

Société neuchâteloise de géographie
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

VARIA

N° 13, 2020



EDITIONS
ALPHIL

PRESSES
UNIVERSITAIRES
SUISSES

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

VARIA

N° 13, 2020

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

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2021

Case postale 5

CH-2002 Neuchâtel 2

www.aphil.ch

www.aphilrevues.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*. *Géo-Regards* est, entre autres, référencé par Elsevier (Scopus), sur le portail Mir@bel, et par le Comptoir des presses d'universités. La revue figure sur la liste des revues scientifiques de l'Union géographique internationale.

N° 13, 2020

DOI : 10.33055/Geo Regards.2020.013.01

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: 40 fr.; couple: 60 fr.; étudiant(e): 20 fr. Abonnement (sans adhésion): 33 fr.

Société neuchâteloise de géographie

Case postale 53

2006 Neuchâtel

www.s-n-g.ch

Vente directe et librairie

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Case postale 5

2002 Neuchâtel 2

commande@aphil.ch

Vente version électronique

www.aphilrevues.ch

Rédacteurs en chef

Étienne Piguet (Université de Neuchâtel)

Patrick Rérat (Université de Lausanne)

Comité scientifique
et de rédaction

Roger Besson (Uni. de Neuchâtel), Patrick Bottazzi (Uni. de Berne), Frédéric Dobruszkes (Uni. libre de Bruxelles), Marion Ernwein (Uni. of Oxford), Marie-Christine Fourny (Uni. Grenoble Alpes), Jean-Marie Halleux (Uni. de Liège), Hugues Jeannerat (Uni. de Neuchâtel), Francisco Klauser (Uni. de Neuchâtel), Laurent Matthey (Uni. de Genève), Raffaele Poli (Uni. de Neuchâtel), Martine Rebetez (Uni. de Neuchâtel), Jean Ruegg (Uni. de Lausanne), Joëlle Salomon Cavin (Uni. de Lausanne, responsable de la présentation des thèses), Ola Söderström (Uni. de Neuchâtel), Thierry Theurillat (Haute École Arc), Mathieu van Criekingen (Uni. libre de Bruxelles)

Secrétaire de rédaction

Léonard Schneider (Université de Neuchâtel)

Traduction des résumés

Hubert Rossel et les auteurs

Photographies de couverture

Zoé Codeluppi, Jérémie Sanchez, Sven Daniel Wolfe

Responsable d'édition

Sandra Lena, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

« JE VOULAIS TESTER DE VIVRE DANS UN CONTENEUR » : MOTIVATIONS ET SATISFACTIONS RÉSIDENTIELLES DES ÉTUDIANTS DANS UNE RÉSIDENCE EN CONTENEURS

ALEXIS ALAMEL, Université de Lille, alexis.alamel@univ-lille.fr
CATALINA SANTANA BUCIO, Université Le Havre Normandie,
catalina.santana-bucio@doct.univ-lehavre.fr

RÉSUMÉ

Cet article propose une étude originale des motivations et satisfactions résidentielles des occupants d'une cité universitaire en conteneurs en France. En abordant l'émergence d'une forme atypique de logement étudiantin dans un contexte de forte demande, l'article contribue à approfondir le champ de recherche des mobilités résidentielles. Dans le cas étudié, l'originalité architecturale de la résidence en conteneurs joue un rôle prépondérant dans le choix résidentiel des étudiants. Par ailleurs, le logement conteneur est apprécié par les résidents pour sa qualité, son confort et sa proximité au lieu d'études. Toutefois, quelques divergences de satisfaction apparaissent au regard de certaines caractéristiques.

Mots-clés : motivations résidentielles, satisfactions résidentielles, logement étudiant, conteneurs, étudiants.

INTRODUCTION

En France, la question du logement est une des problématiques prééminentes pour les populations étudiantes, notamment pour les décohabitants. À chaque rentrée universitaire, les difficultés rencontrées par les étudiants pour se loger reviennent sur le devant de la scène, notamment, médiatique (LE MONDE, 2019). Premier poste de dépenses des étudiants (OVE, 2019), le logement étudiantin renvoie aussi aux conditions de vie, parfois difficiles, de ce public jeune souvent en transition vers la vie adulte (GALLAND, 1991). Cependant, les études (francophones) récentes portant sur la construction du choix résidentiel de l'étudiant et de sa satisfaction à l'égard de

son logement sont rares (ALAMEL, 2018) alors même qu'un approfondissement des connaissances sur ce sujet serait pertinent pour les institutions et les professionnels du logement.

Le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (MESRI) estime à 2,71 millions le nombre d'individus inscrits dans l'enseignement supérieur (ES) pour l'année universitaire 2019-2020¹ (MESRI, 2019). Entre 2000 et 2019, le nombre d'étudiants en France a augmenté de 26 %, soit plus de deux fois la hausse de la population résidant en France (10,7 %) sur la même période. Le boom démographique de l'an 2000 (MESRI, 2019), la recrudescence du nombre d'étudiants étrangers (+105 % sur les deux dernières décennies), dont la moitié provient du continent africain (MESRI, 2020) et la diversification des filières d'accès à l'enseignement supérieur (MOREAU, 2012) sont considérés comme étant les raisons majeures de l'accroissement de la population étudiante.

Cette massification de l'accès à l'enseignement supérieur en France n'a fait qu'aggraver la crise dans un secteur du logement qui met en relief la profondeur des inégalités socio-économiques au sein de la population étudiante (DRIANT, 2016). Dans plusieurs pays européens connaissant également une pénurie de logements étudiants tels que les Pays-Bas, l'Allemagne et la Norvège, certaines universités et/ou municipalités ont opté pour une solution novatrice : loger les étudiants dans des conteneurs maritimes. Qualifiés d'habitat non ordinaire² (HNO), celui-ci est généralement stigmatisé car n'appartenant pas au modèle dit « traditionnel » de l'habitat en termes d'emplacement, de taille, de forme, de fonction primaire. De par sa dimension mobile, il renvoie souvent à une situation résidentielle précaire et nomade (BERNARDOT, 2018). Pourtant, la déclinaison du conteneur en habitation tend à se répandre à travers l'Europe (THE GUARDIAN, 2015).

Nous pouvons, légitimement, nous demander quels sont les éléments imbriqués dans le choix résidentiel d'un étudiant à habiter dans un logement conteneur. Habiter dans une résidence universitaire atypique stigmatise-t-il ses habitants, en particulier les néo-décohabitants ?

La diffusion de cette forme de logement et les expériences résidentielles de ses occupants n'ont pas encore été explorées dans les recherches en sciences sociales alors même qu'elles pourraient constituer un levier intéressant pour mieux prendre en compte les perceptions des occupants d'habitat non ordinaire. C'est précisément dans cette lignée de développement de nouvelles orientations, tel que précisé par Coulter *et al.* (2016), et d'élargissement des objets de recherche que s'inscrit cette étude. S'intéressant à la résidence universitaire A'Docks du Havre (France), les objectifs de cette recherche sont d'examiner les motivations résidentielles des étudiants et d'analyser leur satisfaction par rapport à leur logement. En renforçant les connaissances sur les stratégies résidentielles du public étudiant, cette étude vise à contribuer à la fois aux littératures des mobilités résidentielles et des *student geographies*.

Dans cette optique, cet article aborde, dans un premier temps, la place singulière de la population étudiante dans la littérature des mobilités résidentielles. En second

¹ La part des étudiants inscrits à l'Université hors Institut technologique universitaire (IUT) constitue 56 % des effectifs étudiants.

² Cela inclut entre autres les caravanes, les péniches, les camping-cars, les yourtes et les conteneurs.

lieu, le contexte du logement étudiant en France est présenté. Le cas d'étude havrais et la démarche méthodologique sont ensuite décrits. Dans un dernier temps, les motivations et satisfactions résidentielles des logements en conteneurs sont analysées au regard de différents facteurs.

APPORTS THÉORIQUES DE LA LITTÉRATURE DES MOBILITÉS RÉSIDENNELLES

Thème central dans la réflexion des mobilités, l'étude des mobilités résidentielles a longtemps confronté les perspectives déterministes et humanistes telles que décrites par Boyle *et al.* (2014) aux visions structuralistes des macro et micro-analytiques telles qu'étayées par Cadwallader (1992). Qu'ils intègrent le rôle prépondérant des individus dans le processus de décision de mobilité ou qu'ils se concentrent sur les forces structurelles et exogènes opérant sur le comportement des individus, ces concepts ont par la suite été étoffés par une pluralité d'approches appliquées à l'étude des phénomènes résidentiels (RÉRAT, 2010). Par ailleurs, l'évolution perpétuelle des modes de vie dans les sociétés modernes occasionne couramment l'éclosion de nouvelles tendances conceptuelles appliquées aux études des mobilités résidentielles.

Illustrant ce foisonnement d'avancées conceptuelles et théoriques dans la discussion des mobilités résidentielles, les approches biographiques, et à travers elles la notion de trajectoire de vie (ou *life course perspective*), invitent à une plus grande considération de l'histoire de vie des individus dans les processus de mobilités (SCHEINER, 2017). Loin d'être linéaire, le parcours de vie des individus est jalonné d'événements clés motivant souvent une mobilité résidentielle tels qu'un concubinage, une naissance, un décès, un changement d'emploi et bien d'autres. Plusieurs travaux préconisent une consolidation des approches biographiques aux prismes des relations pratiques liant les parcours de vie des individus entre eux à travers l'espace-temps (BAILEY, BOYLE, 2004; COULTER *et al.*, 2016). Autre théorie émergente dans ce champ d'études, la *life oriented approach* souligne que les décisions des individus relatives aux différents domaines de la vie (le logement, la santé, l'éducation, le travail, les loisirs, etc.) sont interdépendantes entre elles et que ces choix de vie impactent la qualité de vie de ces mêmes individus (ZHANG, 2017). Cette approche vise à décloisonner la compréhension des choix de vie entre eux. Elle est notamment utilisée dans des travaux analysant la relation entre le choix résidentiel et les comportements de mobilité quotidienne (HEINEN *et al.*, 2018).

Significative dans la vie d'un individu ou d'un ménage, la décision d'emménager dans un logement s'apparie à la notion de choix résidentiel. Traduisant la mise en œuvre d'un mode de vie, le choix résidentiel met en balance à la fois les aspirations résidentielles spécifiques de la part des individus (NIJENSTEIN *et al.*, 2015) et les contraintes régissant ce choix (AUTHIER *et al.* 2010). D'une part, les aspirations représentent une sorte d'idéal nourri par des choix de vie, et des valeurs empreintes de distinction sociale (THOMAS, PATTARONI, 2012). Elles peuvent traduire une amélioration du cadre de vie et/ou du logement et représentent des préférences déclarées (RÉRAT, 2010). D'autre part, certaines contraintes peuvent peser sur le comportement des individus et limiter leur marge de manœuvre à enclencher un processus de mobilité. Par exemple, les obstacles induits par le marché immobilier

(i. e. prix du logement, disponibilité du logement, concurrence sur le marché, etc.) peuvent constituer un frein important à la décision de changer de logement tout comme une réévaluation des aspirations résidentielles en ajustant aux réalités du marché (MULDER, 2009). De plus, le choix résidentiel dépend en partie des besoins et préférences des individus ou des ménages (BRUN, BONVALET, 2002).

Particulièrement pertinente pour notre étude, l'approche behavioriste consiste à identifier les mécanismes sociopsychologiques imbriqués dans le comportement de mobilité ou d'immobilité des individus (KIM *et al.*, 2005). Cette approche expose la construction cognitive chez l'individu d'un seuil de satisfaction résidentielle comme amorce de mobilité, une fois que ce seuil de satisfaction est dépassé. En effet, la satisfaction liée au logement fait partie des nombreux facteurs tels qu'un changement dans les caractéristiques du ménage, une opportunité d'acquérir un bien plus attrayant, ou l'obtention de prêts immobiliers avantageux, qui peuvent inciter un individu ou un ménage à chercher un nouveau logement. Cette notion désigne l'adéquation des préférences de l'habitant et les conditions objectives de son environnement résidentiel par rapport à la situation actuelle (YOUSOUFI, 2011). Elle intègre des conditions résidentielles telles que le confort du logement, le niveau de bruit dans le voisinage, la criminalité, l'accès aux services et les espaces verts. Pour autant, la satisfaction résidentielle doit être perçue dans une construction multidimensionnelle et l'appréciation de ses éléments dépend des composantes socio-démographiques et économiques des résidents, ainsi que des caractéristiques physiques du logement occupé.

Des travaux examinant les choix résidentiels au niveau individuel (CAILLY, 2007) et du ménage (RÉRAT *et al.*, 2014) ainsi qu'auprès des familles (MULDER, 2007; THOMAS, PATTARONI, 2012) et des populations âgées (RÉRAT *et al.*, 2008) témoignent de la pluralité des déterminants intégrés dans les processus de choix résidentiels. Comme souligné par Nijënstein *et al.* (2015), au-delà des valeurs et croyances générées par des expériences de vie, des éléments plus subjectifs tels que la condition du logement et le sentiment de sécurité dans le quartier peuvent jouer un rôle significatif dans le choix résidentiel. Par exemple, dans son étude traitant du phénomène de la gentrification, Rérat (2012) soutient que les motivations résidentielles des «gentrifieurs» reposent principalement sur les aspects attrayants du logement (son emplacement, sa taille et son design) ainsi que sur deux facteurs favorisant l'épanouissement d'un mode de vie urbain que sont la proximité et l'accessibilité. Ainsi, le choix résidentiel est perçu comme une construction sociale faite d'arbitrages et de négociations entre les individus d'un ménage (AUTHIER *et al.*, 2010). Alors que l'étude des mobilités résidentielles recouvre un spectre étendu des diverses catégories sociales, les populations étudiantes ont fait l'objet d'un intérêt limité quant à leurs motivations et satisfactions résidentielles.

LA POPULATION ÉTUDIANTE : UN CAS À PART DANS LES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES

Dans la réflexion sur les mobilités résidentielles, les étudiants se distinguent d'autres catégories sociales telles que les actifs ou les retraités, compte tenu notamment du contexte temporaire de leur situation, de leur transition dans la vie adulte, de l'hétérogénéité de leurs profils socio-économiques et démographiques (par exemple

étudiants boursiers, étudiants internationaux, étudiants salariés, adultes en reprise d'études, etc.) ou encore de l'insuffisance de l'offre résidentielle leur étant spécifiquement réservée (résidence sociale ou privée). Par ailleurs, la situation résidentielle du double logement, à la fois proche du lieu d'études et au domicile parental, tend à renforcer le caractère mobile de cette population (BOYER *et al.*, 2001). La singularité de la population étudiante en tant que catégorie sociale s'illustre aussi dans le recensement de la population française³. En effet, les données concernant les individus résidant dans des logements dits « non-ordinaires » tels que les résidences étudiantes et les internats sont éparpillées car exclues des enquêtes habituelles, dues à des durées d'occupation de logement très variables allant de quelques mois à quelques années.

