liste d'attente sont le gage de davantage de mixité, d'autant que la sélection des jardiniers se fait au niveau de l'association gestionnaire (en général la FNJFC) à l'échelle nationale. L'impact des relations d'interconnaissance est donc minimisé.

Une fois le rapprochement fait avec un jardin, il faut encore que le fonctionnement de celui-ci convienne au candidat jardinier. En effet, la plupart des jardins partagés franciliens ont déjà mis en place des règles et des pratiques très codifiées auxquelles il convient d'adhérer dans leur intégralité. Ce fonctionnement, perceptible à l'observation, a été confirmé par les réponses aux questionnaires qui mettent en avant la nécessité de «*s'intégrer*», «*participer*», «*être de bonne volonté*»... Jacques Coenen-Huther l'a souligné à propos d'une association de montagne : «*Tout se passe comme si les structures d'encadrement fournies par le club avaient pour fonction latente de permettre à une minorité de membres de développer une forme de convivialité détachée des buts de l'organisation et de se créer un univers à leur mesure, leur permettant l'exercice du pouvoir*» (COENEN-HUTHER, 1995, 68). Le même phénomène est observable chez les groupes de jardiniers dans leur mise en place de pratiques normées et régulées selon des codes propres. Cette dimension d'entre-soi des jardins partagés écarte ainsi les éventuels jardiniers qui ne disposent pas du capital culturel et social nécessaire pour se sentir à l'aise dans un tel contexte.

Plusieurs exemples sont apparus lors des observations. Dans le jardin dans lequel a été menée l'observation participante, la très grande majorité des membres, cinquantenaires, n'ont plus la garde de leurs enfants devenus adultes. Une règle tacite s'est imposée selon laquelle les enfants ne sont pas les bienvenus. Ainsi, même les quelques jeunes couples qui ont encore des enfants en bas âge ne trouvent pas approprié de les amener au jardin. Sans pour autant faire référence à une quelconque remarque d'un membre du groupe, ils déclarent spontanément que le jardin «*n'est pas un endroit pour les enfants*», un jugement pour le moins surprenant considérant des lieux qui sont – dans les autres cas observés – largement investis par les enfants, d'autant plus qu'ils sont souvent équipés de jeux pour enfants et bacs à sable. De même, une jeune mère célibataire qui a amené ses enfants au jardin a été très critiquée par les autres jardiniers, les jugeant «*turbulents*» et déplorant les «*dégâts*» qu'ils avaient faits dans les parcelles («*dégâts*» qui consistaient en un pot de fleurs déplacé et quelques traces de pas sur une parcelle vide). Dans un autre jardin, l'un des membres fondateurs m'a expliqué qu'il avait dû congédier un nouvel adhérent car celui-ci «*voulait seulement jardiner*» et qu'il lui fallait «*participer aux activités du groupe*» s'il voulait rester. Ainsi, tout nouveau membre doit embrasser l'ensemble des règles établies dans le jardin dont il devient adhérent (FERRAND-BECHMANN, 2004, 74). Souvent, il se doit aussi de participer aux activités mises en place – sous peine d'être mis à l'écart, voire renvoyé du jardin – alors même que ces activités sont dites «*libres*» (CEREZUELLE, LE FORMAL et ROCCA, 1990, 88-89).

De plus, la vocation culturelle et pédagogique de ces nouveaux équipements fait des jardins partagés non plus des lieux que l'on cultive pour se nourrir mais au contraire des lieux d'enrichissement culturel, fonction plutôt associée aux pratiques de la frange haute des classes sociales. La redéfinition des activités menées au sein des jardins collectifs peut ainsi agir comme une fonction distinctive et entraîner l'auto-exclusion de personnes qui ne se reconnaissent pas dans les pratiques dont les jardins partagés sont le théâtre.

VALEURS D'OUVERTURE ET PRATIQUES DE REPLI

Même lorsque la volonté de créer des échanges avec la rue existe, elle est contrebalancée par l'inclination à rester avec ses semblables dans l'espace à part du jardin partagé. Cette remarque peut être illustrée par un exemple. Au printemps dernier, le jardin lieu de l'observation participante a eu pour projet annuel de mettre en place une série de repas du monde, repas que les jardiniers envisageaient comme une occasion d'ouvrir le jardin sur la rue et de le faire participer à la vie du quartier. Les jardiniers avaient décidé de préparer le repas à l'intérieur du jardin et de le distribuer dans la rue, ce qui permettait de créer un lien festif entre l'espace du jardin et celui de la rue. L'objectif ne fut que partiellement atteint. L'association du jardin a fait appel à une jeune mère de famille d'origine immigrée pour donner un cours de cuisine et aider à préparer le repas. Cette jeune femme, très intégrée dans le quartier, a communiqué autour de l'événement et permis une forte présence aux alentours du jardin le jour du repas (habitants du quartier, dont des enfants, des bandes de jeunes...). Le jardin a donc été le lieu et l'objet d'un échange, par l'intermédiaire de cette jeune femme, entre des populations qui ne se rencontrent pas habituellement à l'intérieur du quartier. Cependant, l'ouverture sur la rue a cette fois encore été restreinte. Assez rapidement dans la journée, les jardiniers qui servaient les assiettes se sont de plus en plus éloignés de la rue et regroupés vers le fond du jardin. Le repas, initialement prévu pour être distribué dans la rue a finalement été distribué à l'intérieur même du jardin, et même au fond de celui-ci à la fin de la journée. On note, à travers cet exemple, à quel point les processus d'agrégation sont forts et contrebalancent les bonnes volontés. Les dynamiques de l'entre-soi constituent un frein à l'ouverture du jardin à des personnes aux profils différents de ceux des jardiniers déjà présents.

REPRÉSENTATIONS DES JARDINIERS

Les exemples de cette partie proviennent exclusivement du jardin du 20^e arrondissement dans lequel a eu lieu l'observation participante. La création de ce jardin a été vécue par ses six créateurs (tous encore membres du jardin) comme un processus de requalification d'un espace au sein d'un quartier dont ils disent «*avoir assez*». Il s'agit donc, pour ces personnes, de se réapproprier leur lieu de vie en produisant de la valeur, en créant au sein du quartier un espace auquel ils pourront s'identifier. Si le discours savant ne décèle souvent que des manifestations de repli dans ce type de pratiques qui «*privatisent*» un espace et lui attribuent un usage (BACKOUCHE, RIPOLL, TISSOT et VESCHAMBRE, 2011, 17), il faut y voir aussi la simple tentative de retrouver un rapport pacifié à un quartier qui a changé et qu'il est impossible – pour des raisons financières en général – de quitter. L'espace du jardin a alors une fonction de médiation (SECHET et VESCHAMBRE, 2006, 273).

M., jardinière depuis la création du jardin : «*Ceux qui pouvaient, ils sont partis, moi je peux pas.*»

Cette dimension de revalorisation du quartier est d'ailleurs particulièrement mise en avant par l' élu chargé du développement local interrogé au sujet du jardin du 20^e arrondissement. Il souligne à plusieurs reprises qu'il s'agit d'un quartier «*vécu*

comme difficile, avec des barres, des grilles...» Dès le début de l'entretien, il en arrive rapidement à décrire l'espace avant sa transformation en jardin :

«C'était un dépotoir, un vrai dépotoir, les gens jetaient n'importe quoi, et comme c'est inconstructible, bien ça ne pouvait pas vraiment changer. C'est en plein milieu du quartier alors forcément... Déjà que la rue n'est pas un bel endroit, ça n'aidait pas... C'était le projet de départ, trouver un usage pour cet endroit, quelque chose de valorisant, quelque chose qui embellisse la rue.»

Le jardin apparaît, dans les réponses des jardiniers au questionnaire, comme un espace pacifié qui *«fait du bien au quartier»*. La dimension d'entre-soi est donc effacée dans la représentation des usagers au profit de l'image d'un lieu apaisé, d'une respiration dans la ville, supposée être bénéfique à tout le quartier.

G., jardinier depuis la création du jardin, à la demande de décrire le rôle du jardin : *«Créer du lien, c'est ça, faire se rencontrer les gens dans un endroit sympa, créer du lien social entre des gens de différents milieux et de différentes générations.»*

Le témoignage de ce jardinier est étonnant, dans la mesure où il s'agit d'un membre actif du jardin, présent très régulièrement, et qui devrait donc constater l'absence totale de diversité au sein de la population jardinière. Il ne s'agit cependant pas d'un mensonge, car ce jardinier est lui-même témoin de ma présence régulière et donc du fait que je peux vérifier ses dires. La contradiction des propos des jardiniers avec la réalité des pratiques et leur apparente sincérité ont été constatées à de nombreuses reprises au cours des périodes d'observation participante. Il semble donc que les jardiniers aient incorporé un discours public, notamment municipal, sans noter son inadéquation. Quelques exemples ci-dessous des discours portés sur les jardins partagés qui valorisent spécifiquement leur supposée faculté de création de lien social :

«Le jardin partagé est un espace vert cultivé et animé par les habitants. C'est un lieu de vie ouvert sur le quartier qui favorise les rencontres entre générations et entre cultures. Géré par des riverains regroupés en association, il facilite les relations entre les différents lieux de vie de l'arrondissement : écoles, maisons de retraite, hôpitaux...» (site Internet Paris.fr)

«La création de lien social : Un Jardin partagé est un lieu de vie ouvert sur le quartier, convivial, qui favorise les rencontres entre générations et entre cultures.» (Charte Main Verte)

«On y cultive autant les liens avec ses voisins que des salades ou des tomates.» (site Internet Jardinons-ensemble de l'association Graine de jardins)

Sur les 43 jardins partagés ayant répondu au questionnaire, ils sont 38 à citer la *«convivialité»* parmi les fonctions du jardin, dont 18 qui citent aussi l'expression exacte de *«créer du lien social»*. Il faut préciser que cette question, la dernière du questionnaire, était une question ouverte. La récurrence de l'expression *«créer du lien social»* n'est donc pas imputable à une formulation du questionnaire mais semble être issue du discours des organes municipaux et associatifs. Ainsi, on note que si la composition sociale des populations jardinières va à l'encontre du discours

public, celui-ci est malgré tout incorporé par les jardiniers eux-mêmes lorsqu'il s'agit de décrire les fonctions de leur jardin partagé. Rien ne permet de douter de la bonne foi de ces jardiniers qui voient dans cet espace un lieu d'apaisement et de rencontre pour le quartier. Malgré tout, la persistance du manque de diversité dans les profils sociaux des jardiniers fait des jardins partagés des lieux d'entre-soi, qui s'inscrivent non pas dans la construction d'une cohésion sociale au sein du quartier mais plutôt dans une dynamique proche de celle des processus de gentrification.

CONCLUSION

Ainsi, les jardins partagés franciliens, en dépit de leurs objectifs explicites de cohésion sociale et de participation à la vie locale, demeurent des espaces relativement repliés sur eux-mêmes. Le discours sur les jardins partagés est à inscrire à l'intérieur d'une tendance institutionnelle à sur-représenter les notions d'écologie, de démocratie participative, d'autogestion, et d'innovation dans les projets urbains contemporains. Ce discours est incorporé par les jardiniers eux-mêmes en cohérence avec une idéologie citoyenne portée par les classes moyennes, empreinte de bonne volonté environnementale et associative. Il est bien sûr positif de valoriser de telles initiatives, mais leurs avantages sont à nuancer du fait qu'elles profitent uniquement à une certaine catégorie d'habitants des villes.

BIBLIOGRAPHIE

- BACKOUCHE Isabelle, RIPOLL Fabrice, TISSOT Sylvie et VESCHAMBRE Vincent (dir.), 2011 : *La dimension spatiale des inégalités, regards croisés des sciences sociales*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- CEREZUELLE Daniel, LE FORMAL Yann et ROCCA Pierre Jean, 1990 : *Les jardins collectifs : un outil de développement social*, Programme autoproduction et développement social, Étude réalisée pour le Secrétariat d'État à la consommation, IRTSA.
- COENEN-HUTHER Jacques, 1995 : « *Observation participante et théorie sociologique* », collection Logiques sociales, Paris : L'Harmattan.
- DEN-HARTIGH Cyrielle, 2012 : *Jardins collectifs urbains : parcours des innovations potagères et sociales*, Dijon : Educagri.
- DUBOST Françoise, 1997 : « *Les jardins ordinaires* », réédition, collection Logiques sociales, Paris : L'Harmattan.
- FERRAND-BECHMANN Dan (dir), 2004 : *Les bénévoles et leurs associations. Autres réalités, autres sociologies ?*, collection Logiques sociales, Paris : L'Harmattan.
- GOJARD et Séverine, WEBER Florence, 1995 : « Jardins, jardinage et autoconsommation alimentaire », *Sciences sociales INRA*.
- GUYON Frédéric, 2008 : « Les jardins familiaux aujourd'hui : des espaces socialement modulés », *Espaces et sociétés*, n° 134, 131-147.
- HÉRA N François, 1988 : « La sociabilité, une pratique culturelle », *Économie et statistique*, n° 216, 3-22 (a).
- HÉRA N François, 1988 : « Un monde sélectif : les associations », *Économie et statistique*, n° 208, 17-31 (b).
- JOLE Michèle, TONNELAT Stéphane et NEWMAN Andrew, 2009 : « *Rapport de recherche pour la ville de Paris* », Laboratoire Vie urbaine, Institut d'urbanisme de Paris.

PRÉTECEILLE Edmond et OBERTI Marco, 2004: «Les classes moyennes et la ségrégation urbaine», *Éducation et sociétés*, n° 14, 135-153.

SECHET Raymonde et VESCHAMBRE Vincent (dir.), 2006: *Penser et faire la géographie sociale – Contributions à une épistémologie de la géographie sociale*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.

WEBER Florence, 1998: *L'honneur des jardiniers. Les potagers dans la France du xx^e siècle*, collection Socio-Histoires, Paris: Belin.

Site Internet de la Fédération nationale des Jardins familiaux et collectifs:

<http://www.jardins-familiaux.asso.fr/>

Site Internet de la Ville de Paris, rubrique jardinage végétation:

<http://www.paris.fr/pratique/jardinage-vegetation/jardiner-a-paris/lettre-main-verte/>

<http://www.paris.fr/pratique/jardinage-vegetation/jardins-partages/>

Site Internet du réseau du Jardin dans tous ses états:

<http://jardins-partages.org/>

SHARED GARDENS IN ÎLE-DE-FRANCE : INGROUP SPACES

Official statements, as well as the gardeners themselves, describe the shared gardens as useful tools in the creation of social cohesion and in the increase of participation in neighbourhood activities. However, it must be acknowledged that the social profiles of the gardeners are very similar. This article intends to describe this social profiles similarity and to study the way gardeners explain to themselves the contradiction between what they say about the garden and what they actually do in the garden.

Keywords: Urban sociology, ingroup, community gardening.

DIE GEMEINSCHAFTSGÄRTEN IN DER ÎLE-DE-FRANCE : EIN UMFELD DES ZUSAMMENSEINS

Die öffentlich verbreitete Meinung –sowie diejenige der Gärtner selbst– beschreiben die Gemeinschaftsgärten als Werkzeuge des sozialen Zusammenhalts und der Teilnahme am gemeinsamen Leben in der Nachbarschaft. Es wird jedoch –besonders beim sozialen Profil der Gärtner– eine starke Homogenität festgestellt, welche im Beitrag anhand der Umfrage mit Fragebogen und der aktiven Beobachtung beschrieben wird. Ebenso wird darüber berichtet, wie die Gärtner über die Gegensätzlichkeit zwischen ihren Darstellungen und der Realität hinaus eine gut eingespielte Praxis finden.

Stichworte: urbane Soziologie, Praktiken, Vorstellung, Gemeinschaftsgärten, soziale Ungleichheit.