Si la littérature, principalement anglo-saxonne, des *student geographies* offre des éléments d'analyse prégnants quant aux mobilités résidentielles des étudiants (voir ALAMEL, 2018), l'étude des stratégies résidentielles mises en place par les étudiants est sporadiquement explorée dans le champ francophone des sciences sociales. Nous noterons toutefois les travaux de Bensoussan (1994) sur les processus de décohabitation et les stratégies de délocalisation des étudiants de la métropole lyonnaise, et de Pinto Baleisan (2014) sur les expériences et stratégies résidentielles des étudiants étrangers à Paris. En revanche, les travaux portant sur les processus de décohabitation des jeunes adultes, c'est-à-dire le départ du foyer parental, sont plus amplement développés (MAUNAYE, 2000 ; MAUNAYE, MOLGAT, 2003 ; VAN DE VELDE, 2008). La décohabitation représente une étape importante sur le chemin vers l'autonomie et l'indépendance du jeune adulte, au même titre que l'entrée dans la vie professionnelle et la formation d'un couple (GALLAND, 1991). Quitter le logement familial convie généralement le jeune à assumer des rôles auparavant occupés par les adultes tels que gérer son foyer, prendre ses propres décisions en matière de finances et de consommation, et mener sa propre vie sans la supervision parentale. Toutefois, cette transition dans la vie adulte varie en fonction des opportunités de poursuivre des études ou d'obtenir un emploi ainsi que des conditions financières permettant au jeune adulte de décohabiter (MULDER, 2009).

La décohabitation correspond donc au premier palier des mobilités résidentielles des étudiants. La distance entre le lieu d'études et le domicile parental est un facteur déterminant dans la décision de mobilité résidentielle. Plus le premier est éloigné du second, plus la mobilité résidentielle est motivée (BUCHMANN, KRIESI, 2011). Également, la structure familiale du jeune adulte joue un rôle primordial dans la décision de décohabiter. En effet, l'enclenchement de ce processus est en partie conditionné par les revenus personnels et/ou ceux des parents ainsi que par l'éligibilité aux aides publiques financières (LAFERRÈRE, LE BLANC, 2004). Selon une enquête de l'Observatoire de la vie étudiante (OVE) publiée en 2018, l'aide financière parentale représentait en moyenne 38 % des ressources des étudiants. En France, plus des deux tiers des étudiants résident hors du domicile parental (OVE, 2017). Pour les étudiants décohabitants vivant seul en France, le coût du logement représente en moyenne 47 % de leurs revenus mensuels, soit bien au-dessus des 36 % de la moyenne européenne de la population étudiante décohabitante. Pour autant, cette surcharge financière ne

³ Réalisé par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE).

constitue pas nécessairement un obstacle au processus de décohabitation. Par exemple, au Danemark où le coût du logement est équivalent à 64 % du revenu moyen mensuel de l'étudiant, 90 % des étudiants sont décohabitants. Van de Velde (2008) souligne que l'acquisition précoce de l'autonomie résidentielle est facilitée par des subventions financières conséquentes de la part des États.

L'une des caractéristiques inhérentes de l'étudiant décohabitant est que son parcours résidentiel est conjointement lié à la durée de ses études. Toutefois, les préférences résidentielles des étudiants peuvent rapidement changer, notamment chez les étudiants de licence⁴. Plusieurs facteurs peuvent amorcer un changement de logement : une installation en couple ou un emménagement dans une colocation, une insatisfaction résidentielle ou encore le souhait d'un degré d'autonomie supérieur. La migration résidentielle de l'étudiant d'une résidence universitaire à un logement du parc diffus offre aussi l'opportunité d'acquérir de nouvelles compétences (par exemple la recherche d'un logement et la maîtrise de son budget financier) (ALAMEL, 2015). En outre, la forte densité d'individus⁵ dans un logement d'une résidence universitaire peut aussi peser dans l'intention de l'étudiant de déménager dans un logement ou un environnement moins fréquenté.

LE CONTEXTE DU LOGEMENT ÉTUDIANT EN FRANCE

En amont de l'éclairage sur la situation actuelle du logement étudiant en France, il semble opportun de rappeler dans les grandes lignes son évolution historique.

Dans les années 1980, et malgré une deuxième vague de massification des effectifs étudiants (une hausse de 600 000 inscrits en dix ans), la production de logements étudiants est restée limitée. Au cours de la décennie suivante, l'augmentation des effectifs étudiants s'est poursuivie à un rythme soutenu : 1,7 million d'étudiants dans l'ES dont 68 % à l'Université en 1990. Cependant, le nombre de logements gérés par les CROUS⁶ plafonne à 150 000. Le « Plan social étudiant », institué à la rentrée 1991 a permis, entre autres, la production notable de logements étudiants dans le parc social. Lancé quasi simultanément, le plan « Université 2000 », visant à démocratiser l'accès à l'ES, a engendré la réorganisation des cartes universitaires en créant de nouveaux établissements, des universités multipolaires et des antennes universitaires (BARON, 2010). Ce rééquilibrage territorial opéré par l'implantation d'établissements de l'ES proche des futurs étudiants a engendré, pour certains étudiants, un report de la décohabitation (GRUEL *et al.*, 2009).

À la rentrée universitaire de 2018, 172 600 logements⁷ CROUS étaient disponibles (CROUS, 2019), ce qui est largement insuffisant pour répondre à une demande foisonnante. Face à cette pénurie profonde, le gouvernement a lancé son

⁴ Diplôme national et grade universitaire de premier cycle de l'ES français.

⁵ Le terme « *crowding* » est souvent employé dans la littérature anglo-saxonne des mobilités résidentielles.

⁶ Créés en 1955, les centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires (CROUS), établissements publics administratifs placés sous la tutelle de l'État, sont les opérateurs publics de la construction et de la gestion des nouvelles résidences étudiantes.

⁷ Le CROUS a construit ou pris la gestion de 27 500 nouvelles places entre 2011 et 2018.

«Plan 60 000 logements étudiants» visant à créer 60 000 nouveaux logements étudiants d’ici à 2022. Cet objectif ambitieux se greffe, d’une certaine mesure, aux divers plans (les plans «Anciaux 1» en 2004, «Anciaux 2» en 2008, et «40 000» en 2014) qui se sont succédé au cours des deux dernières décennies par les différents gouvernements et dont le bilan d’ensemble est mitigé. Par exemple, les objectifs combinés des plans Anciaux 1 et 2 planifiaient la construction de 90 000 logements entre 2004 et 2012. Selon les données du ministère du Logement, seulement 51 % des nouveaux logements préconisés furent livrés.

Une enquête de l’OVE, publiée en 2017, indique que 31,3 % des étudiants sont cohabitants (c’est-à-dire qu’ils résident chez leurs parents), 32,5 % vivent en location (seul ou en couple), 11,2 % en colocation ou sous-location, 12,2 % en résidences universitaires et 12 % appartiennent à une autre catégorie (propriétaire, internat, etc.). Le logement dans le parc diffus reste la destination principale des étudiants en quête d’un logement et s’est amplifié avec l’essor des colocations étudiantes. La pénurie et les inégalités de l’accès au logement pour les étudiants a aussi généré le développement de nouvelles solutions de logement pour les étudiants. C’est notamment le cas des logements collectifs «KAPS» (pour «kolocation à projets solidaires»), répartis dans 28 villes et 53 quartiers de France, qui proposent aux étudiants un logement à loyer attractif (usuellement inférieur à 250 euros mensuels) à travers un engagement civique (des cours de cuisine, de théâtre, une aide aux devoirs pour les enfants, etc.) opéré dans des quartiers en mal de mixité sociale. Toutefois, avec 817 étudiants vivant dans des KAPS en 2019, cette alternative ne vise pas à résoudre à elle seule, le manque de logements étudiants en France. En revanche, l’éclosion d’un bâti résidentiel original et novateur pourrait s’avérer être une option crédible face à la pénurie : nous prenons ici l’exemple des logements conteneurs.

Initialement conçu pour améliorer le transport de marchandises dans les années 1950 aux États-Unis, le conteneur maritime a vu émerger de nouvelles. L’installation de la résidence «Container City» en 2001, dans le quartier londonien de Trinity Buoy Wharf, et dans le but de réduire la pénurie de logements et d’innover dans les techniques de construction du bâti résidentiel, est devenue la figure de proue de l’habitat modulaire en milieu urbain. Profitant de l’engouement suscité par la réussite de ce projet, plusieurs municipalités néerlandaises, confrontées à une crise profonde du logement pour les jeunes adultes, et notamment les étudiants, ont décidé de construire des résidences en conteneurs (HOCHSTENBACH, BOTERMAN, 2015). À la fin des années 2000, des habitations en conteneurs pour étudiants se sont implantées dans plusieurs communes telles que Groningen, Delft, Almere, Amsterdam⁸ et Utrecht⁹. Le coût et la vitesse de production avantageux, et la construction *off-site* réduisant les nuisances diverses (par exemple sonores, visuelles et atmosphériques) sont parmi les arguments qui ont convaincu les institutions de développer cet habitat modulaire. Ce concept résidentiel s’est ensuite exporté dans de nombreuses villes européennes où le marché du logement étudiant est tendu, comme à Barcelone, à Berlin, à Bergen, à Copenhague et à Stockholm. La ville du Havre est la seule en France à accueillir une résidence étudiante en conteneurs.

⁸ À ce jour, la résidence en conteneurs de «Wenckebachweg» (auparavant «Keetwonen»), située à proximité de la prison amstellodamoise (fermée depuis 2016), est, avec 1 000 logements disponibles, la plus importante recensée au monde.

⁹ Les conteneurs de la résidence qui étaient implantés depuis 2004 sur le campus Uithof de l’Université d’Utrecht ont été déplacés il y a quelques années et revendus à des particuliers.

LA RÉSIDENCE A'DOCKS AU HAVRE : FACTEUR DE REDYNAMISATION D'UN QUARTIER EN TRANSFORMATION

Bien que la Normandie fasse partie des régions ayant parmi les effectifs inscrits les plus restreints dans l'ES (104 497 inscrits en 2017-2018), elle subit une pénurie accrue de logements étudiants dans ses principales villes universitaires telles que Caen, Rouen et Le Havre. Cette situation peut paraître paradoxale dans le cas de la ville du Havre (183 000 habitants) où la taille de la population n'a cessé de diminuer depuis le milieu des années 1970. En effet, cette ville a subi de plein fouet la désindustrialisation. C'est dans ces circonstances que l'Université du Havre-Normandie a été créée en 1984. En 1995, arrive au pouvoir municipal Antoine Rufenacht, Havrais issu d'une famille bourgeoise d'origine suisse, qui était l'opposant historique à la municipalité communiste depuis les années 1970. Il entreprend une série de projets urbains, afin d'augmenter l'attractivité de la ville. Après avoir lancé des projets de réhabilitation des quartiers les plus pauvres, la politique municipale s'est donné comme objectif de reconquérir le front de mer, réinvestissant des espaces délaissés par l'arrêt d'activités industrialo-portuaires (SANTANA BUCIO, 2018). Dans ces espaces, de nouvelles fonctions, notamment résidentielles, sont aménagées.

Dans ce contexte, les étudiants apparaissent comme une catégorie nécessaire pour participer à la redynamisation de ce quartier, voire de la ville. En 2020, la part d'étudiants s'élevait à 12 % de la population locale (AURH, 2019), soit une proportion stable depuis 2011. *A contrario*, dans le quartier Saint-Nicolas, où se situe la résidence étudiée, la part d'étudiants a augmenté de 3,5 % entre 2010 et 2016. Plusieurs établissements d'ES ont été « déplacés » d'autres quartiers de la ville vers celui de Saint-Nicolas (par exemple l'Institut d'éducateurs spécialisés, l'École de la marine marchande, IUT) où de nouvelles écoles se sont installées (Sciences Po, écoles d'ingénieurs). En tant que partenaire, le CROUS a contribué à ces transformations en construisant la résidence en conteneurs, A'Docks, en 2010 et la résidence Saint-Nicolas en 2012. Au début des années 2010, le plan local d'urbanisme pointait le manque significatif de logements étudiants au Havre. Les propositions du plan local d'habitat ont permis de combler en partie ce déficit avec une hausse de 60 % de logements étudiants entre 2010 et 2016. Le plan local d'habitat actuel (2016-2021) continue de mettre la population étudiante au cœur de divers projets d'aménagements qui doivent contribuer au rayonnement de l'ensemble de l'agglomération.

Pour la construction de la résidence A'Docks, les porteurs du projet (municipalité, CROUS, université, etc.) se sont inspirés des projets en conteneurs aux Pays-Bas. La rapidité de construction a été jugée comme un atout considérable. La résidence est composée de 100 studios en conteneurs de 24 m², empilés sur trois étages et disposés en deux rangées qui se font face. Localisée dans un quartier en pleine rénovation à une vingtaine de minutes à pied du centre-ville, la résidence est aussi située au bord d'un bassin, à proximité de la zone portuaire où les conteneurs sont omniprésents. La résidence se fond ainsi dans le paysage (voir photo 1). L'inauguration de la résidence A'Docks, en 2010, fut très médiatisée¹⁰ à cause de sa

¹⁰ Pour ne citer que certains titres de médias: «Le Havre met ses étudiants en conteneurs dès la rentrée 2010», *Le Point*, 24 août 2010; «Au Havre, les étudiants dormiront dans des conteneurs»,



Photo 1 : La résidence A'Docks au Havre (A. Alamel, février 2019).

conception architecturale innovante. À cela, se sont ajoutées des critiques formulées par les premiers occupants et relayées par les syndicats étudiants. Les réprobations concernaient principalement les problèmes d'isolation thermique et, déjà à l'époque, le manque d'animation et de vie sociale¹¹.

CADRAGE MÉTHODOLOGIQUE

Cette enquête qui s'est déroulée entre février et mars 2019, combine des approches quantitatives et qualitative à travers, respectivement, la production d'un questionnaire et la réalisation d'entretiens semi-directifs. Dans une approche behavioriste, qui s'intéresse à l'environnement subjectif de l'habitant, le questionnaire est privilégié afin d'identifier l'influence de facteurs résidentiels dans le comportement de l'individu (RÉRAT, 2010; THOMSEN, EIKEMO, 2010). Le questionnaire permet aussi d'investiguer une population plus vaste, ce qui était souhaité dans le cadre de notre étude. Quant à l'entretien, il permet une analyse plus fine des trajectoires résidentielles et facilite ainsi l'appréhension de la pluralité des facteurs influençant la mobilité résidentielle (BRUN, BONVALET, 2002). Agrégées, ces analyses quantitatives et qualitatives apportent un éclairage précieux et complémentaire (HARRIS, BROWN, 2010) sur les motivations et satisfactions résidentielles des étudiants.

Le Parisien, 6 février 2010; «Des conteneurs recyclés en résidence universitaire», 20 minutes, 30 août 2010.

¹¹ *Cité A'Docks. Enquête de satisfaction*, 7 au 9 mars 2011, CROUS de Rouen; Conseil municipal de la ville du Havre, février 2011.

Une version test du questionnaire a tout d’abord été diffusée auprès de quinze étudiants de sciences sociales en licence. Étape centrale du processus de production de données, la phase de test permet notamment d’éliminer les sources potentielles de biais, les erreurs de compréhension ou d’interprétation, et de valider le questionnaire comme méthode adéquate pour recueillir des données. Avant d’effectuer la passation, en porte à porte, de la version finale du questionnaire, les auteurs ont pu récupérer auprès du bailleur, un listing des logements occupés avec notamment les nom-prénom et l’année de naissance des résidents. Ainsi, sur les 100 studios que compte la résidence, 82 étaient occupés : 47 par des hommes (57%) et 35 par des femmes (43%) pour une moyenne d’âge globale de vingt ans. Le début de l’année calendaire coïncide généralement avec les périodes de stage pour les étudiants, expliquant ainsi ce taux de vacance élevé. La passation du questionnaire a été faite sur plusieurs jours et à différents moments de la journée afin de pouvoir « capter » les étudiants lorsqu’ils étaient présents dans leur logement. Une dizaine ont toutefois décliné la participation à notre étude, alors que les autres étaient absents de leur logement (ou n’ont pas souhaité ouvrir la porte).

Nous avons recueilli 43 questionnaires, soit 52% de la population présente au moment de l’enquête. Nous observons une surreprésentation d’hommes (63%) dans notre échantillon, mais qui reste proche de la composition de la résidence. En moyenne, les étudiants interrogés ont 20,7 ans avec un écart-type (s) de 2,87. Dans ce questionnaire nous nous sommes intéressés à la satisfaction des étudiants par rapport au logement, à leur sensibilité sur les questions écologiques, leurs pratiques de recyclage et de consommation énergétique. Nous les avons également interrogés sur leurs origines sociales et géographiques, ainsi que sur leur filière d’études. Une échelle de Likert a été utilisée afin que l’enquêté évalue de 1 à 5 son appréciation quant à différents éléments liés à son logement et/ou à sa situation résidentielle. Pour une meilleure compréhension, lors de la présentation de cette question, nous avons précisé aux participants que le score « 1 » correspondait à « très insatisfait » et que la note « 5 » équivalait à « très satisfait ». L’emploi d’une échelle de Likert est courant dans l’évaluation des satisfactions résidentielles (KÄHRİK *et al.*, 2012).

À la fin du remplissage du questionnaire, de manière systématique, nous avons demandé aux répondants s’ils souhaitaient partager leur expérience résidentielle de manière plus approfondie. La démarche inductive nous a permis d’acquérir, de façon progressive, une compréhension plus affinée de l’expérience résidentielle des individus (HARRIS, BROWN, 2010). Au total, 19 entretiens semi-directifs (10 hommes et 9 femmes), d’une durée moyenne de trente minutes, ont été conduits dans le logement des habitants. Le tableau 1 présente la composition démographique des interviewés. Le lieu de l’entretien a permis aux étudiants d’être à la fois plus à l’aise durant nos échanges et aussi plus précis car ils pouvaient nous faire constater de visu certains problèmes du logement (problème de chauffe-eau, affaissement du sol, etc.) tout comme son aménagement intérieur. Le but général de nos entretiens était de mieux connaître leurs trajectoires et motivations résidentielles. La grille d’entretien ciblait également leurs perceptions du logement conteneur, du quartier et de la ville du Havre. Nous nous sommes aussi intéressés à leurs pratiques en termes de consommation énergétique et de pratique du tri sélectif. Ces données qui ont fait l’objet d’une analyse thématique assistée par le logiciel NVivo, nous ont permis de mieux cerner l’expérience et le niveau de satisfaction des résidents sur différents aspects tels que le logement, la résidence, le quartier et la ville.

Tableau 1 : Composition sociodémographique de l'échantillon des entretiens

STATUT ET SEXE	ANNÉE ET FORMATION D'ÉTUDES	TYPE DE LOGEMENT OCCUPÉ PRÉCÉDEMMENT	ANCIENNETÉ DANS LA RÉSIDENCE EN MOIS (AU MOMENT DE L'ENQUÊTE)	ENVISAGE DE RESTER DANS LA RÉSIDENCE ?
Étudiant 1	1 ^{re} année IUT Génie civil	Maison	6	Oui
Étudiant 2	1 ^{re} année IUT Génie civil	n.d	6	Oui
Étudiant 3	2 ^e année IUT Génie civil	Maison à la campagne	30	Non (suite des études hors Le Havre)
Étudiant 4	Master 2 Chimie	Résidence CROUS à Marseille	1	Non (fin période de stage)
Étudiant 5	2 ^e année IUT Génie civil	Chambre étudiante chez particulier	6	Non (suite des études hors Le Havre)
Étudiant 6	1 ^{re} année BTS	Appartement à Paris	6	Oui
Étudiant 7	2 ^e année Licence INFOCOM	Maison à la campagne	6	Oui
Étudiant 8	2 ^e année Licence en informatique	Appartement à Paris	6	Oui
Étudiant 9	3 ^e année Licence Génie civil	n.d	6	Oui
Étudiant 10	3 ^e année Licence en Anglais	Maison	18	Ne sait pas
Étudiante 1	2 ^e année Licence Affaires internationales	Maison	30	Oui
Étudiante 2	1 ^{re} année en École d'art	Maison	6	Oui
Étudiante 3	1 ^{re} année d'École préparatoire	Maison	6	Non (part en colocation)
Étudiante 4	1 ^{re} année Licence économie et gestion	Appartement à Paris	6	Oui
Étudiante 5	3 ^e année IUT INFOCOM	Maison à la campagne	6	Non (retour à Caen)
Étudiante 6	1 ^{re} année Licence sciences dures	Maison	6	Non
Étudiante 7	1 ^{re} année Licence de lettres	Maison à la campagne	6	Oui
Étudiante 8	1 ^{re} année BTS photographie	Maison	6	Oui
Étudiante 9	1 ^{re} année d'École préparatoire	Maison	6	Oui

Source : enquête.

LA PLURALITÉ DES MOTIVATIONS RÉSIDENTIELLES

L'analyse des 19 entretiens semi-directifs nous a permis d'identifier les raisons pour lesquelles les étudiants ont opté pour le logement conteneur. La première remarque que nous pouvons adresser est que la plupart des enquêtés avaient déjà entendu parler de la résidence A'Docks avant d'y emménager, soit dans les médias (articles de presse, reportages télévisés, sites Internet, etc.), soit par des proches. Les étudiants interrogés nous ont tous fait part de la curiosité suscitée et de l'attrait éprouvé par l'originalité de cette résidence en conteneurs qui constituait, pour une vaste majorité, leur premier choix de logement :

«Au début quand j'ai appris que je venais au Havre, j'étais assez curieux de venir vivre dans un conteneur. Ce n'est pas souvent qu'on peut vivre dans un conteneur. Au final, je suis plutôt satisfait.» (Étudiant 3)

«Je trouvais que c'était sympa. C'est la structure qui m'a attirée le plus. Je voulais tester de vivre dans un conteneur. La situation aussi, elle n'est pas mal. Le quartier est assez sympa. Ce n'est pas trop loin de la fac.» (Étudiante 1)

De par sa conception architecturale innovante et singulière, de nombreux résidents ont admis vouloir faire partie de cette «aventure résidentielle» car ils n'auraient probablement pas d'autre opportunité d'habiter un logement conteneur. Plusieurs enquêtés ont relaté qu'occuper un logement étudiant n'existant nulle part ailleurs en France renvoyait à une notion de «prestige». Selon eux, revendiquer qu'on habite dans un logement conteneur suscite l'intérêt d'autres personnes. Ainsi, l'opportunité de vivre dans un habitat non ordinaire constitue un déterminant résidentiel singulier et encore inexploré dans la littérature des mobilités résidentielles.

Comme le montre la figure 1, les motivations résidentielles des étudiants de la cité A'Docks sont plutôt homogènes. Les facteurs de proximité au lieu d'études, le rapport qualité-prix et la taille du logement sont aussi fortement considérés dans le choix résidentiel des individus ; ce n'est pas inhabituel (THOMSEN, EIKEMO, 2010). D'une part, l'accès aux établissements de l'ES du centre-ville est facilité par la liaison en bus depuis la résidence et pour les étudiants se déplaçant à pied ou à vélo, le trajet n'excède que rarement vingt minutes. L'emplacement de la résidence dans un territoire industriel-portuaire et ses implications (par exemple un trafic routier important, des vibrations dans la structure du logement causées par le passage de poids lourds, la vue sur les cheminées des usines et le bruit causé par les travaux de chantiers pour la réhabilitation du quartier) ne semble pas avoir dissuadé les étudiants. D'autre part, avec un loyer de 372 €¹² comprenant les charges (eau, électricité et Internet) ce qui leur évite de multiplier les démarches administratives, les résidents jugent la qualité de leur studio bien supérieure aux logements CROUS disponibles en centre-ville et pour un coût semblable.

¹² Cela n'inclut pas les différentes aides sociales au logement auxquelles sont éligibles ces étudiants.

pour les étudiants, les enquêtés perçoivent le conteneur comme un logement « ordinaire » avec un confort convenable et un loyer abordable. Les pratiques effectuées au sein du logement conteneur (par exemple manger, dormir, étudier, se détendre, etc.) ne diffèrent pas de celles d'un logement plus conventionnel. Alors que « l'effet de légitimité résidentielle » aurait pu être considéré (GILBERT, 2012), les entretiens ont confirmé la faculté qu'ont les étudiants à s'adapter à l'occupation temporaire d'un logement (ALAMEL, 2015). Enfin, quasiment tous les étudiants interrogés envisagent de rester dans la résidence A'Docks jusqu'à la fin de leurs études. Parmi les arguments avancés, le fait d'être prioritaire en cas de renouvellement du bail et la simplicité des démarches administratives avec le CROUS ont contribué au souhait de poursuivre leur « aventure résidentielle ». La satisfaction résidentielle, examinée ci-après, est aussi considérable dans la décision de rester dans le logement.

LE CONTENEUR : UN LOGEMENT QUI RÉPOND GLOBALEMENT AUX BESOINS DES RÉSIDENTS

Quelques mois après l'ouverture de la résidence A'Docks, le CROUS du Havre¹³ a réalisé une enquête de satisfaction auprès des résidents. Le taux de réponse de cette enquête est relativement similaire à celui de notre étude, nous permettant de comparer certains résultats. La figure 2 présente les degrés de satisfaction des 43 résidents ayant complété le questionnaire. Dans l'ensemble, les résidents sont satisfaits de leur logement. La note moyenne de la satisfaction générale est de 4 sur 5. 11 enquêtés sur 43 estiment être très satisfaits de leur logement et 25 se disent être satisfaits. La note moyenne de la satisfaction du logement est de 4 ($s = 0,8$). Ce degré élevé de satisfaction générale par rapport au logement est semblable à celui observé dans l'enquête du CROUS de 2011. Les autres facteurs bénéficiant d'un fort degré de satisfaction sont la qualité du logement et son confort. Un modèle de régression linéaire a démontré que la qualité du logement ($R^2 = 0,64$) joue un rôle significatif dans la satisfaction globale du logement. La qualité du logement a déjà été reconnue comme impactant la satisfaction résidentielle des étudiants (AMOLE, 2009; THOMSEN, EIKEMO, 2010). Également, l'accès au transport en commun est jugé très satisfaisant par quasiment la moitié des participants. Ce degré de satisfaction est bien supérieur à celui mesuré dans l'enquête du CROUS où la situation de la résidence par rapport aux déplacements quotidiens était moyennement perçue. Toutefois, entre la période des deux enquêtes, un arrêt de bus jouxtant la résidence a été installé, ce qui a répondu aux attentes des étudiants les plus insatisfaits.

Concernant les déterminants résidentiels ayant été négativement évalués, l'ambiance générale et la sécurité au sein de la résidence sont ceux qui présentent les degrés de satisfaction les plus faibles. Lors de nos entretiens, les enquêtés ont déploré l'absence notable de vie sociale dans la résidence due à une offre insuffisante d'événements organisés par le CROUS :

« Au sein de la résidence, il y a rien du tout. Je connais mes copains mais... C'est vrai que c'est pas Jules Lecesne, c'est une autre résidence CROUS. J'ai l'impression que c'est le QG du CROUS. Il se passe beaucoup d'activités. Ici, il y a rien du tout. » (Étudiant 4)

¹³ Le CROUS du Havre nous a gracieusement communiqué cette enquête.