MILITER POUR LA DÉCROISSANCE : DU DISCOURS MILITANT À LA RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE LOCAL

ANNE-LAURE PAILLOUX, Université Paris-Est-Marne-la-Vallée, Lab'Urba
alpailloux@gmail.com

ARNAUD MÈGE, Université de Poitiers, GRESCO
arnaud.mege@univ-poitiers.fr

RÉSUMÉ

Au cœur des logiques militantes de l'engagement pour la décroissance se dessine un principe central : la relocalisation. Cette injonction oriente les pratiques quotidiennes – consommer local – et les activités militantes – participer à des collectifs dans son espace de vie. Cet article se propose de rendre compte d'un engagement dont la proximité constitue une norme structurante, encourageant ainsi de nombreuses initiatives localement ancrées tout en produisant un entre-soi socialement situé.

Mots clés : décroissance, engagement, alternatives, proximité, local.

INTRODUCTION

Au début des années 2000 se sont développées en France des formes d'engagement politisées se revendiquant du label « décroissance ». L'émergence de ce « mouvement » s'inscrit dans un contexte d'institutionnalisation du « développement durable », autrement dit dans un monde qui tente de concilier croissance économique et soutenabilité écologique. Considérant ces logiques antinomiques, les promoteurs de la décroissance pensent qu'il est indispensable de diminuer les volumes de production et de consommation afin de respecter les équilibres écologiques.

S'appuyant sur le constat que les ressources naturelles sont limitées, les militant-e-s pour la décroissance s'attaquent au fondement productiviste du système économique, et semblent ainsi vouloir dépasser la critique du capitalisme *stricto sensu*. Dans cette perspective, ils/elles affirment nécessaire de reposer la question des modes et des moyens de production non plus seulement en termes de propriété mais aussi en termes de nature, de localisation et de finalité des productions : produire quoi, où, et pour quoi ? « Relocaliser » devient donc une revendication centrale de la décroissance

qui permet de rompre avec la logique productiviste tout en répondant aux exigences écologiques. En interrogeant la pertinence et l'utilité de nos besoins, les militant-e-s pour la décroissance en appellent à reconsidérer les usages qui sont faits des productions afin de rompre avec nos styles de vie basés sur l'acceptation d'un système qu'ils/elles jugent aliénant. Dès lors, le principe de relocalisation impose de changer nos manières de penser, d'être et d'agir, dans le même temps qu'il concourt à l'émergence d'un système de valeurs propre aux idéaux de la décroissance.

Étant donné que ces valeurs sont retranscrites au travers des pratiques militantes, en fournissant des justifications aux actions ou en structurant leurs visées, nous choisissons de les considérer comme des normes. Parmi ce système de normes, la proximité tient une place essentielle puisqu'elle apparaît comme l'espace de référence au sein duquel l'activisme militant est porteur de reconnaissance. Ainsi, être en capacité de participer à une initiative locale souvent dénommée « *alternative concrète* »¹, est un gage de respectabilité militante qui permet de mettre en « *cohérence* » sa représentation du monde et sa présentation au monde. L'engagement pour la décroissance se donne à voir, dès lors, comme multisitué et localement ancré.

L'analyse que nous proposons donc est celle de la proximité en tant que norme valorisée par la décroissance, générant et structurant des alternatives locales par l'intermédiaire de la notion de relocalisation.

Cette approche permettra de saisir l'importance du « local » non seulement en tant qu'échelle spatiale imposée par un discours qui se voudrait performatif, mais aussi comme un espace à se réapproprier dans et par l'action. Ainsi, l'espace local se donnerait à voir comme un élément structurant des pratiques militantes pour la décroissance qui entendent le reconfigurer.

Nos propos s'appuient sur deux enquêtes de type ethnographique (BEAUD et WEBER, 2008) réalisées dans le cadre des travaux de thèse des auteur-e-s. Ces enquêtes permettant de prendre en compte la diversité des modes d'action des militant-e-s pour la décroissance. Elles réunissent des observations participantes d'une part au sein de collectifs locaux pour la décroissance et d'autre part dans le cadre d'« *alternatives concrètes* » qu'ils/elles ont initiées dans les agglomérations parisiennes et poitevines, notamment des jardins collectifs et des ateliers d'autoréparation de vélos. Ces enquêtes de terrain ont été complétées par la passation d'entretiens individuels auprès de militant-e-s pour la décroissance rencontré-e-s, inscrit-e-s dans ces lieux d'engagement, mais aussi avec d'autres militant-e-s « *recommandé-e-s* ». Enfin, une démarche plus formelle de passation de questionnaires auto-administrés anonymes lors de rencontres des mouvements politiques d'objecteurs de croissance français et belges en 2011 et 2012 nous a permis de réaliser une étude sociographique des participant-e-s à ce type de rassemblement².

¹ Les expressions en italiques font directement références aux termes employés par les militant-e-s.

² En 2011, les questionnaires portaient sur les pratiques militantes et politiques mais aussi quotidiennes des enquêté-e-s (90 en Belgique, 60 en France). En 2012, ce sont 100 questionnaires auto-administrés qui ont été collectés lors d'un rassemblement en Belgique. Plus concis, ce questionnaire, après avoir interrogé la sociographie des participant-e-s, visait à rendre compte d'une part des pratiques alternatives mises en jeu quotidiennement, et d'autre part des logiques d'adhésion, de soutien et d'encartement au sein de structures militantes et associatives diverses.

Nous pensons que notre posture assumée de participation observante (MOERAN, 2007) nous permet de rendre compte des pratiques concrètes et des significations qui leur sont attribuées en nous détachant du label politisé connu et reconnu de la décroissance. Ainsi, les alternatives pratiques, qui revendiquent la proximité comme moyen de faire et comme cadre d'action, sont autant de lieux où se jouent et se revendiquent les principes de la décroissance sans pour autant qu'ils soient labellisés comme tels.

Ainsi, notre corpus de matériaux s'inscrit dans le cadre d'une enquête multisituée (BEAUD et WEBER, 2008) dont le projet est de rendre compte, au travers de cet article, de l'usage de la proximité dans le cadre de l'engagement pour la décroissance.

Pour ce faire, notre propos s'organisera autour de trois parties. Dans un premier temps l'analyse rendra compte de l'émergence d'une norme revendiquée, la proximité, issue de la logique de relocalisation. Dans un second temps l'article décrira la manière dont se constitue la production d'un goût pour « le local ». Dans un troisième temps il sera question de montrer comment les militant-e-s pour la décroissance font usage de cet espace local.

DE LA LOGIQUE DE RELOCALISATION À LA PROXIMITÉ COMME NORME INTÉRIORISÉE.

LA DÉMARCHE DE RELOCALISATION : DE L'ÉCHELLE LOCALE À L'ESPACE LOCAL

Par le biais de la mise en jeu d'un changement d'échelle, ou « *down-scaling* » (KALLIS, 2010), les enjeux liés à la relocalisation apparaissent indispensables à la remise en question de la mondialisation néolibérale qui est fondée sur la croissance économique. De fait, les injonctions visant à promouvoir les logiques de relocalisation permettent de porter la décroissance comme un projet radical, en rupture avec les logiques économiques dominantes, et cohérent, articulant changement d'échelle et projet politique alternatif.

La relocalisation fait référence à la théorie du « *réencastrement de l'économie* » dans le social (POLANYI, 1983), mais pour être revendiquée comme « *un encastrement écologique de l'économie* » (ROBERT-DEMONTROND, 2008) dont le but serait d'« *enchâsser la société dans le quotidien* » (GRUCA, 2013). La mise en place de monnaies locales complémentaires (MLC) (DERRUDER, 2012; ZIN, 2007) en est un bon exemple. De nombreux-ses militant-e-s pour la décroissance prennent part à ce type d'initiative, à l'instar des initiateurs-trices de la *Mesure*, monnaie locale de l'agglomération de Romans Bourg-de-Péage. Les statuts de l'association Commune Mesure, en charge de cette monnaie, précisent ainsi leur objet: « *Retrouver la maîtrise de l'usage des moyens d'échange. Remettre l'économie locale au service du social et de l'humain* ».

Cet exemple permet de comprendre que la question posée par les militant-e-s pour la décroissance dépasse celle du changement d'échelle. Il ne s'agit pas, pour eux/elles, de relocaliser pour « faire la même chose ici »: leur visée, en reconsidérant l'échelle pertinente de l'organisation de l'espace, est de modifier les rapports sociaux dominants générés par « *la religion de la croissance qui accroît les inégalités, qui dévore les ressources, qui épuise le vivant, qui confisque la dignité des*

humains» (AdOC, 2009). En d'autres termes, c'est la dimension spatiale des rapports sociaux (VESCHAMBRE, 1999, 2006), et plus spécifiquement de l'organisation sociale, qui est interrogée par les militant-e-s pour la décroissance. Privilégier l'espace local comme lieu de réalisation et de production d'autres manières d'être et de faire revient dès lors à considérer l'espace local comme un moyen de produire des comportements adaptés aux valeurs qu'ils/elles promulguent. Ainsi, les alternatives telles que les MLC permettent, en expérimentant localement de nouveaux types de relations sociales, de repenser la fonction et la finalité de la monnaie comme moyen d'échange au service de l'économie réelle dans un bassin de vie donné. Cette démarche s'inscrit pleinement dans une logique de relocalisation qui met en jeu la construction d'un espace social local s'articulant autour de normes dont la proximité porterait la dimension spatiale.

Plus largement, la logique de relocalisation est structurante de nombre de propositions centrales portées par les militant-e-s pour la décroissance, comme on peut le lire dans la plate-forme de convergence de l'AdOC³ : *«Au cœur de notre projet, les relocalisations : habiter, se déplacer, fabriquer, distribuer, échanger, décider. Elles sont pour les Objecteurs de Croissance les seuls trajets ayant du sens pour retrouver la maîtrise de nos usages, ménager le territoire, nous réapproprier nos modes de vie et mettre en partage les Biens communs»*. En prônant une «relocalisation ouverte» plutôt qu'un «localisme», ces militant-e-s entendent en outre se démarquer des propositions affiliées à la Nouvelle droite ou à l'Extrême-droite (TIVARY, 2012). En effet, face aux postures de repli sur soi défendues par exemple par des courants de pensée portés par des militant-e-s survivalistes (VIDAL, 2012) ou identitaires, l'engagement pour la décroissance, dans son acception la plus reconnue, propose une ouverture aux autres. Néanmoins, cette ouverture doit intégrer le caractère fini de notre planète. En ce sens, relocaliser ne signifie pas ériger des frontières fixes mais redéfinir l'espace des possibles en considérant que le possible souhaitable est différent du possible réalisable. Ainsi, plus qu'un mouvement de réaction vis-à-vis d'un autre que l'on catégorise comme différent (GOFFMAN, 1963), la décroissance propose un engagement dans et par l'action dont le but affiché est de ne pas se couper du monde mais de se préparer à vivre ensemble dans un monde différent.

LA PROXIMITÉ : DIMENSION SPATIALE D'UN SYSTÈME DE NORMES

Au cœur du projet porté par les idées de la décroissance se trouve la proposition de «décolonisation de l'imaginaire», inspirée par Cornelius Castoriadis et réappropriée par Serge Latouche, professeur émérite d'économie et référence du mouvement de pensée de la décroissance. La décolonisation de l'imaginaire correspond au fait de sortir des «*significations imaginaires sociales*» des sociétés occidentales, c'est-à-dire des «*significations qui tiennent la société ensemble*» (CASTORIADIS, 1996, 251), pour en valoriser de nouvelles, que l'on peut entendre comme des normes.

³ L'Association des Objecteurs de Croissance (AdOC), était une structure nationale réunissant les deux principaux mouvements politiques de la décroissance en France entre 2009 et 2011. Cette plate-forme de convergence est aujourd'hui encore utilisée comme référence par de nombreux-ses militant-e-s.

Parmi elles, la proximité est à la fois structurante et peu définie. Sans définition explicite, la proximité défendue par les militant-e-s pour la décroissance se comprend comme l'une des significations non dissociables des autres et qui forment ensemble leur «*nouvel imaginaire social*» (CASTORIADIS, 1996). En d'autres termes, il faut prendre en compte le système de normes dans lequel elle s'insère pour en trouver des éléments de définition. La proximité est dès lors à comprendre comme un espace privilégié permettant la mise en œuvre d'autres normes revendiquées. En effet, c'est dans l'espace local que la simplicité, la coopération, l'autonomie ou encore la convivialité se trouveraient renforcées. Ainsi, nous retrouvons ces normes à la fois revendiquées et mises en pratique dans les actions de la *Vélorution*⁴.

«*C'est assez transversal la "Vélorution" parce que c'est réutiliser les transports humains plutôt que mécaniques et motorisés donc du coup c'est un thème transversal pour les écolos, les décroissants ou les libertaires.*» (Sophie, 26 ans, titulaire d'une maîtrise de philosophie, sans emploi, prépare les concours de la fonction publique dans le domaine des bibliothèques, médiathèques)

La proximité nous apparaît comme porteuse de la dimension spatiale du système de normes construit en cohérence avec le projet de décroissance.

Dans ce cadre, et considérant que l'espace et le temps forment les deux dimensions fondamentales de la société⁵, il semble intéressant de s'arrêter un instant sur la dimension temporelle de ce système : la lenteur. Pour Pierre Sansot la lenteur est une vertu et en faire bon usage consisterait à adopter une posture réflexive sur ce que l'on fait afin de ne pas se laisser emporter par la rapidité du rythme imposée par la modernité (SANSOT, 2000). Face au processus «*d'accélération des sociétés modernes tardives*» (ROSA, 2012), les militant-e-s pour la décroissance proposent de renoncer à tout un ensemble d'objets accélérateurs, dont la voiture et le téléphone portable sont des figures emblématiques, pour se concentrer sur ce qu'ils définissent comme utile et nécessaire. Les propos de Sébastien illustrent tout à fait cette prise de position.

«*Je me déplace tout le temps à vélo, je n'ai pas de téléphone portable, pas de télé [...]. Le téléphone portable en fait j'ai jamais vraiment adhéré au truc [...] j'étais tellement plus convaincu par les mes-faits de cette course vers la technologie.*» (Sébastien, 27 ans, titulaire d'une licence de mathématiques, professeur contractuel en collège)

Cette remise en question de ce qui est jugé et perçu comme utile et nécessaire condamne ainsi toute activité destructrice de liens sociaux et non respectueuse des équilibres écologiques. Ainsi, en opposition aux logiques dominantes liées à la mondialisation et encourageant vitesse et mobilité, les militant-e-s pour la décroissance proposent une relocalisation défendant lenteur et proximité, valorisée sous la forme de pratiques collectives locales.

⁴ La *Vélorution* prend la forme d'un défilé pacifique de cyclistes dont le but est de revendiquer la pratique du vélo en ville comme un mode de transport à part entière. Elle s'illustre aussi par des ateliers d'autoréparation de vélos dans certaines villes.

⁵ Sur l'approche dimensionnelle de la société et son « usage restrictif » à l'espace et au temps, voir notamment Veschambre (2006).