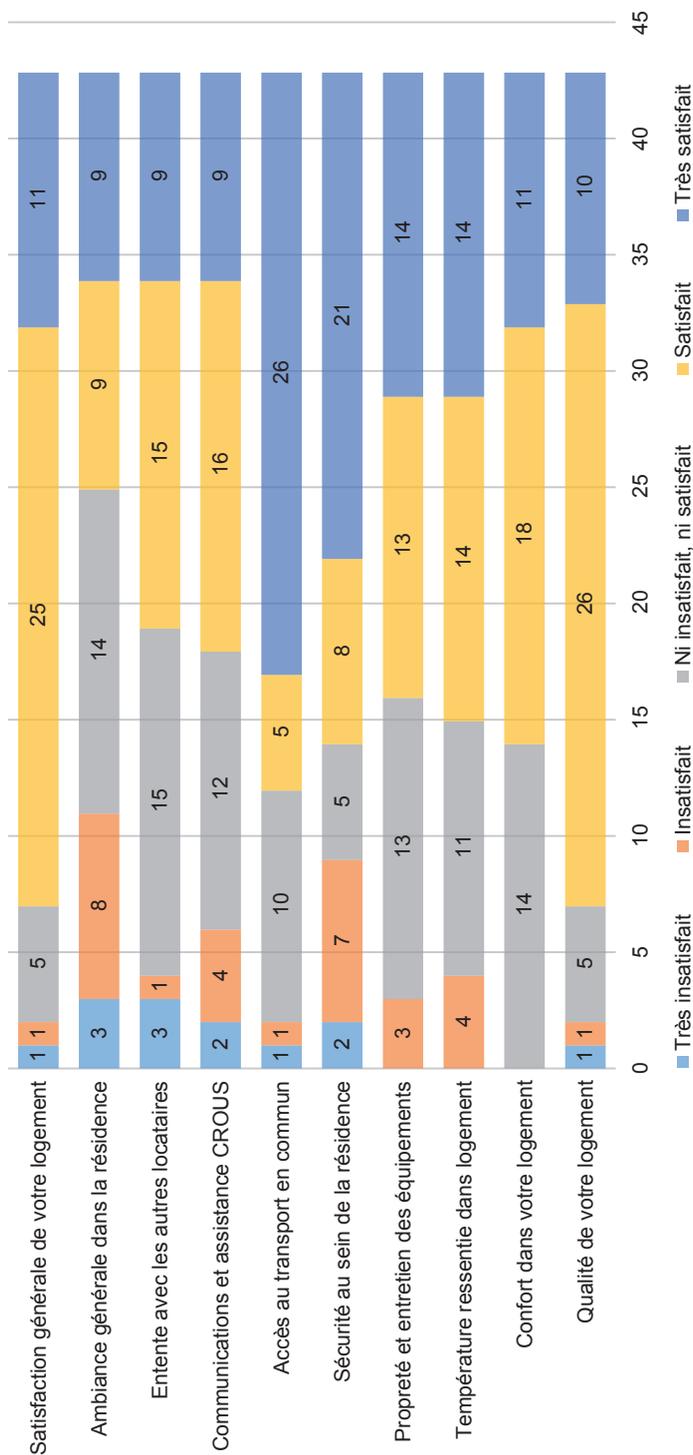


Figure 2 : Degrés de satisfaction des résidents enquêtés

La position excentrée de la résidence viendrait aussi accentuer ce sentiment d'isolement avec, notamment, l'absence de lieux de sociabilité (cafés, bars, etc.) près de la résidence. Les étudiants doivent se rendre dans les quartiers du centre-ville, s'ils veulent profiter de la vie étudiante havraise. De ce fait, certains étudiants craignent de passer à côté de leur expérience étudiante alors que celle-ci peut s'avérer déterminante dans la transition vers la vie d'adulte (GRUEL *et al.*, 2009). La faible satisfaction liée à la vie sociale était aussi soulignée dans l'enquête du CROUS où 86% des répondants la jugeaient insatisfaisante. Le manque d'interactions entre les résidents et parfois la mise à distance du voisinage s'apparentent à des «logiques de démarquage» (GILBERT, 2012).

Cette enquête révélait aussi que 88% des sondés étaient satisfaits de la sécurité au sein de la résidence. Ce taux de satisfaction a chuté à 67% entre 2011 et 2019. En effet, plusieurs résidents interviewés nous ont fait part de leurs inquiétudes concernant une recrudescence de vols de vélos, pourtant rangés dans un garage clos au sein de la résidence. L'absence de personnel dans la loge de la résidence, comme cela est fréquent dans les cités CROUS, renforce cette perception mitigée. Enfin, certains des étudiants interviewés ont estimé que la qualité de l'isolation thermique de leur logement conteneur était déficiente. Cependant, une utilisation soutenue des radiateurs permet aux résidents d'être globalement satisfaits de la température ressentie dans leur logement (voir fig. 2).

NIVEAUX DE SATISFACTION ET CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Dans l'étude des mobilités résidentielles, les variables démographiques sont généralement perçues comme impactant le niveau de satisfaction (ALAMEL, 2015; CHRISTIE *et al.*, 2002). Nous émettons l'hypothèse que les variables du genre et le niveau d'études influencent la satisfaction des résidents.

SATISFACTION EN FONCTION DU GENRE

L'analyse de la variance entre la satisfaction générale du logement et le sexe des résidents révèle que le genre n'a pas d'influence significative sur la satisfaction au logement. Pour d'autres facteurs tels que le confort du logement, sa qualité, la propreté et l'entretien des équipements de la résidence, la satisfaction des femmes se manifeste plus que celle des hommes. L'analyse des entretiens suggère que les résidentes ont plus tendance à aménager et décorer leur studio à leur convenance que les hommes. Cette plus grande personnalisation (voire appropriation) du logement contribue à améliorer le confort perçu par son occupant. Également observés par Bozouls (2019), l'aménagement et la décoration du logement participent pour les femmes à la socialisation résidentielle.

En revanche, les déterminants résidentiels où les notes moyennes des hommes sont largement supérieures à celle des femmes concernent l'entente avec les autres locataires, les communications et l'assistance du CROUS, et la température ressentie dans le logement. Plusieurs résidents interrogés ont affirmé avoir des camarades de classe habitant dans la résidence, ce qui pourrait expliquer la différence d'appréciation en termes de liens amicaux entre les différents résidents. Enfin, plusieurs résidentes ont exprimé avoir rencontré des problèmes avec le CROUS concernant des demandes de réparation dans le logement (par exemple des problèmes de chauffage, des toilettes qui fuient, le ballon d'eau chaude en panne, etc.). Ces expériences malencontreuses, plus récurrentes chez les femmes que chez les hommes, participent à la faible notation de cet élément par les résidentes.

Tableau 2 : Scores moyens de satisfaction d'éléments résidentiels par sexe et niveau d'études des résidents

ÉLÉMENTS RÉSIDENTIELS DE SATISFACTION	SCORES MOYENS PAR SEXE		SCORES MOYENS PAR NIVEAU D'ÉTUDES			
	HOMMES (N=27)	FEMMES (N=16)	1 ^{re} ANNÉE (N=17)	2 ^e ANNÉE (N=10)	3 ^e ANNÉE (N=7)	4 ^e ANNÉE ET PLUS (N=9)
Qualité de votre logement	3,9	4,1	3,8	3,9	4,3	4,3
Confort dans votre logement	3,8	4,1	3,9	3,6	4,1	4,1
Température ressentie dans votre logement	4,2	3,4	3,8	3,9	3,7	4,1
Propreté et entretien des équipements	3,8	4,1	3,8	4,2	3,6	3,9
Sécurité au sein de la résidence	3,9	4,0	3,9	4,6	3,6	3,4
Accès au transport en commun	4,2	4,3	4,6	4,0	4,7	3,6
Communications et assistance CROUS	3,9	3,1	3,6	3,5	3,7	3,7
Entente avec les autres locataires	3,8	3,3	3,6	3,7	4,0	3,2
Ambiance générale dans la résidence	3,4	3,1	3,1	3,7	3,9	2,8
Satisfaction générale de votre logement	4,0	4,1	3,8	4,2	4,1	4,2

SATISFACTION EN FONCTION DU NIVEAU D'ÉTUDES

Le tableau 2 montre que l'évaluation des déterminants résidentiels est sensible au niveau d'études des résidents. Les moyennes d'appréciation des étudiants de première année sont généralement inférieures à celles de leurs camarades de deuxième année et plus. Les étudiants ont donc tendance à être plus satisfaits de leur logement au fil des années. Forts de précédentes expériences en résidences étudiantes, les étudiants de licence 2 et 3 ont, en moyenne, attribué des notes d'appréciation élevées par rapport à la qualité de leur logement. Ils le jugent plus spacieux que les chambres standards de 9 m² et que certains enquêtés ont déjà occupées auparavant. La taille du logement est un facteur déterminant à la satisfaction du logement et comme le précisent Némoz et Bousquet (2007 ; 51) « *quelle que soit l'année d'études, ce sont pour les plus petits logements que l'insatisfaction est la plus grande* ».

L'écart de satisfaction est plus marqué pour le facteur concernant l'ambiance générale dans la résidence. La quasi-totalité des étudiants de 1^{re} année sont des néo-décohabitants. Pour ces derniers, vivre en résidence favorise l'acquisition d'un capital social (HOLTON, 2016) et, pour quelques-uns, l'absence de vie sociale dans la

résidence ainsi que l'apprentissage, parfois délicat, de la vie en autonomie (BOYER *et al.*, 2001) peuvent entraîner une perte de repères :

« *Quand on arrive et qu'on ne sait pas où on met les pieds, c'est toujours bien d'avoir des repères et se faire des connaissances.* » (Étudiant 4)

Quant aux étudiants de 4^e année et plus, qui possèdent des expériences résidentielles plus fournies que celles des étudiants de licence, les scores moyens sont les plus élevés pour la qualité du logement, la satisfaction générale et le confort. Les entretiens avec des étudiants de master suggèrent que les caractéristiques physiques du logement conteneur (par exemple la taille, le design et l'agencement intérieur) sont jugées supérieures à celles d'un logement étudiant traditionnel. Leurs vécus résidentiels, notamment au sein du CROUS, et leurs connaissances du territoire havrais leur ont permis d'effectuer un choix résidentiel jugé comme « plus réfléchi ». Par ailleurs, ce niveau de satisfaction élevé peut être perçu comme le résultat de la consolidation de compétences en matière d'accès à un logement satisfaisant au fil des ans comme cela a été précédemment souligné par Christie *et al.* (2002).

CONCLUSION

Cet article qui vise à examiner les motivations et satisfactions résidentielles des étudiants logeant dans l'unique résidence universitaire de France en conteneurs présente un double enjeu. Le premier consiste à éclaircir les processus de mobilités résidentielles de jeunes adultes alors que la littérature porte davantage sur des individus ou des ménages adultes (RÉRAT, 2012; THOMAS, PATTARONI, 2012) et au regard de logement dit traditionnel. Notre étude montre que dans un contexte de crise du logement étudiant (DRIANT, 2016), la solution de l'habitat conteneur représente une alternative appréciée par ses occupants. L'importante médiatisation qu'a reçue cette résidence modulaire a, dans de nombreux cas, convaincu les étudiants d'en faire leur premier choix résidentiel parmi les logements CROUS de l'agglomération havraise. En 2007, Némoz et Bousquet se demandaient si les étudiants étaient demandeurs d'une conception architecturale spécifique pour leur espace résidentiel. L'analyse des 19 entretiens semi-directifs menés auprès des étudiants de la résidence suggère que les habitants ont été largement sensibles à l'originalité architecturale de ce projet et la volonté de faire partie de cette aventure résidentielle se place comme un déterminant central dans leur stratégie de choix de logement. La taille du logement, les services proposés et la relative proximité à leur lieu d'études sont venus renforcer leur choix résidentiel alors même qu'on aurait pu penser que l'environnement industriel et ses nuisances auraient pu dissuader les étudiants d'emménager dans la résidence A'Docks.

Le second enjeu consiste à enrichir une littérature francophone des *student* géographies clairsemée (ALAMEL, 2018) à travers l'analyse de la satisfaction résidentielle des étudiants. À travers notre étude, nous avons pu démontrer que la satisfaction du logement est plus élevée pour les étudiants ayant un niveau d'études plus avancé. De par leurs diverses expériences résidentielles, ces étudiants ont pu améliorer leurs compétences en recherche de logement pouvant répondre à leurs besoins et ont aussi pu affiner leurs connaissances de l'offre du marché immobilier local. Ce

résultat s'inscrit dans des tendances préalablement observées (CHRISTIE *et al.*, 2002 ; ALAMEL, 2015). À l'inverse, les néo-décohabitants montrent des degrés de satisfaction inférieurs, en particulier concernant les attributs liés à la vie sociale au sein de la résidence alors que celle-ci joue un rôle prééminent dans la construction de l'identité sociale et personnelle de l'étudiant (HOLTON, 2016).

En conclusion, les résultats présentés dans cet article signalent l'attrait résidentiel que peut susciter une résidence en conteneurs auprès d'étudiants en quête de logement. Ce constat invite à l'approfondissement de travaux de recherche sur les attentes et satisfactions résidentielles des étudiants, notamment ceux qui viennent de quitter le domicile parental pour s'installer dans un logement étudiant. Des études comparatives avec les autres résidences étudiantes en conteneurs existant en Europe permettraient d'élargir ce segment des mobilités résidentielles dans des habitats non ordinaires. Enfin, nous pouvons légitimement nous demander si la résidence A'Docks restera comme un produit résidentiel novateur mais isolé ou bien si elle constituera le point d'entrée d'une solution à long terme essayée à travers le territoire national afin d'offrir un toit à une population étudiante en forte demande.

BIBLIOGRAPHIE

- ALAMEL Alexis, 2015: *An integrated perspective of student housing supply and demand: sustainability and socio-economic differences*, thèse de doctorat, géographie, Loughborough: Loughborough University.
- ALAMEL Alexis, 2018: «L'émergence des géographies étudiantes: une littérature anglophone substantielle, une recherche francophone à bâtir», *Belgeo. Revue belge de géographie*, 1, 1-18.
- AMOLE Dolap, 2009: «Residential satisfaction in students' housing», *Journal of Environmental Psychology*, 29(1), 76-85.
- AUTHIER Jean-Yves, BONVALET Catherine, LÉVY Jean-Pierre, 2010: *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- AURH (Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine), 2019: «Au Havre, l'offre de logements à destination des étudiants répond-elle à la demande?», *Arrêt sur image*, 1.
- BAILEY Adrian, BOYLE Paul, 2004: «Untying and retying family migration in the New Europe. Journal of ethnic and migration studies», 30(2), 229-241.
- BARON Myriam, 2010: «Les transformations de la carte universitaire depuis les années 1960: constats et enjeux», *Le Mouvement social*, 233(4), 93-105.
- BENSOUSSAN Bernard, 1994: «Les stratégies résidentielles des étudiants/The residential strategies of students», *Géocarrefour*, 69(2), 167-177.
- BERNARDOT Marc, 2018: «L'habitat non ordinaire et les hospitalités. Utilités, immunités et sociétés», *SociologieS*, 1-22.
- BOYER Régine, CORIDIAN Charles, ERLICH Valérie, 2001: «L'entrée dans la vie étudiante. Socialisation et apprentissages», *Revue française de pédagogie*, 97-105.

- BOYLE Paul, HALFACREE Keith, ROBINSON Vaughan, 1998: *Exploring Contemporary Migration*, Essex: Longman.
- BUCHMANN Marlis C., KRIESI Irene, 2011: «Transition to adulthood in Europe», *Annual review of sociology*, 37, 481-503.
- BOZOULS Lorraine, 2019: «Et si le luxe c'était l'espace?», *Sociétés contemporaines*, 3, 151-179.
- BRUN Jacques, BONVALET Catherine, 2002: «Approches quantitatives ou qualitatives de la mobilité résidentielle: éléments de bilan et perspectives», *Espace, population et société*, 1-2, 63-72.
- CADWALLADER Martin, 1992: *Migration and Residential Mobility: Macro and Micro Analysis*, Wisconsin: The University of Wisconsin Press.
- CAILLY Laurent, 2007: «Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation», *Annales de géographie*, 2, 169-187.
- COULTER Rory, VAN HAM Maarten, FINDLAY Allan M., 2016: «Re-thinking residential mobility: Linking lives through time and space», *Progress in Human Geography*, 40(3), 352-374.
- CROUS, 2019: *Rapport d'activité des œuvres universitaires et scolaires 2018*, Vanves: Centre national des œuvres universitaires et scolaires (CNOUS).
- DRIANT Jean-Claude, 2016: «Les étudiants face à la crise du logement dans les territoires», in GIRET Jean-François, VAN DE VELDE Cécile, VERLEY Élise (éd.), *Les vies étudiantes. Tendances et inégalités*, Paris: La Documentation française, 193-211.
- GILBERT Pierre, 2012: «L'effet de légitimité résidentielle: un obstacle à l'interprétation des formes de cohabitation dans les cités HLM», *Sociologie*, 3(1), 61-74.
- GRUEL Louis, GALLAND Olivier, HOUZEL Guillaume (éd.), 2009: *Les étudiants en France: Histoire et sociologie d'une nouvelle jeunesse*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- HARRIS Lois R., BROWN Gavin T., 2010: «Mixing interview and questionnaire methods: Practical problems in aligning data», *Practical Assessment, Research, and Evaluation*, 15(1), 1-19.
- HEINEN Eva, MACKETT Roger, VAN WEE Bert, OGILVIE David, PANTER Jenna, 2018: «Residential self-selection in quasi-experimental and natural experimental studies», *Journal of transport and land use*, 11(1), 939-959.
- HOCHSTENBACH Cody, BOTERMAN Willem R., 2015: «Navigating the field of housing: Housing pathways of young people in Amsterdam», *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 257-274.
- HOLTON Mark, 2016: «The geographies of UK university halls of residence: examining students' embodiment of social capital», *Children's Geographies*, 14(1), 63-76.
- KÄHRIK Anneli, LEETMAA Kadri, TAMMARU Tiit, 2012: «Residential decision-making and satisfaction among new suburbanites in the Tallinn urban region, Estonia», *Cities*, 29(1), 49-58.
- KIM Jae Hong, PAGLIARA Francesca, PRESTON John, 2005: «The intention to move and residential location choice behaviour», *Urban studies*, 42(9), 1621-1636.
- LAFERRÈRE Anne, LE BLANC David, 2004: «Gone with the windfall: how do housing allowances affect student co-residence?», *CESifo Economic Studies*, 50(3), 451-477.
- LE MONDE, 2019: «À Bordeaux, les étudiants face au manque de logements», *Le Monde*, publié le 19 septembre.

- MAUNAYE Emmanuelle, 2000: «Passer de chez ses parents à chez soi: entre attachement et détachement», *Lien social et Politiques*, 43, 59-66.
- MAUNAYE Emmanuelle, MOLGAT M., 2003: *Les jeunes adultes et leurs parents: autonomie, liens familiaux et modes de vie*, Québec: Les Presses de l'Université Laval.
- MESRI, 2019: *Prévisions des effectifs dans l'enseignement supérieur – Rentrées 2019 et 2020*, 21, octobre, Paris: MESRI.
- MESRI, 2020: *Les effectifs d'étudiants dans le supérieur en 2018-2019 en progression constante*, Note d'information du SIES, janvier, Paris: MESRI.
- MOREAU Marie Pierre, 2012: «Trends in widening participation in French higher education», in HINTON-SMITH Tamsin (éd.), *Widening participation in higher education*, Londres: Palgrave Macmillan, 213-227.
- MULDER Clara H., 2007: «The Family Context and Residential Choice: a Challenge for New Research», *Population, Space and Place*, 13(4), 265-278.
- MULDER Clara H., 2009: *Leaving the parental home in young adulthood. Handbook of Youth and Young Adulthood*, Abingdon: Routledge.
- NÉMOZ Sophie, BOUSQUET Luc, 2007: *Enquête du logement étudiant: synthèse contributive à la consultation de recherche sur le logement et la condition étudiante en France et dans l'Union européenne*, Paris, La Défense: PUCA.
- NIJENSTEIN Sandra, HAANS Antal, KEMPERMAN Astrid D.A.M., BORGERS Aloys W.J., 2015: «Beyond demographics: human value orientation as a predictor of heterogeneity in student housing preferences», *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 199-217.
- OVE, 2017: *Enquête nationale conditions de vie des étudiant-e-s – Le logement étudiant*, Vanves: OVE.
- OVE, 2018: *Enquête nationale conditions de vie des étudiant-e-s – Situation économique et financière des étudiant-e-s*, Vanves: OVE.
- PINTO BALEISAN Carolina, 2014: «Se loger à Paris. L'expérience des étudiants étrangers», *Hommes & migrations. Revue française de référence sur les dynamiques migratoires*, 1308, 129-136.
- RÉRAT Patrick, 2010: *Habiter la ville: évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, Neuchâtel: 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*, 44(1), 221-236.
- RÉRAT Patrick, BAEHLER Daniel, GURTNER Maureen, 2014: «Le choix de vivre en ville-centre: interactions entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle», *Géo-Regards*, 6, 69-82.
- RÉRAT Patrick, PIGUET Étienne, BESSON Roger, SÖDERSTRÖM Ola, 2008: «Les âges de la ville: mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses», *Geographica Helvetica*, 4, 261-271.
- SANTANA BUCIO Catalina, 2018: *La reconquête urbaine du Havre. Étude de la gentrification d'un quartier portuaire et industriel et des formes de contestation*, thèse de doctorat, Le Havre: Normandie Université.
- SCHEINER Joachim, 2017: «Mobility Biographies and Mobility Socialisation – New Approaches to an Old Research Field», in ZHANG Junyi (éd.), *Life-Oriented Behavioral Research for Urban Policy*, Tokyo: Springer, 385-401.
- THE GUARDIAN, 2015: «Living in a steel box: Are shipping containers really the future of housing», *The Guardian online*, 9 octobre.

- THOMAS Marie-Paule, PATTARONI Luca, 2012: «Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse», *Espaces et sociétés*, 148-149(1), 111-127.
- VAN DE VELDE Cécile, 2008: *Devenir adulte: sociologie comparée de la jeunesse en Europe*. Paris: Presses universitaires de France.
- YOUSOUFI Samy, 2011: *Satisfaction résidentielle et configurations spatiales en milieu périurbain*, thèse de doctorat, Besançon: Université de Franche-Comté.
- ZHANG Junyi (éd.), 2017: *Life-oriented behavioral research for urban policy*, Tokyo: Springer Japan.

“I WANTED TO EXPERIMENT WITH LIVING IN A CONTAINER”: STUDENTS’ RESIDENTIAL MOTIVATIONS FOR AND LEVEL OF SATISFACTION WITH CONTAINER HOUSING

This article proposes an original study into French halls of residence occupants’ residential motivations for and level of satisfaction with living in buildings made out of shipping containers. This research addresses the emergence of an atypical form of high-demand student housing, thereby furthering the residential mobility research field. In the case study, the architectural originality of a container residence plays a predominant role in students’ residential choices. Moreover, the container housing is appreciated by its residents for its quality, comfort, and proximity to their place of study. However, some differences in satisfaction have been identified regarding some of the residents’ characteristics.

Keywords: Residential motivations, Residential satisfaction, Student housing, Shipping containers, Students.

«ICH WOLLTE IN EINEM CONTAINER LEBEN UND EXPERIMENTIEREN»: WOHNMOTIVE UND ZUFRIEDENHEIT DER STUDENTEN IN EINEM CONTAINER

Dieser Artikel schlägt eine originelle Studie über die Wohnmotivation und die Zufriedenheit der Bewohner eines containerisierten Universitätswohnheims in Frankreich vor. Als Beitrag zur Vertiefung des Forschungsgebiets der Wohnmobilität befasst er sich mit dem Entstehen einer atypischen Form des studentischen Wohnens in einem Kontext hoher Nachfrage. Im untersuchten Fall spielt die architektonische Originalität des Container-Wohnhauses eine vorherrschende Rolle bei der Wahl des Wohnortes durch die Studenten. Darüber hinaus wird die Containerunterkunft von den Bewohnern für ihre Qualität, ihren Komfort und ihre Nähe zum Studienort gelobt. Es gibt jedoch einige Unterschiede in der Zufriedenheit in Bezug auf bestimmte Merkmale.

Stichworte: Wohnmotivationen, Wohnzufriedenheit, Studentenwohnungen, Container, Studenten.

CARTOGRAPHIE 2.0 ET GÉOGRAPHIE SCOLAIRE : QUELLE DÉMARCHE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE D'ÉVALUATION DE L'APPRENTISSAGE ?

JULIEN BACHMANN, HEP Vaud, Université de Lausanne,
julien.bachmann@hepl.ch

RÉSUMÉ

Les milieux scolaires vivent une transformation numérique de leurs pratiques d'enseignement, plus ou moins avancée selon les contextes institutionnels et les disciplines. À cet égard, les études menées sur la contribution de la cartographie numérique à l'apprentissage de la géographie scolaire soulignent le manque de connaissances scientifiques dans ce domaine. Nous proposons d'étudier cet enjeu à l'aide de la cartographie 2.0 en mobilisant les champs de recherche de la didactique de la géographie et de la géovisualisation. Cette contribution présente l'articulation théorique et méthodologique de cette recherche, et les premiers résultats: des taxonomies d'évaluation de l'apprentissage accompli à l'aide de la cartographie 2.0.

Mots-clés : cartographie 2.0, apprentissage, géovisualisation, didactique de la géographie, géographie scolaire.

INTRODUCTION

L'avènement du numérique a entraîné un changement dans la manière d'accéder à la connaissance, et du point de vue de sa production, de son partage et de son utilisation. En tout temps et presque en tout lieu, de manière quasi instantanée, nous avons à notre disposition de l'information et des moyens de communication qui décuplent nos possibilités d'échanges et d'accès à la connaissance. Ce changement a provoqué des bouleversements sur l'ensemble de nos sociétés et de leurs composantes politiques, sociales, économiques et culturelles (CARDON, 2019). L'école et la recherche en sciences de l'éducation sont également concernées par ce phénomène. De nombreux acteurs scientifiques, institutionnels, politiques et

citoyens – notamment à l'échelle du canton de Vaud – participent à la mise en place de stratégies d'intégration du numérique (ÉTAT DE VAUD, 2018; CIIP, 2018; HEP VD, 2017) et s'interrogent sur l'impact des pratiques numériques à l'école obligatoire et postobligatoire au sein des différentes disciplines scolaires et académiques. Dans le domaine de la géographie, le numérique a contribué à mettre en exergue auprès d'un large public la dimension spatiale de l'information, à travers le recours aux technologies géospatiales. En tant qu'environnement de consultation, de création, de diffusion et de gestion de l'information géographique disponible sur la toile, le géoweb a permis d'ouvrir au grand public l'information géographique. La cartographie numérique 2.0, ou cartographie 2.0, est une des composantes de cet environnement. Elle permet aux internautes de produire et de consulter des informations géographiques en ligne¹. Les possibilités de la cartographie 2.0 ont entraîné un accroissement considérable du nombre de cartes et d'informations géographiques consultables en ligne. Les internautes sont donc susceptibles de se retrouver à la fois dans le rôle de consommateur et de producteur (MERICKSKAY, ROCHE, 2011; NOUCHER, 2017).

Le présent article a pour objectif de présenter la démarche théorique et méthodologique mise en œuvre dans le cadre d'une recherche doctorale afin d'étudier en contexte scolaire la contribution du numérique à l'apprentissage de la géographie, à travers la cartographie 2.0.

ÉTAT DE LA RECHERCHE SUR LA CARTOGRAPHIE NUMÉRIQUE EN MILIEU SCOLAIRE

Le recours à la cartographie numérique² en classe est encouragé, alors que son rôle sur l'apprentissage de la géographie chez les élèves reste méconnu. Certes, le recours à la cartographie numérique dans le domaine de l'enseignement secondaire de la géographie a déjà fait l'objet de recherches. Certaines sont consacrées à la géomatique (FAVIER, 2011; GENEVOIS, 2016; SANCHEZ, 2007; VAN DER SCHEE *et al.*, 2015), d'autres au géoweb et à la cartographie 2.0 (JEKEL *et al.*, 2014). Toutes ces études montrent le potentiel de cet outil numérique pour l'enseignement et l'apprentissage de la géographie. Elles ont mis en évidence l'importance du contexte d'introduction de la cartographie numérique et proposent des transpositions des usages de ces outils numériques dans des situations d'enseignement-apprentissage de la géographie (JEKEL *et al.*, 2014). Certaines recherches, empruntant une perspective socioconstructiviste, ont permis d'illustrer la capacité de ces outils à assumer un rôle de médiation dans la construction et l'apprentissage du savoir géographique (GENEVOIS, 2016; SANCHEZ, 2007). La littérature consacrée à l'introduction des technologies géospatiales à l'école s'accorde sur le fait que la cartographie numérique peut renforcer l'apprentissage à condition d'être utilisée dans le cadre d'un dispositif d'enseignement-apprentissage adapté (VAN DER SCHEE *et al.*, 2015). La recherche en éducation et en didactique s'est principalement intéressée jusqu'à présent à mettre en évidence le potentiel de

¹ Fix My Street (<https://www.zueriwienueu.ch/>), Ushahidi (<https://www.ushahidi.com/discover>).

² La cartographie numérique permet de produire des cartes à l'aide d'applications de géomatique hébergées en ligne ou hors ligne (géoportails, globes virtuels, systèmes d'information géographique) et des applications du géoweb.

ces technologies spatiales et les enjeux liés à leur implémentation, à l'exception des investigations menées par Favier et Van der Schee (2014a, 2014b). Leurs études visent à mesurer l'apport des SIG en ligne sur l'apprentissage du raisonnement géographique. Les auteurs soulignent que les résultats de leurs recherches ne permettent pas de déterminer précisément le rôle de la cartographie numérique dans l'apprentissage du raisonnement géographique (FAVIER, VAN DER SCHEE, 2014a; FAVIER, VAN DER SCHEE, 2014b). Ils indiquent qu'il est difficile d'évaluer la contribution exacte de la cartographie numérique, car la technologie ne permet pas à elle seule d'expliquer les résultats obtenus. En effet, c'est l'ensemble du dispositif mis en place qui doit être pris en considération (2014b). En d'autres termes, le potentiel de médiation de l'interface numérique n'existe pas en soi. Il doit faire l'objet d'une réflexion et d'une planification didactique adaptée au potentiel des élèves. Les auteurs ajoutent également que l'état des connaissances sur la manière dont les technologies géospatiales contribuent à l'apprentissage de la géographie doit encore faire l'objet de recherches (FAVIER, VAN DER SCHEE, 2014a).