LES REGISTRES DE JUSTIFICATION DE LA NORME DE PROXIMITÉ

Cependant, il ne faudrait pas croire que les pratiques auxquelles prennent part les militant-e-s pour la décroissance ne sont porteuses que de leurs significations et normes. Au contraire, étant prises dans des dynamiques de proximité qui impliquent la participation d'une pluralité d'individus, ces pratiques collectives locales sont parcourues de multiples significations. Le fait de les nommer «*alternatives concrètes*» ou «*expérimentations sociales minoritaires*», c'est-à-dire de les construire comme des catégories militantes alors que d'autres privilégient le label «*économie sociale*» par exemple, en est révélateur. Plus encore, le fait de promouvoir la proximité comme norme et espace de pratique peut lui-même être porté par différentes significations. C'est ce que constate Fabrice Ripoll dans le cas des Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) pour lesquelles il observe «*différentes manières d'y participer, de qualifier et justifier cette participation*» (RIPOLL, 2013). On peut ainsi relever au moins trois principaux registres de justification utilisés par les militant-e-s pour la décroissance dans le cadre de la valorisation d'alternatives locales. Le premier registre se définit au regard de la nécessité matérielle ou écologique : partant du principe que la relocalisation est le seul mode de réorganisation souhaitable face à la crise énergétique à venir, il conviendrait d'encourager un processus volontaire sans lequel nous serions condamnés à une transition autoritaire. Le second registre, qui peut se superposer au premier, est celui de la valorisation d'une sociabilité de proximité. Enfin, le troisième registre considère l'action locale comme un moyen au service de la transformation sociale dont la finalité serait d'opérer un changement de société. Par ailleurs, les différents arguments associés à la participation à un collectif local peuvent être révélateurs d'une position sociale spécifique, marquée elle aussi par la proximité, cette fois-ci sociale.

LE «LOCAL», UN ESPACE DE PRODUCTION DU GOÛT POUR «L'ALTERNATIF».

PRÉOCCUPATIONS MILITANTES ET POSITION SOCIALE

Ces pratiques militantes apparaissent socialement situées et s'inscrivent dans les préoccupations d'individus fortement dotés en capital culturel. Pour le dire différemment, les schèmes de perception de ces militant-e-s les conduisent à adopter, comme nous l'avons mentionné précédemment, des principes de division du monde visant, par exemple, à défendre la qualité au détriment de la quantité ou encore à valoriser la lenteur en opposition à la vitesse. Ces couples d'opposition témoignent de l'importance qu'ils/elles accordent aux préoccupations écologique (recyclage, récupération, valorisation des déplacements «doux»), nutritionnelle («manger sain», végétarisme, «manger bio»), sociale (préférer le «petit commerce» aux grandes surfaces) et culturelle (goût pour la lecture, la politique). Dans le cadre d'une consommation locale, il convient par conséquent de valoriser le «petit» face au «gros» afin de rompre avec les logiques dominantes de la mondialisation. Par exemple, l'artisan et le maraîcher apparaissent comme des figures légitimes de l'ancrage local alors que le patronat et plus largement l'industrie représentent le marché international et les délocalisations.

«*Je fais attention à acheter plutôt d'abord sur le marché, local et bio sans forcément que ce soit certifié écocert. C'est le local qui m'intéresse le plus et le fait que les personnes me disent sincèrement qu'elles utilisent au moins une agriculture raisonnée sinon bio.*» (Sophie, 26 ans)

Cette réflexivité, qui se traduit dans le fait de «faire attention» apparaît comme une préoccupation militante à même de se recouper avec des préoccupations de classe. Autrement dit, les mots d'ordre «décroissants» seraient à même de trouver un écho favorable au sein des classes moyennes et supérieures possédant un niveau de capital culturel élevé par rapport aux autres types de capitaux. En effet, les intérêts portés par cette fraction cultivée des classes moyennes et supérieures pour la préservation de l'environnement (BILLEMONT, 2006), la recherche d'autonomie, l'expression et la réalisation de soi caractérisées notamment par la réappropriation des logiques populaires du «faire soi-même» (MÈGE, 2013), apparaissent comme autant de ressources pouvant être réinvesties dans l'engagement pour la décroissance. Dès lors, la mise en valeur d'un style de vie spécifique, entendu comme un marqueur social qui caractériserait l'identité militante (FAUCHER, 1998), vient questionner ce qui se joue dans ces pratiques qualifiées d'alternatives (PADDEU, 2012; LALLEMENT, 2010) et qui apparaissent à même de redéfinir les catégories de pensées et d'actions d'un groupe militant étiqueté comme «décroissant».

LE DÉGOÛT MILITANT COMME OPÉRATEUR DE DISTINCTION SOCIALE

La mise en pratique des discours militants semble pouvoir se caractériser par l'accomplissement de styles de vie en dehors des logiques économiques dominantes. De fait, les pratiques qualifiées de «décroissantes» seront alors jugées au regard de leur capacité à mettre à distance «*les objets symboles et emblématiques de la "société de consommation"*» (PENAZOLA, PRICE, 1993) ainsi qu'à échapper au processus historique de dépossession technique et scientifique qui la caractérise. Par conséquent, si les catégories militantes légitimes imposent les normes du bon goût militant – qui dans le même temps correspond aux goûts d'individus socialement positionnés – elles définissent en creux les normes du mauvais goût. Par exemple, «consommer local», ne pas générer de pollution «inutile» lors de ses déplacements comme l'exprime Hélène en faisant «*beaucoup de covoiturage*» dès qu'elle le peut, appartenir à une AMAP, s'engager dans une association de quartier sont jugées comme des pratiques garantes de l'identité militante. À l'inverse, consommer des produits importés même s'ils apparaissent labellisés «bio» à la manière de cette militante qui nous dira acheter «[...] *d'abord au marché*» puis «*après à la Biocoop*», habiter loin de son lieu de travail et être contraint à l'utilisation de son véhicule, partir à l'étranger en utilisant l'avion ou encore avoir un engagement politique distancié (ION, 1997) témoignent de pratiques illégitimes qui ne permettent pas de revendiquer son appartenance militante à la décroissance. Il y aurait donc d'un côté ce qui est valorisé et valorisable, et de l'autre ce qui est dévalorisé et dévalorisant.

En somme ces pratiques témoignent toutes d'une volonté des militant-e-s d'«être dans le concret» ou encore d'«agir à son échelle», c'est-à-dire de considérer l'espace local comme le lieu de réalisation de son engagement. Cette volonté

de rendre possible un engagement «sur place», à la fois au sein de l'espace privé mais également dans toutes sortes de structures plus ou moins formelles, considérées comme autant de lieux de sociabilité, témoigne des enjeux liés à la relocalisation. Ainsi, s'investir dans une association de jardins collectifs ou adhérer à un atelier associatif de réemploi et de réparation de vélos révèle des engagements collectifs générateurs de sociabilités. Ces engagements au sein de collectifs visent dans un premier temps à assurer, comme le dit Sylvain, «*la cohérence avec [ses] idées*». Ensuite, toujours selon les propos de Sylvain, ces collectifs apparaissent tels des lieux où l'on (ré)apprend à «*maîtriser ce qu'on utilise*», des lieux qui permettent «*d'apprendre à faire soi-même*». On retrouve ainsi la logique déjà démontrée selon laquelle les normes de proximité et d'autonomie se renforcent mutuellement. Les usages du «local» peuvent alors être compris comme autant de possibilités de faire valoir la décroissance par la mise en commun des compétences de chacun des acteurs mobilisés. Ainsi, par la mutualisation des expériences des individus «qui font ensemble» se développent des lieux où s'exercent des formes de sociabilités à même de constituer le «local» à la fois comme une étiquette garantissant l'identité militante et aussi comme un espace à même de publiciser et politiser des pratiques alternatives légitimant les revendications portées par les militant-e-s pour la décroissance.

USAGES MILITANTS DE L'ESPACE LOCAL

LA «BONNE ÉCHELLE»

L'engagement local apparaît plus valorisant que l'engagement dans une organisation politique, puisqu'il permet de garder une forte cohérence entre les discours et les actes. Cela est aussi visible à travers les difficultés d'organisation du «mouvement politique» à l'échelle nationale (PAILLOUX, 2010). S'il existe un réseau national de militant-e-s pour la décroissance qui parvient à s'organiser notamment lors de campagnes électorales, celui-ci est défini par des liens informels d'interconnaissance et n'a pas su se structurer à long terme. Au-delà de divergences stratégiques, ce sont des problèmes de communication et, surtout, de prises de décision à distance qui se posent. En effet, l'idéal du consensus ou, du moins, la prise de décision collective et argumentée, semble devoir s'effectuer dans la coprésence. De nombreux courriels échangés au sein de ces organisations politiques pourraient démontrer que le rapprochement entre deux interlocuteurs par le biais de technologies de communication reste une hypothèse à démontrer tant elles peuvent au contraire être des vecteurs d'incompréhension ou de conflits, perçus comme autant de mises à distance du/de la correspondant-e. Ainsi, les échanges numériques prennent la forme d'échanges d'informations plus que de structuration, cette dernière étant laissée à la discussion lors de rencontres physiques pour lesquelles la réponse à l'éloignement géographique reste la mobilité.

En outre, l'engagement politique, à distance, au sein d'une organisation nationale étiquetée décroissante ne semble pas constituer un gage de reconnaissance mais, *a contrario*, avoir un «*effet surgénérateur*» (GAXIE, 1977, 140) en encourageant des engagements connexes. Cette «*multipositionnalité militante*» (FILLIEULE *et al.*, 2004), constante au sein du mouvement de la décroissance, peut être très importante localement. Mais il ne faut pas pour autant naturaliser la proximité ou «le local»: s'il est

plus fréquemment investi par les militant-e-s pour la décroissance, c'est d'une part en réponse à l'injonction à l'action locale produite par la norme de proximité et largement intériorisée par les militant-e-s pour la décroissance, et d'autre part parce qu'en s'y impliquant ils parviennent à en dégager des ressources.

RECONVERSIONS MILITANTES ET ACTUALISATION DES RESSOURCES

On peut comprendre la «multipositionnalité» comme une ressource symbolique pour les militant-e-s pour la décroissance pour lequel-le-s le fait d'agir localement est un signe de reconnaissance à la fois objective et symbolique. En effet, ces alternatives locales leur apparaissent comme un moyen de mettre en actes le système de normes intériorisées, selon une logique de démonstration qui leur paraît efficiente. C'est ce qu'explique Antoine, très actif localement mais par ailleurs engagé au sein d'une organisation politique nationale.

«Le quotidien a bien plus de force que les idées et la conscience, [...] c'est pour ça que je disais le quotidien est politique» [...] «Je pense que les 4/5^e des [...] personnes, tu ne peux les prendre que par la pratique [...], une pratique entre guillemets qui avance masquée [rires] sans dire à l'avance on va faire un machin décroissant – non tu, tu dis on va faire, je ne sais pas quoi moi, un jardin, on va faire un verger... alors ça veut pas dire pas de politique.» (Antoine, 37 ans, titulaire d'un DESS de gestion, animateur-formateur dans une coopérative d'activités et d'entrepreneurs)

Cependant, cette intériorisation de la norme de proximité a aussi pu donner lieu à de nombreux désengagements des organisations nationales ou, pour le dire plus justement, à de nombreuses «reconversions militantes» (GAUBERT, LECHEN et TISSOT, 2005) aboutissant à un engagement uniquement local. Les trajectoires étudiées mettent en évidence deux manières complémentaires de relocaliser ainsi l'action militante : en inscrivant son activité au sein d'un collectif local pour la décroissance ou en s'engageant dans des pratiques concrètes plus spécifiques, notamment lorsque l'offre labellisée n'est pas présente localement. C'est par exemple le cas d'une militante qui a concentré son énergie à la création et au fonctionnement d'un «atelier vélo» dans lequel elle est aujourd'hui salariée. Ces cas de désengagement des organisations politiques pour la décroissance, pour un investissement spécifiquement local, peuvent aussi être compris comme un échec des organisations politiques de la décroissance à «faire de la politique autrement» (HATZFELD, 2005). En témoignent ces propos, recueillis lors d'une réunion du collectif parisien pour la décroissance :

«Je ne crois plus à l'action politique sous forme de vote [...]. L'action politique c'est en bas de chez nous, sous forme concrète».

Aussi, les alternatives locales constituent pour les militant-e-s qui les portent des prises de position politique. Ils/Elles y mettent en jeu leurs compétences et ressources, qui semblent s'actualiser bien plus facilement dans cet espace local alternatif que dans l'espace politique national. Ainsi, ce n'est pas l'espace local en soi qui constitue une ressource, mais le fait qu'il favorise ou rende possible la mobilisation de telle ou telle ressource... dont la mobilisation tient à la position

des militant-e-s dans l'espace social (BOURDIEU, 1984). En effet, «*si les “effets de lieu” n’agissent pas indépendamment des rapports de classe, ces derniers, inversement, ne constituent pas une réalité “hors sol”, séparables des rapports à l’espace physique.*» (RIPOLL, TISSOT, 2010) Dans ce cadre, la proximité semble former, pour les militant-e-s pour la décroissance, un contexte social et géographique favorable à l'actualisation de leurs ressources par l'investissement pratique (PAILLOUX, 2010) et adéquat à la mise en œuvre de pratiques «alternatives» ou «expérimentales» correspondant à leurs revendications et valeurs.

CONCLUSION

La proximité se donne à voir comme une norme dans le système de significations spécifiques portées individuellement et collectivement par les militant-e-s pour la décroissance. Elle est à la fois intériorisée par les militant-e-s et structurante de leurs pratiques et revendications. Construite en opposition aux normes dominantes des sociétés capitalistes occidental(isé)es qui valorisent la mobilité et la vitesse dans un espace mondialisé, la décroissance accorde une importance particulière à l'espace local et à sa réappropriation dans une logique de relocalisation. Ainsi, en plus d'être une norme valorisée, la proximité apparaît comme un espace de réalisations pratiques dans lequel les valeurs globales de la décroissance peuvent être mises en cohérence par des pratiques locales. Sous le label d'«*alternatives concrètes*», les militant-e-s pour la décroissance entendent ainsi traduire leurs discours en actes et donner à voir leur engagement. Cependant, si leurs revendications portent sur la proximité spatiale, il semble que leurs mises en pratique soient favorisées par une certaine proximité sociale.