Par conséquent, d'après nos investigations, il n'existe pas à l'heure actuelle d'études capables de rendre compte de manière approfondie de la contribution de la cartographie numérique à l'apprentissage de la géographie au degré secondaire. À cet effet, il est opportun de s'interroger sur la contribution du numérique à l'apprentissage, car nous vivons une transformation numérique des pratiques scolaires³. Afin de rendre intelligibles les enjeux de cette implémentation du numérique du point de vue de l'apprentissage de la géographie et pour contribuer à enrichir l'état des connaissances scientifiques dans ce domaine, nous proposons d'étudier cette problématique à la fois sous l'angle de la médiation et de la cognition.

ÉVALUER LA CONTRIBUTION DE LA CARTOGRAPHIE 2.0 À L'APPRENTISSAGE DE LA GÉOGRAPHIE

L'enjeu de l'apprentissage est primordial, car il est au cœur du processus par lequel l'élève construit son rapport au savoir et au monde (ASTOLFI, 2008). Il se caractérise par un processus de construction du savoir dynamique, car il entraîne au fil des apprentissages une reconfiguration de la structure cognitive. C'est également un procédé interactif, c'est-à-dire impliquant des relations entre l'apprenant et son environnement (RAYNAL, RIEUNIER, 2012; VIENNEAU, 2017). Comme l'illustre la figure 1 ci-dessous, nous considérons l'apprentissage à la fois comme un processus et un produit, caractérisés par la cognition et la médiation. Ce choix découle du rôle joué respectivement par la cognition et la médiation au sein du processus d'apprentissage. En effet, la dimension cognitive recouvre la capacité à traiter, à mémoriser et à mobiliser les informations (NEISSER cité par RAYNAL et RIEUNIER, 2012, 136), tandis que la médiation permet de guider l'apprenant dans son processus de développement et lui permet de s'approprier des connaissances et des savoirs qu'il n'aurait pu atteindre sans cette dernière (VYGOTSKI cité par VIENNEAU, 2017, 184-185). Le schéma ci-dessous propose une manière de concevoir les articulations entre cognition et médiation.

³ Cette transformation numérique se trouve à des étapes différentes en fonction des pays. En ce qui concerne le contexte de notre étude, le canton de Vaud, le processus de transformation numérique des pratiques scolaires en est à ses débuts.

DÉFINITION ET ARTICULATION DES DIMENSIONS DE L'APPRENTISSAGE : COGNITION ET MÉDIATION

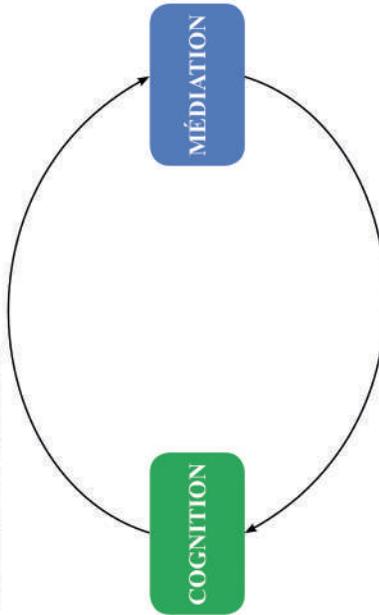
La cognition désigne la capacité à traiter, à mémoriser et à mobiliser les informations (Neisser cité par RAYNAL et RIEUNIER, 2012, p. 136). Elle recouvre l'ensemble des activités de traitement de l'information, et les contenus de cette activité intellectuelle. Elle correspond à la fois à l'action de penser et au résultat qui en découle, soit l'ensemble des savoirs (VIENNEAU, 2017).

La cognition est tributaire des variables qui influencent le traitement de l'information. On retrouve notamment l'attention, les connaissances et les capacités cognitives (par exemple les stratégies d'apprentissage) ainsi que la disposition affective (RAYNAL et RIEUNIER, 2012, VIENNEAU, 2017).

La taxonomie de Bloom rénovée recense six processus cognitifs : se rappeler, comprendre, appliquer, analyser, évaluer et créer. Cet ordre de classification suit un ordre croissant selon la difficulté des opérations intellectuelles (KRATHWOHL, 2002 ; RAYNAL et RIEUNIER, 2012).

Réalisé à partir de : KRATHWOHL, 2002 ; RAYNAL et RIEUNIER, 2012 ; VIENNEAU, 2017

En vue de garantir le bon déroulement de la **cognition**, un support, par exemple un **médiateur** renfermant de l'information comme une carte, est requis. Cet outil joue ici un rôle de **médiation** en fournissant de l'information.



La médiation ne peut être réalisée sans la **cognition**. Dans le cadre de la **médiation**, les **processus cognitifs** sont mobilisés en vue du traitement de l'information. Suite à cette étape, l'apprenant pourra mobiliser cette information pour construire son savoir.

La médiation permet de guider l'apprenant dans son processus de développement et lui permet de s'approprier des connaissances et des savoirs qu'il n'aurait pu atteindre sans cette dernière (Vygotski cité par VIENNEAU, 2017, pp. 184-185).

Dans l'acception strictement vygotkienne et socioconstructiviste, elle relève de l'intervention d'un individu (enseignant ou pairs). Par exemple, lorsque l'enseignant joue le rôle de médiateur entre l'apprenant et le processus d'apprentissage, son intervention a pour but de faciliter le processus d'apprentissage. Celle-ci peut prendre la forme d'une parole ou d'une action afin d'aider l'apprenant à filtrer des informations lors d'une tâche (VIENNEAU, 2017).

Dans un sens plus large, on peut considérer qu'un objet ou un outil peut être porteur et producteur de médiation (*ibid.*). Par conséquent, les outils cartographiques numériques peuvent être considérés comme des médiateurs.

JULIEN BACHMANN, 2020

Figure 1 : Définition et articulation des dimensions de l'apprentissage : cognition et médiation (Julien Bachmann, 2020).

L'étude du numérique et en particulier de la contribution de la cartographie 2.0 à l'apprentissage de la géographie ne peut être envisagée de manière isolée. À cet égard, Ash, Kitchin et Leszczynski (2018) soulignent la nécessité de renouveler la recherche du point de vue méthodologique et épistémologique pour prendre en considération l'impact du numérique. Ils affirment que pour rendre intelligible sa contribution au sein de nos sociétés, il est nécessaire d'étudier le numérique à travers les pratiques tout en recourant à des approches scientifiques complémentaires qui s'intéressent aux aspects techniques des technologies numériques. Ces auteurs insistent sur la nécessité de ne pas décontextualiser l'étude du numérique en érigeant un nouveau champ d'étude, car ils considèrent qu'étudier le numérique dans le cadre des disciplines existantes va permettre de mieux saisir son impact à la fois sur la recherche scientifique et ses objets d'étude (ASH *et al.*, 2018).

En conséquence, pour mener à bien ce projet d'étude du numérique à travers la cartographie 2.0, nous articulons deux champs de recherche : la didactique de la géographie et la géovisualisation. Cette articulation repose à la fois sur des objets de recherche communs et la complémentarité de certaines méthodes. En effet, la didactique de la géographie étudie les processus d'enseignement et d'apprentissage du savoir géographique (HERTIG, 2012), et la géovisualisation s'intéresse notamment au rôle de l'information géographique dans la construction d'un raisonnement et de connaissances scientifiques (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2018). Le choix de cette articulation est également cohérent du point de vue des dimensions de l'apprentissage que nous avons retenues. En effet, la géovisualisation, à l'instar de l'approche cognitive, étudie de près les processus de perception, de traitement et de mobilisation de l'information. La didactique de la géographie, dans l'aire francophone, se situe dans une perspective socioconstructiviste. Elle attribue à la médiation un rôle fondamental dans l'apprentissage et la construction du savoir géographique. Dans les parties suivantes, nous exposerons chacune des approches mobilisées, puis nous détaillerons leur articulation. À cette fin, nous présenterons une partie de notre méthodologie pour l'étude des dimensions de l'apprentissage que nous envisageons. Nous commencerons par la didactique de la géographie afin de présenter le contexte dans lequel se situe notre propos et de définir l'un des enjeux de cette recherche, soit l'apprentissage de la géographie, et en particulier son objet, le savoir géographique.

DIDACTIQUE ET SAVOIR GÉOGRAPHIQUE

Le savoir géographique enseigné à l'école est issu d'un processus qui combine des finalités sociales, des contraintes issues de la forme scolaire ainsi que des caractéristiques liées à la spécificité des disciplines scolaires (HERTIG, 2012; THÉMINES, 2006). Le savoir géographique enseigné et appris à l'école s'inspire de la géographie académique (THÉMINES, 2006). Dans le Plan d'études romand (PER), la géographie scolaire s'inscrit dans une conception épistémologique axée sur les processus d'appropriation de l'espace par les acteurs (HERTIG, 2017). À l'opposé d'une géographie des produits, il ne s'agit plus d'étudier l'espace en lui-même, mais, selon Raffestin et Turco (1984), de s'intéresser aux relations

entretenu par les sociétés et l'espace et aux interactions entre les sociétés à travers l'espace. La didactique, dont l'objet d'étude est les processus d'enseignement et d'apprentissage du point de vue des contenus (G. VERGNAUD, cité par LE ROUX, 2003, 9), souligne le rôle assigné aux concepts dans le cadre de cette conception de la géographie. En effet, les concepts permettent de rendre compte de la spécificité du raisonnement géographique (HERTIG, VARCHER, 2004 ; LE ROUX, 2003 ; THÉMINES, 2006). Les travaux de Hertig et Varcher (2004) ont permis de formaliser ce questionnement autour de huit « *concepts intégrateurs* »⁴ (HERTIG, VARCHER, 2004, 31). Ces outils de pensée structurent le curriculum de géographie dans le PER. Ils s'inscrivent dans une conception systémique du savoir géographique destinée à penser la complexité des phénomènes géographiques (HERTIG, VARCHER, 2004). À ce titre, ils constituent la clef de voûte du savoir géographique, car ils permettent d'articuler, grâce aux questionnements qu'ils suggèrent, les autres composantes du savoir géographique, soit les connaissances factuelles, les outils et les capacités transversales (HERTIG, 2012). Si l'on se rapporte à ce cadre systémique du savoir géographique, notre étude s'intéresse en particulier au rôle joué par les outils. À cette fin, dans la section suivante, notre propos sera consacré à la présentation de la géovisualisation et à son apport pour rendre compte de la contribution de la cartographie 2.0 à l'apprentissage de la géographie.

GÉOVISUALISATION

La géovisualisation est l'un des courants de recherche issus de la cartographie (PLANTIN, 2014). Elle s'intéresse en particulier aux processus et à la conception de visualisations d'informations géographiques, et elle englobe également les techniques de visualisation de phénomènes géographiques. Ses objets de recherche portent sur l'étude de la contribution de ces processus et techniques à la construction d'un raisonnement et de connaissances scientifiques (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2018). À l'instar de l'approche cognitive en psychologie de l'apprentissage, la géovisualisation étudie de près les processus de perception, de traitement et de mobilisation de l'information. La visualisation de représentations d'informations sous la forme de graphiques est une composante essentielle de la réflexion scientifique de manière générale (UNWIN, 1994) et plus particulièrement du raisonnement géographique (ANTONI, 2004 ; ÇÖLTEKIN *et al.*, 2018). Ce processus facilite l'élaboration des hypothèses à partir d'une représentation spatiale, par exemple sur les relations et interactions entretenues par différents facteurs impliqués dans des phénomènes géographiques (MACÉACHREN, 2004).

À cet égard, l'interactivité des cartes numériques, soit la mise à disposition de l'utilisateur de fonctionnalités qui lui permet d'interagir avec des informations géographiques, offre la possibilité de recourir à ces représentations à des fins d'exploration, d'analyse et de synthèse, sans se limiter à la communication et à l'illustration (MACÉACHREN, 2004). Ces fonctions offrent des perspectives intéressantes pour appréhender et rendre intelligible la complexité des phénomènes géographiques. De plus, ces fonctions participent à la construction de la connaissance

⁴ « [...] *localisation, acteurs et intentionnalités, échelle, représentation, interaction, polarisation, diffusion, [...] action spatiale* » (HERTIG, 2017, 106).

et à la prise de décisions en favorisant au moyen de la visualisation un raisonnement basé sur la création et la confrontation d'hypothèses (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2018; MACEACHREN *et al.*, 2004).

La visualisation est l'un des processus centraux de la géovisualisation (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2018; MACEACHREN *et al.*, 2004). Elle consiste à rendre visible un phénomène qui ne l'est pas forcément. Les humains raisonneraient et apprendraient de manière plus efficace dans un environnement visuel que lorsqu'ils utilisent une description basée sur du texte ou des chiffres (DODGE *et al.*, 2008). La visualisation repose sur l'idéation à l'aide de signes graphiques (DODGE *et al.*, 2008). Il s'agit d'un processus dynamique où la perception, le traitement, la mémorisation et la mobilisation de l'information sont conditionnés par nos capacités cérébrales et biologiques. L'attention y joue un rôle clé (WARE, 2008). À ce titre, les interfaces de géovisualisation sont des outils cognitifs qui permettent d'accroître nos capacités cognitives et mentales à condition d'assurer de manière efficace les différentes étapes de traitement de l'information. La géovisualisation s'intéresse de près à l'impact de ces représentations interactives sur la cognition et le raisonnement (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2017).

ARTICULATION THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

Dans cette section, nous proposons une démarche d'articulation théorique et méthodologique, afin de contribuer à l'état des connaissances sur le rôle de la cartographie numérique à l'égard de l'apprentissage de la géographie. Cette démarche consiste à considérer l'apprentissage à la fois du point de vue de la dimension de la médiation et de la cognition. À cette fin, nous mobilisons les champs de recherche de la didactique de la géographie et de la géovisualisation. La didactique de la géographie considère la cartographie numérique comme un outil, soit l'une des composantes à partir de laquelle le savoir géographique est mobilisé et se construit. Par conséquent, selon l'approche socioconstructiviste retenue par l'aire francophone de la didactique de la géographie, la cartographie 2.0 peut être assimilée à un médiateur de l'apprentissage de la géographie. À l'instar de l'approche cognitiviste, la géovisualisation étudie de près les processus de perception, de traitement et de mobilisation de l'information. Elle considère donc la cartographie numérique comme une interface interactive de visualisation cognitive.