BIBLIOGRAPHIE

- ASSOCIATION DES OBJECTEURS DE CROISSANCE (AdOC), 2009: *Plate-forme de convergence*, www.decroissance-elections.fr/plateforme-de-convergence/
- BEAUD Stéphane et WEBER Florence, 2008 [1995]: *Guide de l'enquête de terrain*, Paris: La Découverte.
- BILLEMEONT Hubert, 2006: «L'écologie politique: une idéologie de classes moyennes», thèse de doctorat de sciences politiques, spécialités: sociologie, sous la direction de DURAND Jean-Pierre, Université d'Evry Val d'Essonne.
- BOURDIEU Pierre, 1984: «Espace social et genèse des “classes”», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 52-53, 3-14.
- CASTORIADIS Cornelius, 1996: *La montée de l'insignifiance*, Paris: Seuil.
- COULANGEON Philippe, 2004: «Classes sociales, pratiques culturelles et styles de vie: le modèle de la distinction est-il (vraiment) obsolète?», *Sociologie et sociétés*, n° 36 (1), 59-85.
- DERUDDER Philippe, 2012: *Les monnaies locales complémentaires: pourquoi, comment?*, Gap: Yves Michel.
- FAUCHER Florence, 1998: «Manger vert. Choix alimentaires et identité politique chez les écologistes français et britanniques», *Revue française de science politique*, n° 3-4, 437-457.
- FILLIEULE Olivier, BLANCHARD Patrick, AGRIKOLIANSKI Éric et SOMMIER Isabelle, 2004: «L'altermondialisation en réseaux. Trajectoires militantes, multipositionnalité et formes

- de l'engagement : les participants du contre-sommet du G8 d'Évian », *Politix*, n° 17 (68), 13-48.
- GAUBERT Christophe, LECHIEU Marie-Hélène et TISSOT Sylvie (dir.), 2005 : *Reconversions militantes*, Limoges : Presses universitaires de Limoges, 284.
- GAXIE Daniel, 1997 : « Économie des partis et rétributions du militantisme », *Revue française de science politique*, n° 1, 123-154.
- GOFFMAN Erving, 1975 [1963] : *Stigmates. Les usages sociaux du handicap*, Paris : Minuit.
- GRUCA Philippe, 2013 : « Non ! », in LEPESANT Michel (éds), *L'antiproductivisme, un défi pour la gauche ?*, Lyon : Parangon, 141-152.
- HATZFELD Hélène, 2005 : *Faire de la politique autrement : Les expériences inachevées des années 1970*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- ION Jacques, 1997 : *La fin des militants ?*, Ivry sur Seine : L'Atelier.
- KALLIS Giorgos, 2010 : « The Degrowth Propositions and Research Questions », Panel during the 2nd international conference on economic degrowth, March 26-29, 2010, Barcelona, www.barcelona.degrowth.org.
- LALLEMENT Emmanuelle, 2010 : « Ruptures, abandons, déplacements. Ethnologie des pratiques alternatives de consommation et d'échange », *Sociologies Pratiques*, n° 20, 23-36.
- MOERAN Brian, 2007 : « From Participant Observation to Observant Participation : Anthropology, Fieldwork and Organizational Ethnography », *Creative encounters*, <http://openarchive.cbs.dk/handle/10398/7038>.
- MÈGE Arnaud, « Le principe de décroissance comme acte de résistance à la société de consommation », in CLOCHARD Fabrice, DESJEUX Dominique et GOUIN Stéphane (éds.), *Le consommateur pendant la crise*, Tome 2, coll. « Dossiers Sciences Humaines », Paris : L'Harmattan, 226-239.
- PADDEU Flaminia, 2012 : « Faire face à la crise économique à Détroit : les pratiques alternatives au service d'une résilience urbaine ? », *L'Information géographique*, n° 76 (4), 119-139.
- PAILLOUX Anne-Laure, 2010 : *Se mobiliser pour la décroissance. Dimension spatiale d'un militantisme en construction*, mémoire de master 2 sous la direction de RIPOLL Fabrice, Université Paris-Est Créteil.
- PENAZOLA Lisa et PRICE Linda L, 1993 : « Consumer resistance : a conceptual overview », in MCALISTER Leigh et L. ROTHCHILD Michael (éds), *Advances in consumer Research*, Provo, UT : Association for Consumer Research, 20, 123-128.
- POLANYI Karl, 1983 : *La grande transformation*, Paris : Gallimard.
- RIPOLL Fabrice, 2013 : « Forces et faiblesses des AMAP et dispositifs apparentés », in FRÈRE Bruno et JAQUEMAIN Marc (éds), *Résister au quotidien ?*, Paris : Presses de Sciences Po, 144-169.
- RIPOLL Fabrice et TISSOT Sylvie, 2010 : « La dimension spatiale des ressources sociales », *Regards Sociologiques*, n° 40, 5-7.
- ROBERT-DEMONTROND Philippe, 2008 : « Radiographie de l'objection de croissance : étude des principes théoriques et des enjeux managériaux d'une nouvelle doctrine d'encastrement écologique de l'économie », *Revue de l'organisation responsable*, n° 3, 36.
- ROSA Hartmut, 2012 : *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris : La Découverte.
- SANSOT Pierre, 2000 : *Du bon usage de la lenteur*, Paris : Rivages.
- SOMMIER Isabelle, FILLIEULE Olivier et AGRICOLIANSKI Éric (dir.), 2008 : *Généalogie des mouvements altermondialistes en Europe, une perspective comparée*, Paris : Karthala.

- TIRAVY Martine, 2012: «Localisme et relocalisation», in LEPESANT MICHEL (éds), *Notre décroissance n'est pas de droite*, Lyon: Golias, 111-119.
- VESCHAMBRE Vincent, 1999: «Dimension: pour dépasser la dialectique socio-spatiale», *ESO: Travaux et documents de l'UMR 6590*, 10, 83-87.
- VESCHAMBRE Vincent, 2006: «Penser l'espace comme dimension de la société. Pour une géographie sociale de plain-pied avec les sciences sociales», in SECHET Raymonde et VESCHAMBRE Vincent, *Penser et faire la géographie sociale. Contribution à une épistémologie de la géographie sociale*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 211-227.
- VIDAL Bertrand, 2012: «Survivre au désastre et se préparer au pire», *Cahiers de psychologie politique*, 20.
- ZIN Jean, 2007: «Les monnaies locales: un outil pour la relocalisation de l'économie», Publications GRAPPE Belgique.

CAMPAIGNING FOR DEGROWTH: FROM MILITANT THEORY TO REAPPROPRIATION OF LOCAL SPACE

At the centre of activist logics for economic degrowth appears a main principle: the relocalization. This injunction guides daily practices – local consumption – as well as militant activities – the participation in a local activist group –. This article intends to justify a commitment which proximity constitutes a structuring norm encouraging many projects locally rooted while producing a socially placed group.

Keywords: *Degrowth, Commitment, Alternatives, Proximity, Local.*

DER EINSATZ FÜR DIE WACHSTUMSWENDE: VON DER AKTIVISTISCHEN DEBATTE ZUR WIEDERANEIGNUNG DES LOKALEN RAUMS

Im Kern der Bewegung für die Wachstumswende zeichnet sich die Neulokalisierung als zentraler Grundsatz ab. Diese Aufforderung steuert das Alltagsleben – lokal Verbrauchen – und die engagierten Tätigkeiten – die Teilnahme an lokalen Netzwerken. Der Beitrag berichtet über einen Einsatz, bei dem die Nähe eine gliedernde Norm bildet und wodurch zahlreiche lokal verankerte Initiativen sowie ein soziales Zusammensein gefördert werden.

Stichworte: *Wachstumswende, Engagement, Alternativen, Nähe, lokal konsumieren.*

LE ZONAGE REVISITÉ : L'ENSEIGNEMENT DE TOKYO

MONIQUE RUZICKA-ROSSIER, Institut INTER,
Faculté ENAC, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Laboratoire Chôros
monique.ruzicka@epfl.ch

RÉSUMÉ

L'apport de l'article est une contribution à la compréhension du zonage, tout particulièrement dans la marge qu'il peut prendre afin de laisser émerger la ville de la proximité. L'observation nous montre un objet souple, flexible et qui s'hybride lorsqu'il se trouve dans des situations autres que celles qui l'ont vu naître. Au fil de ses déplacements à travers le monde, d'abord le zonage s'articule avec l'existant, le transforme, et à son tour se transforme. Le zonage peut aussi produire un urbanisme fait de combinaisons et de fusionnements entre objets, de mobilisations entre acteurs. Au Japon, le zonage participe étonnamment bien à la ville de la proximité.

Mots clés : *zonage japonais, exclusion, inclusion, hybridation, et diversité.*

INTRODUCTION

Quand viennent des interrogations sur la ville de la proximité, des questions peuvent se poser sur les objets qui participèrent au changement radical de l'organisation du sol. Parmi ces objets, il en est certains qui firent que «ce qui était alors proche se retrouve éloigné». De cette sorte, il y en a deux : l'automobile¹ et le zonage. Leurs effets se marquent spatialement dès le début du siècle passé. Aujourd'hui, il leur est prêté le rôle d'accompagnateur de l'étalement urbain (WICKERSHAM, 2006, 26-60; SOULE, 2006, 3); là, la proximité est quelque peu oubliée. Dans le cadre de cet article, c'est le second objet que nous allons observer, et plus précisément le zonage d'affectation en urbanisme². Le zonage est un des mécanismes les plus puissants de

¹ La question est reprise, entre autres, dans une recherche en cours, *Post car world*, dirigée par le professeur Jacques Lévy (EPFL) réalisée dans le cadre d'un projet Sinergia-FNS, auquel participe l'auteur.

² La réflexion transmise dans cet article est issue d'une recherche conduite par l'auteur entre 2010 et 2013, intitulée *Le zonage d'affectation en urbanisme : de Tokyo-to à Lémancité* (manuscrit de thèse, sous la direction du professeur Bernard Debarbieux, déposé à l'Université de Genève en décembre 2013.)



Les résidences de Roppongi Hills (RUZICKA-ROSSIER, août 2007).

l'organisation du sol dans les aires urbanisées, et il a des allures de politique publique évidente (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 202). Je vous propose la question suivante : n'est-ce pas seulement lorsque le « vivre à proximité de » est une attente des habitants qu'une relation peut alors se nouer entre le zonage et la ville de la proximité ?

En observant le zonage, il ressort des questions parfois contradictoires. Instaure-t-il de la distance entre les activités, entre les habitants, ou conforte-t-il le mélange des affectations ? Favorise-t-il l'exclusion des affectations ou en aide-t-il l'inclusion ? Peut-il être l'un et l'autre ? L'objectif de ce texte est de partager l'interrogation sur une controverse : pourquoi certains reprochent-ils au zonage de détruire la diversité urbaine et plaident-ils alors pour une transformation radicale (WICKHERSHAM, 2006, 47), voire pour sa disparition (JACOBS, 1961, 1992, 235 ; PUMAIN, PAQUOT et KLEINSCHMAGER, 2006) ? Pourquoi d'autres le soutiennent-ils et lui prêtent-ils l'avantage d'être le moins mauvais des instruments pour régler l'usage du sol (GAUDIN, 1985, 1986, 1991 ; SORESENSEN, 2000, 2001, 2001, 2002, 2006 ; RUEGG, 1997, 2000, 2008) ?

Je vous propose de nous déplacer au Japon afin de démêler les questions précédentes. Pourquoi le Japon ? Pour une raison simple : dans presque chaque recoin des villes japonaises, tout semble proche de tout, et le zonage, dont instauration eut lieu voici plus d'un siècle, est l'instrument reconnu comme le plus important de la planification nipponne (KARAN et STAPELTON 1997 ; SORESENSEN, 2002).

Pour savoir ce que peut produire le zonage et quels liens il peut favoriser – et entre autres s'il agit sur la proximité ou l'éloignement entre les individus, entre les objets – j'ai emprunté une méthode qui est « ni de voir ni de démontrer, mais d'interpréter » (FOUCAULT, 1966, 55). L'empirie a ainsi laissé une place de choix au savoir par le parler sur le parler. Des commentaires ont été faits sur des écrits scientifiques, et aussi professionnels, traitant du zonage dans le monde entier ; puis l'attention s'est recentrée sur les travaux abordant le zonage japonais et les systèmes dans lesquels il s'est inscrit. Au préalable, un travail d'observation *in situ* a été réalisé dans une variété de districts à Tokyo. L'observation s'est portée sur les « assemblages » et les « mobilisations » entre objets, et entre acteurs (McCANN et WARD, 2010, 2011, 2012).

QUEL EST CE ZONAGE VÉHICULÉ JUSQUE SUR L'ARCHIPEL NIPPON ?

Le zonage véhiculé jusqu'au Japon est un zonage d'affectation. Au départ, c'est un modèle à deux faces qui débarque sur l'Archipel. La première face tient du modèle originel prussien³ : une action exploratoire liant un processus d'anticipation et des instruments réglementaires. La seconde tient du modèle états-unien⁴ : un système de valorisation du sol ménageant les intérêts publics et privés. C'est dans les malles des membres du gouvernement japonais, en 1919, que le zonage arrive à Tokyo. Le Premier ministre, et quelques-uns de ses collègues sont allés visiter l'Allemagne et le Royaume-Uni, mais aussi Paris et New York. Ils reviennent avec un rapport détaillé sur *Flächenausweisung* prussien, des copies des planifications des *New Towns* anglaises et aussi de grands boulevards parisiens, ainsi que la description du *zoning* états-unien⁵. Le zonage, au Japon, est choisi pour être tout

³ « Les premiers plans qui posent les bases du zonage voient le jour en Prusse. La loi prussienne sur les alignements de construction et les taxes de construction – *Badischen Fluchtliniengesetz* – de 1875, doublée d'une stratégie anticipatrice de la collectivité publique, a formé le terreau dans lequel est née la politique des affectations du sol (*Flächenausweisung*), [...] le premier zonage. La collectivité publique, en s'appuyant sur une première bureaucratie planificatrice, procède à la désignation et la délimitation de surfaces de sol afin de les échanger [...] ceci en négociant avec la diversité des acteurs (Ladd, 1957, 1990, 101). [...] En Prusse, les maîtres mots sont délimitation des aires d'activités et concentration des populations. Le zonage englobera progressivement les autres prescriptions qui assureront l'ordre des constructions. » (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 49-51).

⁴ « De l'autre côté de l'Atlantique, l'objectif est d'abord de répondre avec efficacité aux effets de congestion de l'urbanisation industrielle galopante, puis quand il est appliqué à l'ensemble du territoire fédéral, il devient un système d'exploitation du sol dont l'objectif est de faire valoir le sol tout en ménageant les intérêts publics et privés. Le principe est celui de la séparation des fonctions, la protection des aires agricoles, et la stabilisation des modes d'usage du sol. [...] Avec l'augmentation du nombre de bâtiments hauts dans les villes principales, il est reconnu que le risque de dévaluation des biens immobiliers existe sur l'ensemble du territoire des États-Unis d'Amérique. Le maître mot est règlement, tout en maintenant ceux d'exclusion des activités et concentration des populations. » (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 51-53).

⁵ Aussitôt présenté au Parlement japonais, le zonage, outil de la modernité industrielle, est adopté. Toutefois, il est précisé dans les ouvrages historiques, sur la planification des villes japonaises, que le gouvernement Tanaka (Fujimaro Tanaka, 1845-1909) prit connaissance des mécanismes de séparation fonctionnelle et du zonage (LASH, 1999, 78) et l'accepta sans pour autant qu'il soit appliqué comme en Occident.

à la fois un outil astucieux permettant l'anticipation des extensions urbaines, avec des modalités de négociation entre les acteurs, et un instrument juridique instaurant des obligations dans des zones délimitées. Alors que le zonage prussien est né dans des villes qualifiées par les espaces de la proximité, le zonage déplacé aux États-Unis d'Amérique épouse le taylorisme et s'emmêle aussitôt avec les principes du fonctionnalisme où la rationalisation et la séparation stricte des affectations font règle (WICKERSHAM, 2006, 28) et, avec elles, la mise à distance entre les activités, entre les habitants.

Véhiculé au Japon, l'instrument va en priorité appuyer les actions autoritaires du gouvernement central afin d'imposer de nouveaux usages du sol. Ainsi, aussitôt arrivé en 1919, le zonage est proposé à l'échelle nationale⁶. Une particularité distingue aussitôt le zonage japonais. Alors que le zonage, dans la plupart des régions du monde l'ayant adopté, tend à devenir exclusif⁷, au Japon il en ira tout autrement : il demeurera essentiellement inclusif⁸. Pourquoi ? Il s'hybride tout de suite avec les pratiques institutionnelles et urbaines en place. Quelles sont-elles ?

OÙ ARRIVE-T-IL ?

Après plus de deux siècles de *sakoku*, « pays fermé », l'Archipel nippon choisit de se tourner vers le monde situé du côté de ce qui était regardé comme étrange plus qu'étranger. Le zonage arriva dans un pays en pleine mutation qui venait de s'ouvrir aux échanges commerciaux. Le gouvernement prit alors des mesures exceptionnelles afin que le Japon puisse se faire une place dans le monde ayant déjà embrassé l'industrialisation. La diffusion du zonage suivit de quelques années l'instauration de la réforme (1869-1878) ; en moins d'une décennie, la restauration Meiji changea remarquablement le système administratif de la ville de Tokyo : *« La réforme administrative appliqua deux mesures. La première découpa uniformément, et de manière continue, le territoire en districts ou arrondissements – ku. La deuxième consista à généraliser une division ancienne, plus fine, le machi*

⁶ Cependant, il faut noter que ce sont principalement dans les villes du *Santo* (traduction littérale « trois villes », c'est-à-dire Tokyo, Osaka et Nagoya) que le zonage fut mis en œuvre. Les autres préfectures moins concernées par le développement industriel massif tardèrent à l'appliquer.

⁷ Dans le zonage exclusif, il est autorisé dans la zone une affectation principale et celles qui sont compatibles avec celle-ci, et toutes les autres en sont exclues. Largement répandu dans les aires à urbaniser situées en périphérie des villes, il spécialise de larges secteurs en zones résidentielles de faible ou forte densité, en zones d'activités commerciales ou autres. Les avantages se font parfois doubler par les désagréments. Un des atouts des zones résidentielles spécialisées (locatifs subventionnés ou non, villas, propriétés par étages) réside dans l'homogénéité sécurisante du secteur où les habitants se retrouvent entre gens plus ou moins du même milieu. Par contre, l'acceptation de la différence peut faiblir, et avec elle la diversité urbaine. Dans le cas des zones villas, les nuisances causées par les mouvements nécessaires à la vie quotidienne sont aussi écartés et avec eux trop souvent les équipements de proximité. La performance des transports publics est difficile à assurer et alors se développe l'inévitable dépendance automobile et son cortège de nuisances.

⁸ Dans le zonage inclusif, toutes les affectations sont admises dans la zone, hormis une, voire deux ou trois. Tout particulièrement les activités industrielles produisant des nuisances risquant de mettre les habitants en situation de danger sont exclues des zones inclusives.

(ville-quartier), qui devint une division administrative et juridique⁹. Les machis existaient seulement dans les quartiers des chônins ou machi-chi¹⁰. Les chônins, les “gens de la ville”, nommés aussi les bourgeois, désignaient les habitants d'un chô, et étaient artisans ou marchands ; ils formaient la classe au bas de l'échelle sociale, c'est-à-dire, qu'ils étaient ni guerriers, ni prêtres, ni paysans. [...] La sortie du Japon de l'ère féodale s'accompagna d'une redistribution du sol qui donna une multitude de petites parcelles privées contrastant avec quelques grandes entités publiques. Ceci résulte de trois mécanismes fonciers. Premièrement, le sol en périphérie, propriété des seigneurs avant la réforme Meiji, devint propriété, dorénavant, de celui qui paie la taxe au gouvernement central¹¹, c'est-à-dire, l'agriculteur qui produit. [...] Deuxièmement, dans la métropole, samourais et chônins se répartissent une partie des terres. D'une part, les familles de samourais redistribuèrent leurs terres à l'ensemble des membres de leur lignée, ce qui eut pour résultat de répartir en petites unités aussi les domaines des anciens seigneurs ; d'autre part, une poignée de marchands confirmèrent leurs titres de propriété sur l'ensemble du secteur de Shitamashi (la ville basse). Troisièmement, dans Tokyo, la grande partie des surfaces de sol appartenant au daimyo (gouverneur féodal), entre autres l'aire centrale de Tokyo, fut confisquée par le gouvernement. Ceci permit de négocier des ventes ou échanges de terrain pour construire, ce que l'ère Meiji mit en première place, le système de transport ferroviaire.» (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 72-73.)

Lors de la restauration Meiji, le système juridique japonais du droit de la propriété foncière s'est façonné sur ceux des pays d'Europe occidentale. Ce système comprend trois points (INAMOTO, 2000, 80) : un droit de propriété privée pour une parcelle de terrain délimité ; un principe *shoyû no jiyû* (liberté de propriété) quant à la détention, à l'usage, à la jouissance (location), à l'aliénation et à l'hypothèque de la parcelle de terrain ; une obligation de se soumettre aux contraintes juridiques (taxation de la propriété foncière, prescriptions et restrictions liées aux planifications urbaines, réquisition publique et expropriation, etc.). Il y a une particularité : la formule de la location foncière, *shakuchi*, qui distingue le droit de propriété de celui d'usage. Ainsi, dans le Code civil japonais, les constructions font l'objet d'un droit de propriété séparé et indépendant du terrain¹².

⁹ Cette division correspond encore aujourd'hui au regroupement de certaines activités fonctionnelles (LASH, 1999, 73).

¹⁰ L'idéogramme (*kanji*) de *machi* peut aussi être lu *chô*. Le *chô* désignait l'unité urbaine élémentaire pour les *machi-chi*. À Kyoto du VIII^e au XI^e siècle, c'était un îlot urbain carré de 121, 21 mètres de côté. À Edo, il désignait ce qui était de part et d'autre d'une rue et il mesurait 109 mètres de côté. Dès la fin du XVI^e siècle, ils commencèrent à être inventoriés et numérotés. (ISHIDA, 2002, 195).

¹¹ Le détenteur du certificat de propriété paie une taxe de 3 % de la valeur du sol au gouvernement central. La *Land Tax Act* adoptée en 1873 s'accompagne ainsi de la mise en place d'un cadastre déterminant la surface des parcelles, le propriétaire et la valeur financière.

¹² Yonosuke Inamoto remarque que cela crée une classe de « propriétaires indolents » qui peuvent percevoir des loyers « sans rien faire », c'est-à-dire sans avoir à supporter le coût de la construction pris en charge par le locataire du terrain (INAMOTO, 2000, 79-87).

Deux caractéristiques institutionnelles transformeront le zonage au Japon : l'autorité puissante d'un gouvernement national fortement centralisé qui reporte en grande partie le coût de l'industrialisation, et celles des infrastructures, sur les privés ; et, tout différemment, les qualités interrelationnelles – sociales, culturelles, associatives – intenses et diversifiées des habitants dans les multiples secteurs des villes. Ceci confère à Tokyo, encore aujourd'hui, une particularité étonnante : un pouvoir central autoritaire cohabite avec une nébuleuse relationnelle dense entretenue par les habitants. Le zonage, alors, ne sera ni l'instrument de la mise en œuvre d'une *City Beautiful*, comme au début du xx^e siècle à Chicago ni celui de l'équilibrage des concentrations de *skyscrapers* comme à New York. Le zonage au Japon, comme en Prusse où il est né, aura pour enjeu principal l'essor économique. Pour atteindre l'objectif, dans l'un et l'autre pays, le zonage autorisera des mesures exigeantes : certaines (les obligations à l'échelle nationale) ne purent qu'être acceptées, c'est-à-dire l'austérité pour la Prusse et le sacrifice de paysages ancestraux pour le Japon ; d'autres (les règles aux échelles locales) furent, dans le cas du Japon, aussitôt transformées lorsqu'il fut question de séparer les affectations dans les nouvelles aires urbanisées et d'exclure des activités dans les zones résidentielles. La première caractéristique, la centralisation du pouvoir, fit que le zonage initial japonais¹³ devint aussitôt un levier étatique pour assurer la protection juridique des grands entrepreneurs privés en faveur de l'industrialisation¹⁴. Avec la seconde caractéristique, les qualités interrelationnelles des habitants, nous allons cerner le sujet qui nous intéresse, la ville de proximité confortée par l'hybridation du zonage.

COMMENT LE ZONAGE A-T-IL ÉTÉ TRADUIT POUR S'INSCRIRE DANS LA VILLE JAPONAISE ?

Le zonage apporte au Japon quelques-uns des principes de cette modernité particulière née avec l'industrialisation : la rationalisation de l'usage du sol, la mécanisation des planifications, et la reproduction de modèles formels efficaces. Cependant, les autorités japonaises comprennent le zonage comme elles souhaitent le comprendre : un instrument d'anticipation du développement de l'urbanisation et de pression sur les propriétaires. Ainsi, ne furent pas traduits : la rationalisation spatiale fondée sur la logique de séparation des fonctions, la mécanisation des processus catégorisant les affectations, et les techniques de reproduction formelle des zones. Il faut rappeler que l'instrument arriva dans une métropole de plus d'un million d'habitants, qui s'étendait sur 56 km² (ISHIDA, 2002, 192) et bénéficiait déjà d'une pratique administrative gérant de nombreux territoires¹⁵. Dès lors, au

¹³ Entre 1912 et 1926 le zonage est diffusé à l'échelle de l'archipel nippon, et c'est en 1933 qu'il est officiellement instauré. Le rôle attribué au zonage à ses débuts ne fut ni celui de contrôler ni de réguler. Les propriétaires privés et les constructeurs gardaient une bonne marge pour transformer l'usage du sol.

¹⁴ C'est ainsi que le gouvernement présente le « *japanese zoning* » en 1917 lors d'une conférence de l'association des architectes japonais (SORENSEN, 2001, 115).

¹⁵ En 1905 la ville de Tokyo compte 1 480 000 habitants, et en 1930, 2 070 000. André Sorensen note que si la croissance urbaine est forte, l'augmentation de la classe moyenne est lente ; et dans la même période, la croissance est encore plus importante dans les villages autour de Tokyo où la population passe de 420 000 habitants à 2 900 000 (SORENSEN, 2002 ; ISHIDA, 1987, 110).

tout premier contact avec le système ancien de division fine des villes japonaises, le *machi*, le zonage se transforma. Et, aujourd'hui encore, les unités spatiales et juridiques des villes qui composent Tokyo possèdent les traits de la logique des *machis*¹⁶.

Le zonage japonais, choisi pour supporter les grands propriétaires afin qu'ils financent le tournant industriel, se doubla vite d'un dispositif de protection pour les petits propriétaires afin que soit préservée la souplesse d'usage des parcelles de terrain. Cela se traduisit aussi en règles : ainsi, ce qui se faisait dans la norme – résider à proximité de tout ce qui qualifie le cadre de la quotidienneté – fut inscrit dans des règlements de construction. Dans la métropole faite de dentelles urbaines, le zonage « exclusif », divisant relativement grossièrement les secteurs des villes, devint aussitôt un *mixed use zoning*. La boîte à outils du planificateur du début du siècle passé comprend alors un système de délimitation des zones industrielles, un principe d'alignement pour organiser l'urbanisation dans les franges périurbaines¹⁷, une ordonnance pour le financement des équipements publics (adaptation de la *Tokyo City Improvement Ordinance* – TCIO), un système d'ajustement du sol (*Land Readjustment-LR*)¹⁸, et deux lois, la *City Planning Law* et l'*Urban Building Law*. (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 78-79.)

Le modèle occidental fut traduit en un instrument stratégique national doublé d'une règle se calquant sur les normes sociétales. Le zonage japonais demeure élémentaire et simple. Or un zonage simple, pour certains, est un zonage faible (SORENSEN, 1999, 2000, 2001, 2002 ; KARAN et SPAELTON 1997 ; GAUDIN, 1985, 1991). Faible en quoi ? À enrayer l'étalement urbain ? Un zonage sophistiqué l'enraye-t-il mieux ? À produire de la qualité urbaine ? À produire de l'ordre spatial ? Une qualité urbaine ou un ordre spatial au bénéfice de qui et en quoi ? Ces questions ne peuvent rester qu'ouvertes en regard des différentes définitions données à ces notions. Le fait observable est que la diversité urbaine qui qualifie la plupart des espaces urbains japonais fabriqués avec les règles de la proximité montre qu'au contraire, la simplicité du zonage japonais lui conféra un potentiel de flexibilité qui le rendit apte à s'adapter aux changements accélérés des villes. Dans sa première version, le zonage

¹⁶ À Tokyo, deux tiers des intersections de rues sont en T et non en croix. Cela trouve son origine dans le fait que le *machi* ne peut pas être l'objet d'un raccourci, on ne coupe pas à travers, on s'y déplace. L'organisation des accès aux maisons nécessitait des culs-de-sac et des pattes d'oies. Pourtant, avec l'ère Meiji (1868-1912) et ensuite avec celle de Taisho (1912-1926), puis sous l'occupation américaine, les tentatives furent nombreuses pour implanter en vain l'ordre orthogonal dans la ville (LASH, 1999, 73).

¹⁷ Toutefois, il est intéressant de noter que ces alignements n'étaient admissibles que sur les rues ou axes de déplacement non bordés de constructions. Dès qu'un propriétaire possédait un bâtiment, l'alignement s'adaptait à l'emprise de la construction.

¹⁸ Le *Land Readjustment-LR* est issu d'anciennes pratiques japonaises de gestion du sol, et l'apport allemand ne concerne que la forme légale (SORENSEN, 2001, 123). Comprendre la planification spatiale au Japon, c'est avant tout comprendre le *LR*, qui demeure, encore aujourd'hui, l'instrument reconnu pour être le plus performant pour maîtriser la croissance urbaine dans les métropoles nippones (RUZICKA-ROSSIER, 2013, 83). Le *LR* est un encouragement à la réorganisation du sol. C'est un sous-système utilisé autant par les propriétaires privés que les gouvernements locaux. C'est une méthode pour forcer tous les propriétaires fonciers (SORENSEN, 2002, 121) à initier des projets d'urbanisation et contribuer au coût des planifications et réalisations des infrastructures et équipements collectifs.

se compose de trois zones : industrielle, commerciale et résidentielle. Seule la zone industrielle est restrictive et elle exclut toutes les autres fonctions. La zone commerciale est la seule zone qui puisse recevoir les activités culturelles bruyantes, tels les théâtres et les boîtes de nuit. La seule obligation de la zone résidentielle est de respecter des hauteurs maximales. Aux trois zones primaires se superposent trois autres zones d'un registre différent : les aires paysagères, *Fuchichiku*, qui désignent les paysages naturels remarquables ou les espaces qui renferment les temples et les parcs, les aires *Bikanchiku* qui sont réservées aux secteurs représentatifs de la ville par exemple le secteur de *Marounouchi* à Tokyo (quartier d'affaires adossé à *Ginza dori* – la rue de l'or – qui sont les Champs-Élysées de la capitale nipponne) et les aires *Bokachiku* de protection du feu, reprises du *Tokyo City Improvement Ordinance* de la fin du XIX^e siècle (SORENSEN, 2002). Dans la période de Haute Croissance (1955-1973), le *supuroru* (étalement urbain) fait son apparition, les habitations et usines commencent à gagner les périphéries et, poussé par la demande sociale, le Comité gouvernemental des sols habitables (*Takuchi seido shingikai*) examine une modification des lois et du zonage (HARUHIRO, 2000, 196-197). Le but du zonage est alors de planifier le développement. Les délimitations qui sont instaurées restent cependant souples et évolutives¹⁹. La limite entre les zones reste poreuse, et la mixité fine²⁰, qu'elle soit fonctionnelle, architecturale et/ou d'usage, est préservée. Si le zonage permet de produire une structure autorisant le développement de l'urbanisation, c'est en formulant bien plus des droits à l'utilisation du sol (SORENSEN, 2002, 115) que des obligations. Lorsque les routes sont larges, le droit au commerce est proposé, et quand les rues sont étroites, le droit aux logements est favorisé. Le résultat exprime la diversité des jeux entre les acteurs-habitants. Par la suite, les zones atteignent le nombre de huit (lois *Urban Planning* et *City Planning* révisées en 1968). Si le zonage est ajusté, il diffère peu de l'ancien ; aux zones initiales – résidentielle, commerciale, industrielle et d'industrie légère – s'ajoutent des spécificités dans la distribution des affectations principalement publiques, ainsi que des précisions sur la hauteur des bâtiments. Ce zonage amélioré conserve l'esprit propre du *machi* : dans toutes les zones, les constructions résidentielles sont autorisées.

Le croisement du zonage avec le *machi* a produit une configuration de la ville où la nature est, aussi, autre chose qu'un parc ou une allée plantée d'arbres. Plus qu'un objet, la nature tend à être un sujet, elle prend place un peu partout, dans le moindre recoin des rues : « *Nature tends to be viewed as a companion [...] it shapes culture.* » (LASH, 1999, 77). La géométrie orthogonale ne prend pas, et les tentatives de tracer des boulevards rectilignes restent dans les oubliettes. Edo-Tokyo²¹ était verte, beaucoup plus verte que les villes européennes. Le zonage

¹⁹ Un découpage en quatre zones avait été proposé : zones urbanisées (*kisei shigaishi*), zones d'urbanisation (*shigaika kuiki*), zones d'urbanisation contrôlée (*shigaika chousei kuiki*), et zones de protection (*hazon chiiki*). La loi promulguée en 1968 reste en retrait par rapport à ces propositions et la zone de protection n'est pas retenue (HARUHIRO, 2000, 196-197.)