Nous avons énoncé plus haut que l'apprentissage ne peut être considéré et accompli sans prendre en compte l'interdépendance entre cognition et médiation. Ainsi, nous proposons de recourir d'une part à une grille d'analyse de l'apprentissage issue de la taxonomie révisée de Bloom (KRATHWOHL, 2002) afin d'évaluer la dimension de la médiation et de la cognition, et de recourir à des méthodes de suivi de l'apprenant pour analyser la dimension cognitive de l'apprentissage. Dans un premier temps, nous présenterons les méthodes de suivi utilisées en géovisualisation qui nous permettront d'analyser la dimension cognitive de l'apprentissage. Puis nous exposerons l'un des premiers résultats de cette recherche : des taxonomies d'évaluation de l'apprentissage accompli à l'aide de la cartographie 2.0 (inspirées de la taxonomie de Bloom révisée).

MÉTHODES DE SUIVI DES INTERACTIONS UTILISATEUR-INTERFACE CARTOGRAPHIQUE

La géovisualisation apporte des moyens permettant de comprendre le rôle de la cartographie 2.0 du point de vue de la cognition, dans le cadre de l'apprentissage de la géographie. Les méthodes de suivi des interactions entre l'utilisateur et l'interface cartographique, désignées sous les appellations «*mouse metrics*» et «*eye-tracking*», permettent de récolter des données respectivement sur le mouvement de la souris et des yeux. Il est également possible d'obtenir des informations sur l'ensemble des interactions entre l'apprenant et l'interface de cartographie, soit lorsque l'utilisateur déclenche des événements (zoom, création et modification d'objets, etc.) (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009; MANSON *et al.*, 2012). Ces différentes données – utilisées dans le cadre d'études destinées à évaluer le rôle de la cartographie interactive sur la visualisation et le raisonnement géographique – permettent d'analyser les processus de visualisation et de traitement de l'information (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009; MANSON *et al.*, 2012). Le suivi de la souris et en particulier des yeux permet notamment d'évaluer, qualitativement et quantitativement, l'attention de l'apprenant en illustrant les zones qui ont retenu son intérêt lors de la visualisation (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009). Cette évaluation de l'attention est primordiale, car il s'agit d'un facteur prédominant à la fois pour le traitement de l'information et l'apprentissage (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009; VIENNEAU, 2017). À l'aide du suivi des yeux, il est possible de représenter ces zones d'intérêt sous la forme de «*heatmaps*» qui selon l'intensité de la couleur renseignent sur le degré de l'attention en fonction des parties de l'interface visualisée (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009). Il est également possible de suivre le cheminement cognitif de l'apprenant à l'aide de trajectoires visuelles («*scan paths*») (ÇÖLTEKIN *et al.*, 2009). Ces représentations qualitatives du suivi oculaire des interactions utilisateur-interface peuvent être combinées à des mesures quantitatives afin d'apporter d'autres éléments sur les processus de traitement et de mobilisation de l'information. Ces différentes méthodes de suivi permettent ainsi de recueillir des données sur les processus cognitifs mobilisés lors de l'apprentissage. Dans la section suivante, nous exposons les taxonomies destinées à évaluer la médiation de la cartographie 2.0 et la cognition réalisée à partir de cet outil.

TAXONOMIE RÉVISÉE DE BLOOM : UNE GRILLE D'ANALYSE DU RÔLE DE MÉDIATION ET DE COGNITION DE LA CARTOGRAPHIE 2.0

La taxonomie de Bloom publiée en 1956 était composée de six niveaux cognitifs, classés selon un ordre croissant de difficulté intellectuelle (connaissance, compréhension, application, analyse, synthèse et évaluation)⁵. Une seconde version, bidimensionnelle, est élaborée en 2001. La dimension des connaissances est ajoutée et la dimension cognitive subit un réagencement et une modification de ses libellés (KRATHWOHL, 2002). Cette taxonomie rénovée permet de disposer d'une grille pour analyser les apprentissages réalisés par les élèves (BIJSTERBOSCH *et al.*, 2017;

⁵ Suite à l'initiative de Bloom, une quarantaine de taxonomies ont été créées. Parmi les plus connues, citons les taxonomies de Gagné, de Pintrich et de Halphern (RAYNAL, RIEUNIER, 2012).

FAVIER, VAN DER SCHEE, 2014b). Celle-ci est également utilisée dans la recherche en sciences de l'éducation, notamment dans le cadre de l'analyse des capacités intellectuelles et des connaissances mobilisées par les apprenants lors de l'utilisation d'outils numériques (BOWER *et al.*, 2010 ; DIACOPOULOS, 2015).

En raison de sa forte utilisation dans les milieux de l'enseignement et de sa capacité à rendre compte des différentes opérations intellectuelles et connaissances à mobiliser pour lire et produire une carte, la taxonomie de Bloom rénovée a été retenue pour réaliser cette étude. Nous avons choisi de conserver la structure originale de cette taxonomie. Elle permet d'évaluer non seulement des apprentissages simples, comme le rappel de faits, mais également des apprentissages plus complexes qui requièrent une activité intellectuelle de haute tension cognitive, comme la création et l'évaluation. De plus, l'exercice du raisonnement géographique et en particulier des capacités cartographiques choisies implique le recours à l'ensemble des dimensions cognitives et de la connaissance mentionnées dans cette taxonomie. Ces taxonomies seront utilisées comme grille d'évaluation et d'analyse de l'apprentissage de la géographie, accompli au moyen de l'outil de cartographie 2.0. En effet, la carte est l'un des outils qui permettent de mettre en évidence les relations et les interactions spatiales et d'exercer le raisonnement géographique. À ce titre, elle participe à la construction du savoir géographique et à son apprentissage.

Nous avons donc retenu deux capacités⁶ qui seront mobilisées par les apprenants et analysées : d'une part, lire et interpréter une carte, d'autre part, élaborer et produire une carte. Ces capacités ont été choisies car leur emploi permet à l'apprenant d'être à la fois et successivement un consommateur et un producteur de l'information géographique. Elles sont décomposées afin d'exposer les niveaux taxonomiques de connaissance et de cognition travaillés lors de l'utilisation de la carte. Celles-ci seront étudiées dans le cadre de l'exercice de la compétence⁷ SHS 31 du PER des sciences humaines et sociales : « *Analyser des espaces géographiques et les relations établies entre les hommes et entre les sociétés à travers ceux-ci [...]* » (CIIP, 2010, 72). L'exercice de cette compétence correspond ici à la mobilisation, à l'articulation des composantes du savoir géographique⁸.

La première composante de la capacité de lecture et d'interprétation cartographique (fig. 2), maîtriser le langage cartographique, met l'accent sur la capacité de l'apprenant à pouvoir user à son gré du langage cartographique. Cette composante repose sur l'utilisation conjointe du langage graphique et verbal. Elle regroupe deux sous-composantes constituées de l'apprentissage du langage verbal et graphique de la carte et de l'articulation du langage verbal et graphique de la carte⁹. L'apprentissage

⁶ « Une capacité peut se définir par une aptitude à faire quelque chose » (HERTIG, 2016). Il s'agit en outre d'un savoir-faire qui porte sur un contenu spécifique.

⁷ La compétence est un « [...] est un "savoir-agir" fondé sur la mobilisation et l'utilisation efficaces d'un ensemble de ressources » (VIENNEAU, 2017, 20, 312).

⁸ Ces composantes (mentionnées au point 3.1) peuvent être assimilées à des ressources pour étudier des phénomènes géographiques (HERTIG, 2016).

⁹ Le langage graphique est essentiellement iconique, puisqu'il repose sur une ressemblance entre le signe et son référent. Le langage verbal que l'on retrouve notamment dans les libellés des lieux, des divers repères spatiaux, et dans la légende, suit une logique séquentielle (FONTANABONA, 2002). La maîtrise du langage graphique requiert un apprentissage des règles de la sémiologie graphique.

Lire et interpréter une carte Langage cartographique		Dimension de la connaissance				Niveaux de la connaissance (CN)
		CN1 Connaissance factuelle	CN2 Connaissance conceptuelle	CN3 Connaissance procédurale	CN4 Connaissance métacognitive	
Dimension des processus cognitifs	CG1 Se rappeler	[Diagramme de matrice de connaissances]				<p>CN1 : Faits, informations basiques à maîtriser afin de pouvoir comprendre et résoudre des problèmes dans le cadre d'une discipline.</p> <p>CN2 : Maîtrise des connaissances conceptuelles disciplinaires (catégories, concepts abstraits, modèles, théories, systèmes) et habileté à comprendre les relations entre les connaissances factuelles et les connaissances conceptuelles. CN3 : Connaissance des procédures, techniques et stratégies utilisée dans le cadre de l'accomplissement d'une tâche.</p> <p>CN4 : Capacité à identifier et à mobiliser les habiletés cognitives et les niveaux de connaissance nécessaires dans le cadre de l'accomplissement d'une tâche. Connaissance de ses capacités cognitives, c'est-à-dire de sa manière d'apprendre et de procéder pour réaliser des tâches.</p> <p>Processus cognitifs (CG)</p> <p>CG1 : Mémoriser et mobiliser des connaissances en identifiant et en reconnaissant des éléments.</p> <p>CG2 : Construire du sens à partir d'informations transmises sous une forme écrite, orale ou graphique. Être en mesure de l'interpréter, de la classer, de la comparer, de l'exemplifier, de la résumer et de l'expliquer.</p> <p>CG3 : Mettre en oeuvre, suivre une procédure pour accomplir une tâche.</p> <p>CG4 : Décomposer le problème soumis en ses parties constitutives, puis déterminer comment les parties sont en relation les unes avec les autres afin de rendre compte de leur fonctionnement.</p> <p>CG5 : Exercice du jugement et de la pensée critique. Détecter les incohérences.</p> <p>CG6 : Elaborer des hypothèses, concevoir et construire un objet, un document, un projet, une solution à un problème.</p>
	CG2 Comprendre					
	CG3 Appliquer					
	CG4 Analyser					
	CG5 Evaluer					
	CG6 Créer					

Réalisé à partir de : KARTHWOHL, 2002 ; RAYNAL ET RHEINER, 2012, pp. 114-116. JULIEN BACHMANN, 2020

Figure 2 : Taxonomie de la capacité de lecture et d'interprétation cartographique (Julien BACHMANN, 2020).

de ces langages exige l'acquisition de connaissances factuelles et conceptuelles (CN1, CN2). Cette acquisition s'effectue par des opérations cognitives de mémorisation et de compréhension notamment à l'aide de comparaisons (CG1, CG2). À titre d'exemple, ces opérations sont réalisées lors de la lecture de la légende de la carte. Le lecteur assimile la signification des symboles qui y figurent afin d'interpréter le discours délivré par la carte. Quant à l'articulation de ces langages, elle s'appuie sur la connaissance procédurale (CN3) et métacognitive¹⁰ (CN4). Il s'agit, grâce à des procédures de lecture de l'information géographique, d'articuler langage verbal et graphique afin d'être en mesure d'interpréter la carte. Cette opération peut se révéler difficile, puisque chacun de ces langages possède sa propre logique sémiotique. En effet, pour être en mesure d'assurer cette combinaison, l'individu doit posséder non seulement une connaissance de ses propres processus d'apprentissage mais également pouvoir se rendre compte, grâce à sa capacité de gestion de son apprentissage, de ses acquis et de ses lacunes. Bien entendu, cette aptitude est également requise dans l'exercice des autres composantes qui assurent la lecture et l'interprétation cartographique. La capacité d'utilisation conjointe de ces deux sous-composantes, soit la maîtrise du langage cartographique, permet d'atteindre un premier niveau d'interprétation de la carte, c'est-à-dire la capacité d'en tirer des informations. À cette fin, la dimension cognitive CG3 est mobilisée. Elle consiste à recourir à un procédé sous la forme d'une démarche de lecture afin d'extraire des informations géographiques factuelles. La mise en lien des caractéristiques du phénomène géographique et de ses interactions avec l'espace requiert la mobilisation de la dimension cognitive de l'analyse (CG4). Celle-ci vise à mettre en évidence les liens issus de l'interprétation cartographique qui permettent de rendre compte des relations et des interactions. Dans le cadre de cette opération cognitive, la pensée complexe¹¹ est mobilisée, car elle permet de rendre compte de la nature des liens entre les différentes dimensions d'un phénomène géographique. Toutefois, cette mise en évidence des dimensions d'un phénomène géographique ne peut être réalisée que si la carte fournit des informations qui permettent d'exécuter cette opération. En effet, l'interprétation et la lecture d'une carte ne sont pas supposées dépendre d'éléments extérieurs. Le dernier niveau, la problématisation, mobilise les dimensions cognitives de l'évaluation (CG5) et de la création (CG6). Problématiser consiste notamment à exercer le jugement et la pensée critique telle que formalisée par Gagnon (2010)¹², soit définir le(s) problème(s) géographique(s) représenté(s), élaborer et évaluer des hypothèses s'y rapportant, puis à établir une synthèse de cette démarche, à l'aide des concepts

Il permet d'offrir au lecteur de la carte une vue synoptique, malgré le fait que l'interprétation et l'apprentissage de celles-ci s'opèrent de façon séquentielle.

¹⁰ La métacognition correspond à la connaissance par l'apprenant de ses stratégies d'apprentissage, mais aussi de sa capacité de gestion et de planification de son apprentissage (VIENNEAU, 2017, 317).

¹¹ Selon Morin (1999), l'exercice de la pensée complexe repose sur l'identification des éléments d'un système et de leurs relations, la prise en considération de ces interactions sous la forme de liens de causalité, de boucles de rétroaction et/ou de récursivité, de relations dialogiques et de relations hologrammiques dans lesquelles «[...] la partie est dans le tout, mais où le tout est inscrit dans la partie» (MORIN, 1999, 107); outre l'identification de ces composantes, la pensée complexe consiste également à les mobiliser dans un raisonnement.

¹² Selon Gagnon (2010), la capacité de jugement est exercée dans le cadre de la pensée critique.

intégrateurs (HERTIG, VARCHER, 2004). Lors de la lecture et de l'interprétation cartographique, il s'agit de mettre en évidence les éventuelles incohérences et de les expliciter, d'évaluer les choix de représentations cartographiques du point de la vue de la sémiologie graphique mais également de l'information. Il est aussi question de rendre compte du contexte de construction de la représentation cartographique, c'est-à-dire des éléments qui ont été retenus pour rendre compte du phénomène illustré. À ce titre, le message transmis par la carte et les informations contenues peuvent faire l'objet d'une remise en question ou d'un jugement argumenté et fondé sur des valeurs explicitées. En bref, problématiser, dans le cadre de la lecture et de l'interprétation d'une carte, c'est déconstruire une représentation d'un phénomène géographique. Il s'agit d'analyser les choix opérés par l'auteur, évoqués ci-dessus, pour rendre compte de la construction cartographique du problème géographique. En effet, la construction de la représentation cartographique d'un phénomène géographique induit à la fois un raisonnement et des valeurs (CRAMPTON, 2001). Suite à ce travail de déconstruction, il est possible de proposer des pistes d'action, de réflexion sous la forme d'hypothèses en lien avec le phénomène représenté.