²⁰ La mixité *fine* diffère de la mixité *grossière* par la granulométrie du bâti. La première caractérise un ou quelques bâtiments, alors que la mixité *grossière* qualifie celle d'un quartier (WIEGANDT, 1995).

²¹ Edo-Tokyo est une constellation de villes et non une ville.



Ruelle à Roppongi (RUZICKA-ROSSIER, août 2007).

ne véhiculera ni grille ni trame. La topographie, les cours d'eau donnaient les règles d'implantation. Néanmoins, par la suite, l'industrialisation avec le levier du zonage a eu tendance à vouloir remplir la plupart des cases occupées par les jardins et les espaces cultivés participant à la vie quotidienne des habitants. Pourtant, malgré le nombre de bâtisses supplémentaires apparues lors des phases d'occidentalisation, la structure de Tokyo reste celle de villes du XVIII^e siècle (LASH, 1999, 78). La Ville Haute (*Yamanote*), celle des collines où logeaient les *daimyos*, contraste avec la Ville Basse (*Shitamashi*), celle des marais où furent cantonnés les marchands. La première composée de demeures élégantes, c'est-à-dire de généreux

jardins meublés de pavillons, ne possède aucune frontière particulière et correspond aujourd'hui, plus ou moins, à Shinjuku, Bunkyo, Shibuya, Minato et Chiyoda (CYBRIWSKY, 1997, 161), la seconde n'a pas plus de limites et forme une mosaïque (BERQUE, 1986) vibrante, une « *mosaic of grills where intersections operate connectively and not as cross-junctions.* »²² L'absence de composition orthogonale et de tracés rectilignes pour la voirie produit autre chose que ce que nous nommons ici en Occident une organisation chaotique. La grille classificatrice du zonage qui, en Occident, se calque si bien sur la production de la ville industrielle ne fut pas choisie au Japon pour maîtriser l'ordre matériel dans la ville. L'ordre dans les villes japonaises est idéal, il est fait d'allers-retours entre des sous-systèmes de valeurs croisées émanant de l'État central, des normes des *machis*, et de celles du cycle de la nature.

CONCLUSION

Le zonage japonais a dans la pratique un côté pile et un côté face. Le côté face détient quelque chose de ce que le sociologue Scott Lash nomme « *second modernity* » ou une autre modernité qui assouplit la compréhension des normes²³. Le côté pile, le levier pour forcer les habitants à accepter quelque chose qu'ils n'auraient probablement pas choisi d'eux-mêmes, propulse en avant le pouvoir d'un groupe d'individus. Selon le régime politique, il bâillonne la société civile avec les risques que cela représente. L'autorité de l'État central permet l'efficacité des actions, et à contre-courant, donne peu, si ce n'est aucune possibilité aux habitants pour s'exprimer. La face pile du zonage japonais a participé, au siècle passé, à la destruction massive de sites historiques ou environnementaux afin de développer rapidement les infrastructures ferroviaires et routières, les usines et les équipements techniques nécessaires à la croissance de l'économie nationale; cet aspect de l'instrument montre le geste du pouvoir à l'échelle nationale. Le côté face de l'instrument doit son existence à deux faits: d'une part, et peut-être intentionnellement, l'État central s'est désintéressé de l'échelle de la gestion spatiale locale, et d'autre part les habitants bénéficient d'un système social relationnel sur lequel ils se sont appuyés pour, avec quelque ruse, ne pas suivre les consignes de l'État quand il s'agissait de modifier leur vie quotidienne. Ainsi, si les grands gestes de l'État furent imposés par la force, changement des modes de production, des modes de déplacement jusqu'aux modes vestimentaires, les habitants sauvegardèrent, sans trop faire de bruit, les spécificités des relations de proximité qu'ils entretiennent les uns avec les autres.

²² Lash cite l'ouvrage: BERQUE Augustin, 1986, *Le Sauvage et l'artifice: les Japonais devant la nature*, Paris: Gallimard, 108, 126, 175-6, 207-210.

²³ Scott Lash précise que les relations sociales dans notre modernité rationnelle et réflexive ont une profondeur ontologique. Certes, tout en étant largement ouvertes à l'existentiel, les relations sociales demeurent aussi normatives, dans le sens où les normes sont un moyen de reproduire la société. Les relations sociales lient les valeurs aux actes. Les faits sociaux s'ouvrent sur des valeurs structurelles, ils fondent des structures ontologiques (LASH, 1999, 341-342). Bien qu'ayant réalisé un séjour de courte durée au Japon, Scott Lash a cerné avec pertinence les qualités de la ville japonaise et les fragilités de ses espaces industrialisés.

La société civile japonaise est encore embryonnaire, le contexte libéral et l'état centralisateur font que, si les grands axes de développement²⁴ sont imposés par l'État central, la gestion spatiale locale compte peu dans la planification étatique et, sous la pression des *lobbys*, le gouvernement laisse aux propriétaires, grands ou petits, une marge d'action.

Le pas de côté vers Tokyo nous montre que ce sont les relations entre les acteurs qui font la ville, et non la démesure de leurs artefacts. C'est la qualité des liens entre les habitants et non les planifications et les règles qui les accompagnent qui autorisent la proximité à s'inviter dans un endroit. L'hybridation du zonage au Japon a déplacé le curseur du zonage exclusif vers le zonage inclusif. Une politique publique s'est mise aussi à articuler une stratégie nationale avec un instrument foncier agissant sur des zones miniaturisées.

Le zonage véhiculé au Japon laisse émerger ce que je propose de nommer un *easy diversity system* qui tout à la fois est un instrument puissant participant à une stratégie gouvernementale permettant d'orienter, voire d'obliger, les usages du sol, et un sous-système souple, le *mixed used zoning*, supportant le débat entre les acteurs. Ainsi, la controverse entre les défenseurs et les détracteurs du zonage peut prendre forme ici en un processus d'urbanisme innovant à même d'articuler la ville de la proximité avec les visions stratégiques d'un gouvernement. L'enjeu, s'il se place sur le plan de la vision stratégique que peut choisir un gouvernement, apparaît surtout dans ce que les habitants sont d'accord de changer dans leurs pratiques urbaines, ou autrement dit, sur ce qu'ils acceptent de négocier.

BIBLIOGRAPHIE

- BERQUE Augustin, 1986: *Le Sauvage et l'artifice: les Japonais devant la nature*, Paris: Gallimard.
- CYBRISWSKY Roman, 1991: *Tokyo, The Changing Profile of an Urban Giant*, London: Belhaven Press.
- CYBRIWSKY Roman, 1997: *Historical Dictionary of Tokyo, Historical Dictionaries of Cities of the World n° 1*, London: The Scarecrow Press, Inc. Lanham.
- FOUCAULT Michel, 1966: *Les mots et les choses*, Paris: Gallimard.
- GAUDIN Jean-Pierre, 1985: *L'avenir en plan: technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel: Champ-Vallon.
- GAUDIN Jean-Pierre, 1986: «Le zoning ou la nuit transfigurée», *Culture technique*, numéro spécial, «L'usine et la ville 1836-1986: 150 ans d'urbanisme», 57-64.
- GAUDIN Jean-Pierre, 1991: «Une modélisation poussée», *Dessein de villes: Art urbain et urbanisme*, Paris: L'Harmattan, 61-64.
- GAUDIN Jean-Pierre, 1985: *L'avenir en plan: technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel: Champ-Vallon.

²⁴ Au tournant du siècle, l'État central a pris des mesures pour la protection contre le feu lors des tremblements de terre: les constructions en bois, encore nombreuses à Tokyo, doivent être remplacées par des bâtiments plus hauts dont les structures répondent aux normes de résistance sismique. Dans le même élan, des secteurs où les édifices très hauts étaient permis furent également désignés.

- HARUHIRO Doi, 2000: «L'extension des espaces urbanisés et le zonage de la planification urbaine (années 1960–années 1980)», in BOURDIER Marc et PELLETIER Philippe (dir.), *L'archipel accaparé, la question foncière au Japon*, France: École des hautes études en sciences sociales, 195-211.
- INAMOTO Yonosuke, 2000: «La notion de propriété foncière», in BOURDIER Marc et PELLETIER Philippe (dir.), *L'archipel accaparé, la question foncière au Japon*, France: École des hautes études en sciences sociales, 79-87.
- ISHIDA Yorifusa, 2002: «Réformer et nommer les divisions de la ville à Tokyo: machi et ku depuis la restauration Meiji», in TOPALOV Christian, *Les divisions de la ville*, France: Unesco, Maison des sciences de l'homme, 191-221.
- ISHIDA Yorifusa, 1987: *The last 100 Years of Japanese Urban Planning (Nihon Kindai Toshikeikaku No Hyakunen)*, Tokyo: Jichitai Kenkyucha Publisher.
- JACOBS Jane, (1961), 1992, (renewed in 1989): *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Vintage Books edition.
- KARAN Pradyumna Prasad et STAPELTON Kristin (eds.), 1997: *The Japanese City*, Lexington: University Press of Kentucky.
- LADD Brian, (1957) 1990: *Urban Planning and Civic Order in Germany: 1860-1914*, Cambridge: Harvard University Press.
- LASH SCOTT, 1999: *Another modernity, a different rationality*, Oxford: Blackwell Publishers.
- McCANN Eugene et WARD Kevin, 2010: «Relationality/territoriality: Toward a conceptualization of cities in the world», in *Geoforum*, n° 41, 175-184.
- McCANN Eugene et WARD Kevin, 2011: «Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global Age», in McCANN E., WARD K., COCHRANE A., MASSEY D., ROBINSON J., PECK J., KEIL R., ALI H. (eds.), *Globalisation and Community*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- McCANN Eugene et WARD Kevin, 2012: «Assembling urbanism: following policies and “studying through” the sites and situations of policy making», in *Environment and Planning A*, (44), 42-51.
- PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry et KLEINSCHMAGER RICHARD, 2006: *Dictionnaire de la ville et l'Urbain*, collection Anthropos, Paris: Economica.
- RUEGG Jean, 1997: *Origine, portée et enjeux du zonage*, thèse Université de Lausanne, Lausanne: Faculté des sciences sociales et politiques.
- RUEGG Jean, 2000: *Zonage et propriété foncière*, Paris: ADEF.
- RUEGG Jean, 2008: «Aménagement du territoire et question foncière: quelques points de repère», *Urbia*, n° 6, 9-26.
- SORENSEN André, 1999: «Land Readjustment, Urban Planning and Urban Sprawl in Tokyo Metropolitan Area», *Urban Studies*, (36)13, 2333-2360.
- SORENSEN André, 2000: «Land readjustment and metropolitan growth: an examination of suburban land development and urban sprawl in Tokyo metropolitan area», *Progress in Planning*, n° 53 (4), 217-330.
- SORENSEN André, 2001: «Building Suburbs in Japan. Continuous unplanned change on the urban fringe», *The Town Planning Review*, (72) 3, 247-270.
- SORENSEN André, 2002: *The making of urban Japan. Cities and planning from Edo to the twenty-first century*, New York: Routledge.
- SOULE David C., 2006: *Urban sprawl: a comprehensive reference guide*, Westport USA: Greenwood Press.

- WIEGANDT C.C. *et al.*, 1995: "Nutzungsmischung im Städtebau", *Informationen zur Raumentwicklung*, Bonn: Heft, 6-7.
- WICKERSHAM Jay, 2006: "Legal Framework: The Laws of Sprawl and the Laws of Smart Growth", in SOULE David C., *Urban sprawl: a comprehensive reference guide*, Westport USA: Greenwood Press, 26-60.

LEARNING FROM TOKYO : AN OTHER ZONING

This article contributes to the understanding of zoning, and particularly the way it might help the emergence of proximity in cities. We will see that zoning is a flexible object that can hybridize with other systems when it is placed in a total different situation than the one in which it was created. Moving across the world, the zoning was first articulated to match existing situation, then, did transform this situation, and in turn, was also transformed by what existed before. Zoning might led to an urbanism of proximity that is based on connections and bonding across objects and actors.

Keywords : Japanese zoning, exclusion, inclusion, hybridization, and diversity.

DIE NEU INTERPRETIERTE ZONENPLANUNG : DIE LEHRE AUS TOKYO

Dank diesem Beitrag soll die Zonenplanung besser verstanden werden, und zwar ganz besonders hinsichtlich des möglichen Spielraums, der gewährleistet werden sollte, damit eine Stadt der Nähe entstehen kann. Die Beobachtung zeigt uns ein geschmeidiges, flexibles Objekt, das sich neuen Situationen anpasst. Je nach Standpunkt in der Welt wird die Zonenplanung dem bestehenden Urbanismus angepasst, oder sie verändert ihn. Die angewandte Flächennutzung kann auch einen Urbanismus erzeugen, der aus Kombinationen und Fusionen zwischen den Objekten und aus dem Einsatz der verschiedenen Beteiligten besteht. In Japan spielt die Zonenplanung in der Stadt der Nähe in erstaunlich gutem Masse ihre Rolle.

Stichworte : Zonenplanung in Japan, Ausgrenzung, Integration, Hybridisierung, Vielfalt.

LA STRUCTURATION DU DOMAINE SCIENTIFIQUE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET L'IMPORTANCE À ACCORDER AUX REVUES INTERNATIONALES

JEAN-MARIE HALLEUX, Université de Liège
Jean-Marie.Halleux@ulg.ac.be

RÉSUMÉ

Cet article interroge les orientations à donner au champ du développement territorial en matière de publication et de valorisation des recherches. Il débute en présentant le contexte actuel de la diffusion des résultats de la recherche dans ce domaine scientifique. Il se focalise ensuite sur le sujet des revues internationales anglo-saxonnes, en analysant l'opportunité pour les chercheurs francophones d'y publier davantage. Il ressort de cette analyse qu'il est souhaitable que les chercheurs francophones publient davantage en anglais. Pour autant, il faudra absolument éviter les deux écueils consistant à délaisser les publications en français et à négliger l'objectif prioritaire de la contribution à la réussite des politiques territoriales.

Mots-clés : *bibliométrie, aménagement et urbanisme, développement territorial, revues internationales, francophonie, Belgique.*

L'importance à accorder aux revues internationales anglo-saxonnes est un débat d'actualité qui anime la géographie comme d'autres disciplines. C'est dans cette perspective que nous présentons ici une réflexion qui interroge les orientations à donner aux recherches dans le domaine de l'aménagement du territoire et du développement territorial. Élaborée à partir du contexte de la Belgique francophone, cette réflexion est organisée en deux parties. En première partie, nous présentons l'environnement de la diffusion des résultats de la recherche dans ce domaine scientifique. Ensuite, en seconde partie, nous nous interrogeons sur l'opportunité pour les chercheurs francophones de préparer des publications pour des revues internationales de langue anglaise.

LA DIFFUSION DES RÉSULTATS DE LA RECHERCHE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : PRÉSENTATION DU CONTEXTE

En comparaison d'autres domaines scientifiques, le domaine de l'aménagement du territoire et du développement territorial présente des spécificités marquées. Une première concerne sa structuration et son institutionnalisation récente, comme en témoignent les dates de création des organismes ayant pour objet d'en promouvoir l'enseignement et la recherche : 1959 pour les États-Unis avec l'ASCP (Association of Collegiate Schools of Planning)¹, 1984 pour la France avec l'APERAU (Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et urbanisme)² et 1987 au niveau européen avec AESOP (Association of the European Schools of Planning)³.

Avec le domaine de l'aménagement et du développement territorial, nous sommes en présence d'une discipline académique qui n'est que partiellement structurée. En matière d'enseignement, force est de constater la grande variabilité des filières de formation ainsi que l'hétérogénéité des cursus proposés dans les différents pays européens. Par exemple, dans des pays où la tradition aménagiste est très poussée, à l'image des Pays-Bas ou du Royaume-Uni, la formation d'aménageur est organisée dès le premier cycle de l'enseignement supérieur. Par contre, en Belgique francophone, où la discipline de l'aménagement influence peu la société et les principaux décideurs, une formation universitaire spécifique n'est accessible qu'en sixième année.

Concernant la recherche, la discipline académique de l'aménagement du territoire et du développement territorial continue d'être très influencée par d'autres sciences. Ses limites demeurent floues et s'y côtoient tant des influences de l'ingénierie, de l'architecture et du design urbain que de diverses sciences humaines telles que l'économie, la géographie, le droit ou les sciences politiques. Ces influences variées renvoient d'ailleurs à des traditions distinctes en matière de productions scientifiques. Par exemple, « *au sein des écoles d'architecture, la réussite et les promotions sont dépendantes de la pratique et des projets – concours, expositions – plutôt que des publications et des citations dans des revues à comité de lecture* » (ANSELIN *et al.*, 2011, p. 199 ; cité par ZANON, 2012, p. 104)⁴.

Au-delà de son caractère composite, le domaine de l'aménagement et du développement territorial se caractérise aussi par des travaux qui sont déterminés par des situations localisées et par des problématiques d'application à ces situations localisées. Plutôt qu'une discipline à visée prioritairement fondamentale, nous sommes donc en présence d'une discipline à visée prioritairement appliquée, dont la première ambition est de contribuer à la réussite des politiques publiques liées aux territoires. Pour autant, le profil des chercheurs du domaine de l'aménagement est varié.

¹ <http://www.acsp.org>

² <http://www.aperau.org>

³ <http://www.aesop-planning.eu>

⁴ Citation originelle : « *In architecture schools, success is based more on success in the design world – competition, exhibitions – than on peer-reviewed publications and citations.* »

À l'instar de la situation prédominante dans d'autres champs disciplinaires, certains de ces chercheurs revendiquent leur indépendance vis-à-vis du monde des études et des aménageurs de terrain (SIEMIATYCKI, 2012). Appuyons-nous ici sur la différenciation établie par Patsy Healey (1991, p. 448) entre les recherches *pour l'aménagement* – essentiellement appliquées – et les recherches *sur l'aménagement* – à visées plus fondamentales. Alors que les premières ambitionnent un impact direct et immédiat sur les politiques territoriales, les secondes visent surtout une influence indirecte et décalée sur le long terme.

Au-delà des spécificités que nous venons de commenter, le domaine de l'aménagement et du développement territorial présente également des points de convergence avec les autres disciplines scientifiques. À propos de la diffusion des résultats de la recherche, nous y trouvons aussi une tendance accrue des chercheurs à publier leurs travaux dans des revues internationales de langue anglaise (ZANON, 2012). Parmi ces revues, certaines relèvent explicitement du domaine du «*planning*» (*Journal of Planning Education and Research, Planning Theory and Practice, European Planning Studies...*). Ces journaux spécialisés sont très importants car ils contribuent activement à cimenter un domaine académique dont nous avons souligné qu'il n'est encore qu'imparfaitement intégré (GOLDSTEIN et MAIER, 2010, p. 66).

Les chercheurs actifs en développement territorial publient également dans des revues internationales qui relèvent de domaines connexes à l'aménagement. Il s'agit, par exemple, de la science régionale (*International Journal of Urban and Regional Research...*), des études urbaines (*Urban Studies...*), de la géographie économique (*Economic Geography...*) ou des études paysagères (*Landscape and Urban Planning...*). À propos des revues scientifiques, signalons l'absence de revues francophones qui seraient à la fois spécifiquement dédiées au sujet de l'aménagement et destinées prioritairement à la communauté scientifique. Cette situation tranche avec les domaines de l'économie régionale et du transport, où certaines revues francophones sont bien implantées (*Revue d'économie régionale et urbaine, Recherche transports sécurité...*). L'initiative récente portée par l'APERAU de créer la *Revue internationale d'urbanisme* vise à combler cette lacune mais, semble-t-il, ce projet peine à prendre son envol.

Parmi les causes de la progression des publications dans des revues anglo-saxonnes, nous trouvons notamment l'évolution des pratiques d'évaluation de la recherche, qu'il s'agisse d'évaluations individuelles liées à la carrière des chercheurs ou d'évaluations collectives relatives au financement des universités et des laboratoires. Les variables du facteur d'impact des revues et du nombre de citations des articles prenant un rôle central dans ces évaluations, il n'est pas surprenant qu'institutions et chercheurs consacrent des efforts de plus en plus importants à l'amélioration de leurs scores bibliométriques. Le mot d'ordre est bien connu : «*publish or perish*» (GARFIELD, 1996). Pour illustrer ce constat, observons la divergence des pratiques entre les géographes belges francophones et néerlandophones (SCHUERMANS *et al.*, 2010). Si la tendance à publier davantage en anglais concerne les deux communautés, elle est toutefois bien plus affirmée chez les universitaires flamands. Parmi les causes de cette divergence, on trouve les pratiques différenciées des autorités en charge du financement de la recherche. En effet, en comparaison du financement des universités francophones, le financement des universités flamandes

est plus directement influencé par leurs performances bibliométriques (DEBACKERE et GLÄNZEL, 2004). Les choses pourraient toutefois changer en Belgique francophone si l'autorité compétente (la Fédération Wallonie-Bruxelles)⁵ décide, à l'instar de la Flandre, de s'inspirer des pratiques anglo-saxonnes qui associent scores bibliométriques et financement des universités. Cette question du financement des universités étant à l'agenda de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour la législature 2014-2019, la problématique des publications devrait donc être prochainement examinée par nos décideurs...

Afin d'expliquer les pratiques de publications différenciées des chercheurs belges, il faut également invoquer la plus grande facilité des francophones à publier dans leur langue maternelle et leur orientation naturelle vers le monde scientifique francophone. Nos expériences personnelles nous conduisent ici à souligner la divergence des pratiques quant aux fréquentations des événements organisés par AESOP et par l'APERAU. Alors que les collègues belges francophones apportent une contribution de plus en plus notable aux activités de l'APERAU, leur fréquentation aux événements organisés par AESOP demeure marginale. La tendance inverse est observée pour les collègues néerlandophones, qui n'investissent pas l'APERAU mais qui fréquentent assidûment les rencontres AESOP.

Les pratiques différenciées des chercheurs belges en matière de publication et de colloque sont illustratives de l'impact de la taille des communautés linguistiques et scientifiques sur la résistance à la dominance anglo-saxonne. Dans les grandes aires linguistiques européennes, de nombreux chercheurs continuent d'alimenter une longue tradition culturelle et scientifique. Comme le souligne Bruno Zanon (2012, p. 103), cela peut conduire à des effets surprenants. Par exemple, en comparaison de l'Italie, de la France ou même de l'Allemagne, la visibilité des petits pays et des pays émergents est particulièrement importante dans les revues internationales dédiées à l'aménagement. La résistance des grandes communautés linguistiques face à la dominance de l'anglais met en évidence la multi-appartenance des chercheurs à différentes communautés scientifiques. Pour ces derniers, le contexte de globalisation de la science nécessite d'ailleurs de mobiliser une énergie de plus en plus importante afin de déployer leurs activités dans un environnement devenu multiniveau (ROSSI, 2008). À propos des chercheurs belges francophones, nous pouvons ainsi discerner quatre niveaux d'intervention où coexistent des institutions spécifiques et des traditions de publication différenciées: la Belgique francophone, la Belgique dans sa globalité, la francophonie et la communauté internationale où l'anglais est devenu la langue franche⁶.

⁵ La Fédération Wallonie-Bruxelles est l'institution belge compétente pour l'enseignement supérieur délivré en langue française.

⁶ Dans cet article, nous associons le caractère international des revues à la langue anglaise. Il s'agit là d'une simplification car certaines revues publiées en d'autres langues peuvent parfaitement revendiquer un caractère international (voir par exemple S. Schmitz (2003) à propos des revues francophones de géographie). En outre, bien sûr, nombre de revues scientifiques éditées en anglais ne présentent pas de caractère international.

QUELLE IMPORTANCE ACCORDER AUX PUBLICATIONS INTERNATIONALES ?

Nous venons de constater que la globalisation de la recherche oblige les chercheurs à faire face à un environnement devenu multiniveau. Dans ce contexte, faut-il s'efforcer d'être présent et actif au sein des différentes communautés ou, au contraire, faut-il en privilégier certaines ? Afin de débroussailler cette interrogation, nous allons maintenant nous focaliser sur le sujet de la publication dans des revues internationales anglo-saxonnes, en analysant l'opportunité pour les chercheurs francophones d'y publier davantage.

Très pragmatiquement, le premier désavantage à la diffusion des résultats de la recherche par des publications de niveau international correspond à l'énergie qui doit être mobilisée afin d'y parvenir. En la matière, se pose d'abord le problème de la maîtrise linguistique et des coûts temporels et/ou financiers (traduction) qui sont inévitablement liés à une activité d'écriture dans une langue étrangère. Au-delà, se pose aussi le problème, plus aigu sans doute, des codes d'écriture qui doivent être utilisés afin de contenter les éditeurs et les membres des comités de lecture. En effet, quelle que soit la qualité intrinsèque d'une recherche, l'acceptation d'un article dans une revue internationale passe par une délicate mise en perspective et en contexte. Au sein du monde francophone, nous observons que ces codes ne sont maîtrisés que par une portion congrue des chercheurs actifs dans le domaine du développement territorial. En outre, peu de choses sont organisées afin de les aider à développer cette maîtrise, tant durant leur formation initiale qu'en termes de formation continue. Pour le chercheur inexpérimenté, accéder à des revues internationales nécessite donc un autonome processus d'apprentissage qui, lui également, nécessitera une importante mobilisation de ressources.

Inévitablement, le temps à consacrer à la publication dans des revues internationales conduit à limiter d'autres types d'activités professionnelles (ou personnelles si l'on choisit d'y consacrer son temps libre...). De ce point de vue, il y a donc une contradiction entre la publication au sein de revues internationales et d'autres types de publications destinées aux audiences locales et francophones. En outre, mobiliser du temps pour publier peut également impacter les activités d'enseignement, les activités de vulgarisation auprès du grand public ainsi que les activités de communication auprès des décideurs politiques et administratifs.

Un autre désavantage de la publication internationale est de conforter « *l'impérialisme scientifique anglo-saxon et la culture de l'excellence marchandisée* » (VANDERMOTTEN, 2012). Effectivement, en cherchant à promouvoir sa carrière et son institution, le chercheur qui décide de publier dans des revues internationales va surtout promouvoir les intérêts des multinationales de l'édition. En outre, ce chercheur devra développer des thématiques suffisamment attractives pour les comités de lecture constitués par ces multinationales. De ce point de vue, il est bien connu que chercher à multiplier les publications au sein des revues internationales détermine le choix des sujets de recherches (SCHUERMANS *et al.*, 2010, p. 423). Nous identifions ici une menace importante puisque les chercheurs peuvent être poussés à négliger certaines problématiques concrètes d'aménagement qui, bien que très importantes pour la clarification des débats locaux, ne seraient pas suffisamment attractives pour des éditeurs et autres référés focalisés sur des questionnements théoriques ou sur des débats purement anglo-américains.

Sur la base des arguments rassemblés ci-dessus, mobiliser des moyens importants pour des publications internationales devrait limiter l'impact concret des recherches. En conséquence, cela devrait également limiter l'efficacité des politiques de développement territorial dont la finalité est d'accroître le bien-être des générations actuelles et futures. Pour autant, la réalité n'est pas aussi tranchée et il existe aussi des avantages non négligeables à la publication internationale. Le premier tient au fait que l'ambition d'écrire dans des revues internationales pousse les chercheurs à davantage prendre connaissance des articles qu'elles publient. En la matière, nous avons constaté à plusieurs reprises que des études destinées à des collectivités territoriales auraient été meilleures si les chercheurs avaient bénéficié du débat international développé dans la littérature scientifique. En effet, la richesse de ce débat permet, d'une part, de remettre en question certaines conclusions qui semblent parfois aller de soi et, d'autre part, d'imaginer le transfert de pratiques innovantes et efficaces. Force est toutefois de constater que les fameuses « bonnes pratiques d'aménagement » peuvent être difficilement transférables là où, comme en Belgique, les praticiens de l'aménagement et de l'urbanisme peinent à convaincre la population et ses représentants du bien-fondé de leurs interventions (HALLEUX *et al.*, 2012 ; HALLEUX, 2012).

Un autre justificatif en faveur de la publication internationale se rapporte aux retombées positives induites par la communication de résultats auprès d'une audience élargie. Ces retombées potentielles sont d'abord scientifiques. En apportant leurs pierres à l'intégration de la communauté scientifique internationale, les travaux de francophones peuvent également contribuer à l'avancement et à la structuration de la discipline de l'aménagement. Au-delà de l'apport purement scientifique, communiquer à l'international peut également contribuer à influencer et à améliorer les pratiques d'aménagement dans d'autres pays et régions. En effet, toute pratique d'aménagement – bonne ou moins bonne – est susceptible d'inspirer les expériences en d'autres lieux sur la planète.

Au sein du monde francophone, la question de la visibilité internationale des travaux recoupe la problématique de « l'impérialisme anglo-saxon ». En la matière, se pose la question de savoir s'il faut éviter les revues où les comités de lecture sont dominés par des décideurs – referees et éditeurs – anglo-saxons ou s'il faut, au contraire, chercher à y publier afin de contribuer à mieux y refléter la diversité du monde. En parallèle, se pose aussi la question de la stratégie des revues vis-à-vis du choix des langues. En Wallonie, avec la revue *Territoire(s)*, la réponse a consisté dans le bilinguisme et dans le financement de la traduction anglaise des textes acceptés, sur la base du modèle trilingue (français, néerlandais et anglais) assumé avec succès par *Brussels Studies*. Avec la revue *Italian Journal of Planning Practice*, dont le premier numéro a été publié en 2011, la volonté de renforcer la visibilité des chercheurs italiens en aménagement passe ici par une version unilingue en anglais. Ce choix assumé des collègues transalpins pour l'anglais s'oppose aux orientations de la *Revue internationale d'urbanisme* et de l'APERAU, dont un des objectifs majeurs est la défense de la langue française.

La thématique du caractère innovant et méthodologiquement robuste des recherches est également à considérer dans la discussion sur l'opportunité de publier dans des revues internationales. En effet, si convaincre les éditeurs nécessite d'abord, nous l'avons relevé ci-dessus, la maîtrise de certains codes d'écriture,

il faudra également les convaincre que la proposition soumise apporte une plus-value en termes de connaissances. Cette exigence est d'autant plus forte dans les revues prestigieuses où le ratio entre articles acceptés et soumis peut être extrêmement faible. Pour le chercheur, publier un article dans une revue internationale nécessitera donc le développement d'une pensée suffisamment originale. En outre, cela l'obligera également à convaincre les référés de la robustesse de la méthodologie mise en œuvre. De ce point de vue, chercher à publier à l'international aura des répercussions positives sur la rigueur scientifique des approches et, en particulier, sur la nécessité de réfléchir aux protocoles méthodologiques le plus en amont possible du processus de recherche.

EN CONCLUSION ET EN PERSPECTIVE

L'environnement des chercheurs actifs dans le domaine de l'aménagement et du développement territorial se caractérise par deux tensions principales. La première, classique, se rapporte à la distinction entre les recherches à visées fondamentales et les recherches à visées plus appliquées. En parallèle, il existe également une tension croissante engendrée par la globalisation de la recherche et par l'émergence d'un environnement scientifique multiniveau. Face à ce contexte, le sujet de l'importance à accorder aux revues internationales anglo-saxonnes est au cœur d'un débat difficile sur la structuration du domaine scientifique du développement territorial. À l'issue de nos réflexions, il nous semble justifié de consacrer plus d'efforts et de moyens afin que la francophonie soit mieux représentée dans les revues internationales du domaine de l'aménagement. Pour autant, il faudra absolument éviter les deux écueils consistant à délaisser les publications en français et à négliger l'objectif prioritaire de la contribution à la réussite des politiques territoriales. Sans conteste, développer des recherches qui parviennent à conjuguer l'aide à la décision et la valorisation dans les différents cercles scientifiques de l'aménagement sera difficile. Afin de mieux y parvenir, il faudra notamment une meilleure formation des chercheurs à l'écriture ainsi qu'une prise en compte plus explicite de l'enjeu de la publication dans la préparation des projets de recherches.

BIBLIOGRAPHIE

- ANSELIN Luc, NASAR Jack L. et TALEN Emily, 2011 : « Where do planners belong ? Assessing the relationship between planning and design in American universities », *Journal of Planning Education and Research*, n° 31(2), 196-207.
- DEBACKERE Koenraad et GLÄNZEL Wolfgang, 2004 : « Using a bibliometric approach to support research policy making: The case of the Flemish BOF-key », *Scientometrics*, n° 59(2), 253-276.
- GARFIELD Eugene, 1996 : « What is the primordial reference for the phrase “publish or perish” ? », *The Scientist*, n° 10(12), 11.
- GOLDSTEIN Harvey et MAIER Gunther, 2010 : « The use and valuation of journals in planning scholarship: Peer assessment versus impact factors », *Journal of Planning Education and Research*, n° 30(1), 66-75.
- HALLEUX Jean-Marie, 2012 : « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques », *BELGEO* (1-2).

- HALLEUX Jean-Marie, MARCINCZAK Szymon et VAN DER KRABBE Erwin, 2012: «The adaptive efficiency of land use planning measured by the control of urban sprawl. The cases of the Netherlands, Belgium and Poland», *Land Use Policy*, n° 29(4), 887-898.
- HEALEY Patsy, 1991: «Researching planning practice», *Town Planning Review*, n° 62(4), 447-459.
- ROSSI Ugo, 2008: «Being here and there: in-betweenness, double absence, and the making of a multi-layered academic citizenship», *Area*, n° 40(3), 401-406.
- SCHUERMANS Nick, MEEUS Bruno et DE MAESSCHALCK Filip, 2010: «Is there a world beyond the Web of Science? Publication practices outside the heartland of academic geography», *Area*, n° 42(4), 417-424.
- SIEMIATYCKI Matti, 2012: «The Role of the Planning Scholar Research, Conflict, and Social Change», *Journal of Planning Education and Research*, n° 32(2), 147-159.
- SCHMITZ Serge, 2003: «La géographie humaine et ses revues “internationales”: globalisation ou fragmentation?», *Annales de géographie*, n° 632, 402-411.
- VANDERMOTTEN Christian, 2012: «Cotation des revues de géographie, impérialisme scientifique anglo-saxon et culture de l'excellence marchandisée», *BELGEO* (1-2).
- ZANON Bruno, 2012: «Research Quality Assessment and Planning Journals. The Italian Perspective», *Italian Journal of Planning Practice*, n° 2(2), 96-123.

THE STRUCTURING OF THE PLANNING SCIENTIFIC DISCIPLINE AND THE IMPORTANCE OF PUBLISHING IN INTERNATIONAL JOURNALS

This paper examines, in relation to the issue of publication in Anglo-Saxon international journals, the orientations for the dissemination of research results in the field of urban and regional planning. It begins with a description of the current situation on this issue of research dissemination. Secondly, it focuses on the issue of international publications, with an analysis on the opportunity for French-speaking researchers to publish more papers in Anglo-Saxon journals. From this analysis, it is apparent that French-speaking researchers should publish more in international journals. Although, it is important to continue to publish in French as well as to ensure that planning researches continue to contribute to the success of territorial policies.

Keywords: *bibliometric, urban and regional planning, international journals, Francophonie, Belgium.*

**DIE STRUKTURIERUNG DES WISSENSCHAFTLICHEN BEREICHS
DER TERRITORIALEN ENTWICKLUNG UND DIE BEDEUTUNG,
DIE DEN INTERNATIONALEN FACHZEITSCHRIFTEN BEIGEMESSEN
WERDEN SOLLTE**

In diesem Beitrag geht es um die Zielsetzung für Publikationen und Anerkennung der Forschung im Bereich der Landesplanung und –entwicklung. Zu Beginn wird der heutige Kontext der Verbreitung der Forschungsergebnisse in diesem wissenschaftlichen Bereich dargestellt. Indem man sich danach auf die internationalen angelsächsischen Zeitschriften richtet, wird analysiert, ob darin vermehrte Publikationen von frankophonen Forschern zweckmäßig wären. Die Analyse zeigt, dass es für frankophone Forscher wünschenswert wäre, mehr in Englisch zu publizieren. Es sollte jedoch weiterhin in Französisch publiziert werden und ebenso sollte das Ziel des Beitrags der wissenschaftlichen Gemeinschaft am Erfolg der territorialen Planungspolitik nicht vernachlässigt werden.

Stichworte: Bibliometrie, Landschafts- und Stadtplanung, territoriale Entwicklung, internationale Zeitschriften, Frankophonie, Belgien.

RECENSION

ELENA COGATO LANZA, LUCA PATTARONI, MISCHA PIRAUD
ET BARBARA TIRONE, 2013

Avec des contributions de MARC BREVIGLIERI et CRISTINA BIANCHETTI
De la différence urbaine. Le quartier des Grottes/Genève
Genève : MétisPresse, 338 p.

Ce livre, grande entreprise de description d'un morceau de ville, est le résultat d'une recherche menée par une équipe formée de sociologues et d'architectes. Il aborde le quartier des Grottes à Genève en recherchant les traces de sa différence, à la fois dans l'espace et dans les discours. Son objectif ne se limite toutefois pas à une description fine du quartier et de son histoire ; il poursuit des ambitions théoriques avec le concept de « différence urbaine » et en proposant un essai d'archéologie des questions qui hantent la ville contemporaine.

Quartier populaire érigé au XIX^e siècle, Les Grottes abritent actuellement environ 3 000 habitants. Situé à côté de la gare de Genève, le quartier est niché au centre d'une agglomération d'un million d'habitants qui figure parmi les plus dynamiques d'Europe. Les Grottes, dont le foncier est essentiellement en mains publiques, constituent un univers inattendu, une « brèche dans l'ordre de la ville », une « intrigue spatiale » étant donné son degré élevé de centralité : ce petit quartier, « quelque peu hors du temps », comporte de nombreux vides, est constitué en grande partie d'un bâti vieillissant, propose un paysage sensiblement différent des alentours, se caractérise par des espaces fortement appropriés et par « l'ambiance apaisée d'un quartier décentré, au petit air villageois ». Les Grottes sont associées à la reconnaissance du patrimoine urbain ordinaire à l'encontre des projets fonctionnalistes des années 1970. Par ailleurs, l'étude s'insère dans un contexte de recrudescence des conflits opposant les habitants aux grands projets (l'extension de la gare Cornavin en l'occurrence).

Comment caractériser et expliquer cette différence ? Partant du postulat que « les problèmes sociaux et politiques sont indissociablement des questions spatiales et matérielles », le livre apporte des éléments de réponse à cette interrogation en quatre temps. Dans une première partie, le livre adopte la posture du passant découvrant la singularité des Grottes. L'analyse recourt alors à la photographie, aux cartes, aux plans, aux statistiques pour mettre en exergue les spécificités du quartier : son caractère populaire, sa grande porosité, sa mobilité militante (forte présence du vélo, modération du trafic automobile), l'ambiguïté de la délimitation entre espaces publics et privés, etc.

Ensuite, le livre propose de prendre la perspective de l'historien afin de déterminer la manière dont cette différence a été produite. Pendant un siècle en effet, Les Grottes ont été la scène de l'affrontement entre volontés de modernisation et forces de résistance. Sont passées en revue les luttes successives contre les projets urbains proposés, contre la Ville ou plus généralement à l'encontre du système capitaliste.

Le troisième regard, immersif, est celui de l'habitant. Il fait la part belle aux entretiens, à la photographie ; il s'intéresse aux « communs » du quartier (les éléments et espaces gérés à l'échelle de l'îlot par exemple), aux traces des luttes urbaines (matérielles mais aussi institutionnelles et mémorielles) et à l'histoire militante du quartier, aux formes alternatives du vivre ensemble, à l'héritage de l'expérimentation sociale (qui explique notamment la présence d'un tissu associatif très dense), à cette « *forme de marginalité au centre* ».

Finalement, le quatrième regard prend de la hauteur par rapport au quartier – c'est celui du théoricien – et propose une réflexion sur les enjeux de la ville et sur les questions que pose la différence urbaine. Comme le mentionnent les auteurs, « *le patrimoine incertain des luttes urbaines, l'exploration des possibles de la rénovation, l'enchevêtrement de l'action directe et de la concertation, les dilemmes de la centralité, la maîtrise du foncier et sa gestion, les multiples formes de la participation ou encore la mise en partage des espaces du commun représentent autant de points de scansion des enjeux du développement de Genève et, plus largement, des villes d'Europe et d'ailleurs* » (p. 210).

Cette réflexion met ainsi en avant la question de la différence comme catégorie d'interprétation et de projet. En d'autres termes, comment faire de la place dans la ville à ce qui est différent ? Quelle place pour l'affirmation d'un autre cadre de vie (autogestion, convivialité, hospitalité, communauté, solidarité, participation, etc.), d'un droit à la marge ? On retrouve derrière ces interrogations la question du droit à la ville de Lefebvre, soit l'affirmation de la valeur d'usage de la ville contre l'extension de sa valeur marchande, de la possibilité pratique d'autodéterminer son cadre de vie, de gérer son logement, de décider de son voisinage, de prendre part à l'entretien des espaces publics.

Ce droit à la ville, à la vie urbaine, à la centralité renouvelée, se heurte à plusieurs écueils. Si le quartier a été soustrait aux critères de rente foncière étant donné qu'il est en mains publiques, il se trouve, de par sa centralité, au cœur d'enjeux se posant à l'échelle de l'agglomération (l'extension de la gare ferroviaire). Plus généralement, ce type de quartier n'aurait, selon les auteurs, plus pour ennemi l'urbanisme fonctionnel mais l'urbanisme de la diversité, de la mixité, de la convivialité, de l'urbanité, qui a été institué en norme. Dans ce modèle de la « ville garantie » est promue la diversité mais la différence – et sa portée critique – est mise de côté. Dans le cas des contrats de quartier par exemple, la différence serait en quelque sorte domestiquée.

Pour les auteurs, un quartier comme celui des Grottes « *abrite encore les aiguillons d'une critique renouvelée. Par l'invention d'un lien nouveau à l'État – passant par la maîtrise foncière, l'invention de formes institutionnelles où plane l'idéal d'autogestion ou encore la multiplication des scènes de négociation – et le maintien simultané de véritables espaces d'expérimentation aux frontières de la légalité, le quartier continue de différer dans l'ordre de la ville* » (p. 282).

Ce type d'ouvrage, outre sa portée générale sur la différence urbaine, apporte une contribution importante à l'analyse des transformations des quartiers des villes suisses¹. Si l'on peut regretter l'absence d'une réelle conclusion synthétisant et mettant en exergue les principaux enseignements et acquis de cette recherche, la richesse des points de vue et la pluralité des méthodes mobilisées font de ce travail de critique urbaine une précieuse source d'inspiration et de réflexion.

PATRICK RÉRAT,

Université de Lausanne et Université de Neuchâtel

¹ On peut mentionner à ce propos d'autres ouvrages rédigés par des urbanistes et/ou militants comme *Places de Grottes* de Philippe Gfeller (Éditions d'En bas, 2012) et *Luttès-ô-Flon. Une reconversion urbaine lausannoise mouvementée de 1984 à 2012* d'Urs Zuppinger (Éditions d'En bas, 2012).

TABLE DES MATIÈRES

Emmanuel RAVALET et Lourdes DIAZ OLVERA	
<i>Éditorial : Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines.....</i>	5
Marie-Christine FOURNY et Laurent CAILLY	
<i>Gérer les proximités et franchir les distances.</i>	
<i>L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine</i>	19
Catherine DIDIER FÈVRE	
<i>Être jeune et habiter les espaces périurbains : la double peine?.....</i>	35
Martine BERGER, Claire ARAGAU et Lionel ROUGÉ	
<i>Les mobilités des périurbains de l'Ouest francilien :</i>	
<i>vers une quête de proximité?</i>	53
Patrick RÉRAT, Daniel BAEHLER et Maureen GURTNER	
<i>Le choix de vivre en ville-centre :</i>	
<i>interactions entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne.....</i>	69
Sandra FIORI et Rachel THOMAS	
<i>Être piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée?</i>	83
Thibaut BESOZZI et Hervé MARCHAL	
<i>Avoir une place dans la «proximité urbaine».</i>	
<i>Ethnographie d'un centre commercial.....</i>	97
Léa MESTDAGH	
<i>Les jardins partagés franciliens : un espace d'entre-soi.....</i>	109
Anne-Laure PAILLOUX et Arnaud MÈGE	
<i>Militer pour la décroissance :</i>	
<i>du discours militant à la réappropriation de l'espace local.....</i>	121
Monique RUZICKA-ROSSIER	
<i>Le zonage revisité : l'enseignement de Tokyo</i>	133
 CONTRIBUTIONS HORS THÈME	
Jean-Marie HALLEUX	
<i>La structuration du domaine scientifique du développement territorial</i>	
<i>et l'importance à accorder aux revues internationales.....</i>	147
RECENSION : Elena Cogato Lanza <i>et al.</i> (2013). <i>De la différence urbaine.</i>	
<i>Le quartier des Grottes/Genève (par Patrick RÉRAT)</i>	157

Emmanuel Ravalet et Lourdes Diaz Olvera

Éditorial : Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines..... 5

Marie-Christine Fourny et Laurent Cailly

Gérer les proximités et franchir les distances.
L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine 19

Catherine Didier Fèvre

Être jeune et habiter les espaces périurbains : la double peine ? 35

Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rougé

Les mobilités des périurbains de l'Ouest francilien :
vers une quête de proximité ? 53

Patrick Rérat, Daniel Baehler et Maureen Gurtner

Le choix de vivre en ville-centre :
interactions entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne..... 69

Sandra Fiori et Rachel Thomas

Être piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ? 83

Thibaut Besozzi et Hervé Marchal

Avoir une place dans la « proximité urbaine ».
Ethnographie d'un centre commercial 97

Léa Mestdagh

Les jardins partagés franciliens : un espace d'entre-soi 109

Anne-Laure Pailloux et Arnaud Mège

Militer pour la décroissance :
du discours militant à la réappropriation de l'espace local..... 121

Monique Ruzicka-Rossier

Le zonage revisité : l'enseignement de Tokyo 133

CONTRIBUTIONS HORS THÈME

Jean-Marie Halleux

La structuration du domaine scientifique du développement territorial
et l'importance à accorder aux revues internationales..... 147

Recension : Elena Cogato Lanza *et al.* (2013). *De la différence urbaine.*
Le quartier des Grottes/Genève (par **Patrick Rérat**) 157