La seconde capacité retenue, produire et élaborer une carte (fig. 3), se distingue de la première capacité par la mobilisation de la dimension cognitive de la création (CG6) en produisant un objet original. Nous avons choisi cette nomenclature car la réalisation d'une carte est un acte de production qui requiert une certaine planification et élaboration intellectuelle, notamment afin de pouvoir utiliser de manière adéquate le langage cartographique et construire le message qui sera transmis (BERTIN, 1999). Si, à l'instar de la lecture et de l'interprétation cartographique, la maîtrise du langage cartographique est requise pour la création cartographique, les opérations intellectuelles qui composent cette seconde capacité ont toutes trait à des procédures de sélection, d'organisation et de mise en forme de l'information géographique qui mobilisent les quatre niveaux de la connaissance (abrégées CN dans les fig. 2 et 3). La capacité de production et d'élaboration cartographique repose également sur la composante de maîtrise du langage cartographique. Ici aussi, les mêmes dimensions cognitives et de la connaissance sont mobilisées. Les composantes suivantes sont liées au processus de sélection et d'organisation requis pour la production cartographique. La première consiste à structurer l'information géographique qui figurera sur la carte. Il est tout d'abord question de sélectionner l'information en fonction de sa pertinence selon le phénomène qui figurera sur la carte. À cela s'ajoute le choix du fond de carte, et du périmètre en fonction de l'échelle géographique retenue. Ces différentes opérations font appel aux mêmes dimensions cognitives que la maîtrise du langage cartographique, mais aussi plus spécifiquement aux dimensions cognitives d'application d'un procédé, d'analyse et d'évaluation. La mise en forme de l'information géographique consiste à choisir la conception cartographique adéquate. À cette fin, une dimension cognitive supplémentaire est mobilisée : la création. Il s'agit pour le producteur à la fois d'être capable de sélectionner une symbologie adaptée en fonction des règles du langage cartographique, et d'effectuer un choix en anticipant sur la lecture et l'interprétation des informations. Enfin, les différents choix sémiotiques opérés lors des opérations précédentes, dans le cadre de ce processus de construction cartographique, sont articulés afin de représenter l'information géographique. Pour y parvenir,

Elaborer et produire une carte Langage cartographique Information géographique	Dimension de la connaissance			Niveaux de la connaissance (CN)
	CN1 Connaissance factuelle	CN2 Connaissance conceptuelle	CN3 Connaissance procédurale		CN4 Connaissance métacognitive
Apprendre Articuler Maîtriser	Structurer Mettre en forme Représenter			
CG1 Se rappeler				
CG2 Comprendre				
CG3 Appliquer				
CG4 Analyser				
CG5 Evaluer				
CG6 Créer				

CN1 : Faits, informations basiques à maîtriser afin de pouvoir comprendre et résoudre des problèmes dans le cadre d'une discipline.
CN2 : Maîtrise des connaissances conceptuelles disciplinaires (catégories, concepts abstraits, modèles, théories, systèmes) et habileté à comprendre les relations entre les connaissances factuelles et les connaissances conceptuelles. **CN3** : Connaissance des procédures, techniques et stratégies utilisée dans le cadre de l'accomplissement d'une tâche.
CN4 : Capacité à identifier et à mobiliser les habiletés cognitives et les niveaux de connaissance nécessaires dans le cadre de l'accomplissement d'une tâche. Connaissance de ses capacités cognitives, c'est-à-dire de sa manière d'apprendre et de procéder pour réaliser des tâches.

Processus cognitifs (CG)
CG1 : Mémoriser et mobiliser des connaissances en identifiant et en reconnaissant des éléments.
CG2 : Construire du sens à partir d'informations transmises sous une forme écrite, orale ou graphique. Etre en mesure de l'interpréter, de la classer, de la comparer, de l'exemplifier, de la résumer et de l'expliquer.
CG3 : Mettre en oeuvre, suivre une procédure pour accomplir une tâche.
CG4 : Décomposer le problème soumis en ses parties constitutives, puis déterminer comment les parties sont en relation les unes avec les autres afin de rendre compte de leur fonctionnement.
CG5 : Exercice du jugement et de la pensée critique. Détecter les incohérences.
CG6 : Elaborer des hypothèses, concevoir et construire un objet, un document, un projet, une solution à un problème.

Réalisé à partir de : KATHIWOHL, 2002 ; RAYNAL ET RUIJTER, 2012, pp. 114-116. JULIEN BACHMANN, 2020

Figure 3 : Taxonomie de la capacité d'élaboration et de production cartographique (Julien BACHMANN, 2020).

l'ensemble des dimensions cognitives sont requises. Ici l'acte de représentation ne fait pas référence aux pré-conceptions des apprenants, mais à une interprétation du réel, une construction intellectuelle contextualisée qui permet de dégager du sens en mobilisant des connaissances et les informations issues des circonstances (RAYNAL, RIEUNIER, 2012). Cette interprétation est le résultat du processus de construction de l'intelligibilité du phénomène géographique produite par les auteurs de la carte, à travers les différentes étapes mentionnées précédemment.

Comme nous l'avons constaté, l'exercice de ces capacités combine différentes opérations intellectuelles que nous avons mentionnées dans les schémas (par exemple : problématiser, organiser l'information géographique, etc.). Dans le cadre de l'utilisation de la carte en classe, ces opérations intellectuelles ne sont pas obligatoirement réalisées dans un ordre linéaire, bien que certaines d'entre elles soient requises (notamment la maîtrise du langage cartographique) pour pouvoir les accomplir. L'apprenant peut être amené selon sa réflexion à suivre des itinéraires qui alternent le recours à différents niveaux de connaissance et processus cognitifs, selon la tâche réalisée. Ainsi, les processus d'interprétation et d'élaboration cartographiques se caractérisent par une certaine itérativité.

CONCLUSION

Cet article s'inscrit dans le contexte de transformation numérique des pratiques scolaires. Les rares études menées sur le rôle de la cartographie numérique sur l'apprentissage de la géographie à l'école soulignent le besoin d'approfondir l'état des connaissances sur cette problématique. En conséquence, l'un des principaux apports de cet article consiste à proposer une démarche théorique et méthodologique d'étude de la contribution de la cartographie numérique 2.0 à l'apprentissage de la géographie scolaire au degré secondaire. Il s'agit d'analyser cet enjeu en articulant les objets de recherche et les méthodes de la géovisualisation et de la didactique de la géographie, tout en prenant en considération l'influence sur l'apprentissage des facteurs liés à l'ensemble du dispositif mis en place dans une situation d'enseignement-apprentissage. À cet égard, cette démarche permet de prendre en compte conjointement les dimensions de la cognition et de la médiation de l'apprentissage. En effet, jusqu'à présent et d'après nos connaissances, les sciences de l'éducation et la didactique de la géographie se sont principalement intéressées à illustrer le potentiel de la cartographie numérique, en l'envisageant dans une perspective soit socioconstructiviste soit cognitiviste. Notre articulation théorique s'illustre par le recours à une méthodologie permettant d'étudier l'apprentissage au moyen de méthodes de suivi des interactions utilisateur-interface (suivi oculaire, des mouvements et des clics de souris), et de taxonomies d'évaluation de l'apprentissage réalisées à partir de la taxonomie de Bloom révisée, afin d'examiner la cognition et la médiation.

Cette démarche théorique et méthodologique sera mobilisée dans notre dispositif de recherche de la manière suivante. L'une des hypothèses privilégiées à ce jour afin d'évaluer la contribution de la cartographie 2.0 à l'apprentissage de la géographie

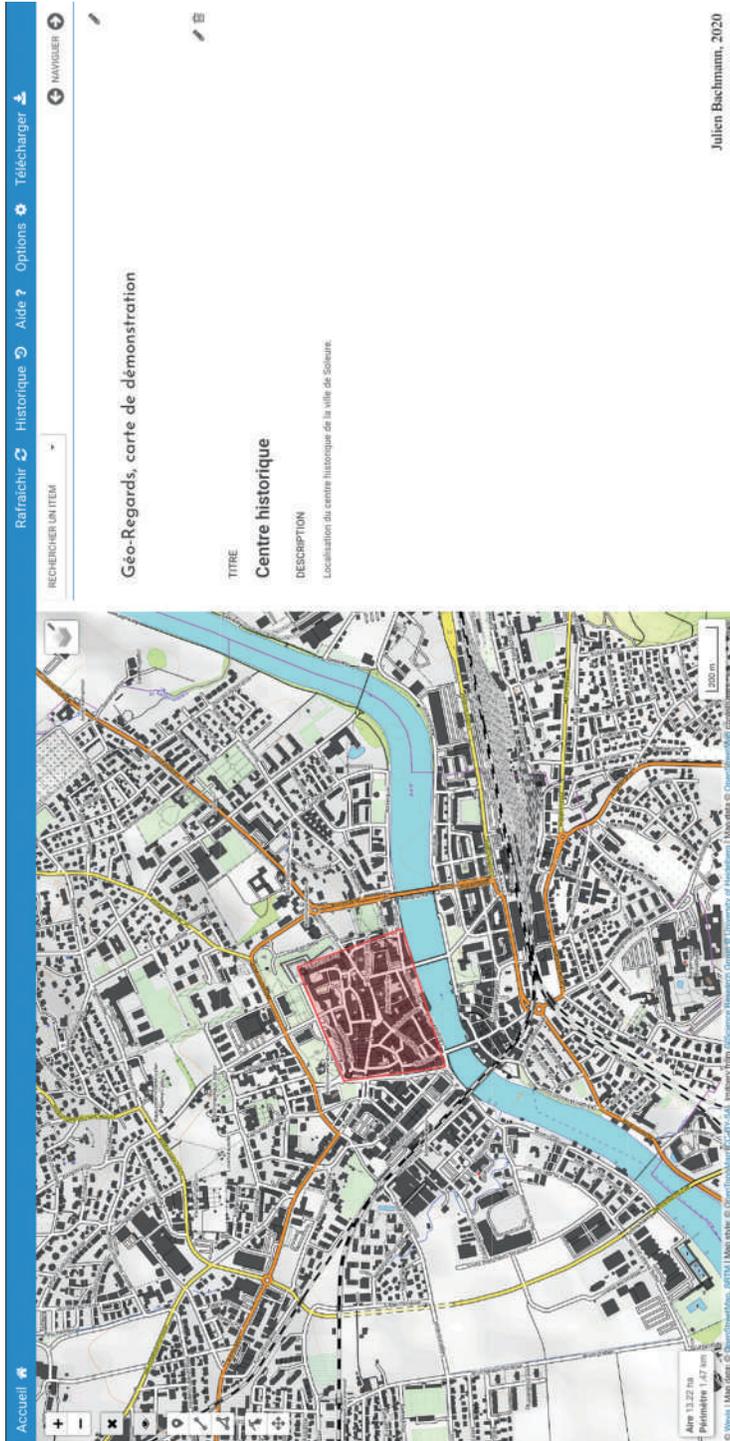


Figure 4: Wevis, application de cartographie 2.0, exemple à disposition <https://app.wevis.ch/julien/geo-regards-carte-de-demonstration>.

est le rôle joué par l'interactivité¹³. Par conséquent, nous prévoyons le recours à la fois à des cartes non interactives (sous format papier) et à des cartes numériques, lors de tâches de diagnostic et de prospective territoriale qui seront accomplies par des élèves du secondaire. Des méthodes de suivi des interactions utilisateur-interface seront intégrées à une application de cartographie 2.0, élaborée par nos soins (fig. 4). Les données récoltées par ces biais permettront d'enrichir l'analyse des productions d'élèves (questionnaires, textes et cartes) et des *focus groups*. Nous utiliserons les taxonomies présentées dans le cadre de l'analyse des données récoltées.

BIBLIOGRAPHIE

- ANTONI Jean-Philippe, KLEIN Olivier, MOIS Stéphane, 2004: «Cartographie interactive et multimédia: vers une aide à la réflexion géographique», *Cybergeog: European Journal of Geography*.
- ASH James, KITCHIN Rob, LESZCZYNSKI Agnieszka, 2018: «Digital turn, digital geographies ?», *Progress in Human Geography*, 42(1), 25-43.
- ASTOLFI Jean-Pierre, 2008: *La saveur des savoirs : disciplines et plaisir d'apprendre*, Issy-les-Moulineaux : ESF.
- BERTIN Jacques, 1999, *Sémiologie graphique : les diagrammes, les réseaux, les cartes*, (3^e éd), Paris : EHESS.
- BIJSTERBOSCH Erik, VAN DER SCHEE Joop A., KUIPER Wilma, 2017: «Meaningful learning and summative assessment in geography education: an analysis in secondary education in the Netherlands», *International Research in Geographical and Environmental Education*, 26(1), 17-35.
- BOWER Matt, HEDBERG John G., KUSWARA Andreas, 2010: «A framework for Web 2.0 learning design», *Educational Media International*, 47(3), 177-198.
- CARDON Dominique, 2019: *Culture numérique*, Paris: Les Petites Humanités.
- CIIP, 2010: *Plan d'études romand*, CIIP: Neuchâtel.
- CIIP, 2018: *Plan d'action en faveur de l'éducation numérique*, CIIP: Neuchâtel.
- ÇÖLTEKIN Arzu, BLEISCH Susanne, ANDRIENKO Gennady, DYKES Jason, 2017: «Persistent challenges in geovisualization – a community perspective», *International Journal of Cartography*, 0(0), 1-25.
- ÇÖLTEKIN Arzu, HEIL Benedikt, GARLANDINI Simone, FABRIKANT Sara Irina, 2009: «Evaluating the Effectiveness of Interactive Map Interface Designs: A Case Study Integrating Usability Metrics with Eye-Movement Analysis», *Cartography and Geographic Information Science*, 36(1), 5-17.
- ÇÖLTEKIN Arzu, JANETZKO Halldór, FABRIKANT Sara Irina, 2018: «Geovisualization», *Geographic Information Science & Technology Body of Knowledge*.
- DIACOPOULOS Mark M., 2015: «Untangling Web 2.0: Charting Web 2.0 Tools, the NCSS Guidelines for Effective Use of Technology, and Bloom's Taxonomy», *The Social Studies*, 106(4), 139-148.

¹³ Terme défini p. 34.

- CRAMPTON Jeremy W., 2001: «Maps as social constructions: power, communication and visualization», *Progress in Human Geography*, 25(2), 235-252.
- DODGE Martin, McDERBY Mary, TURNER Martin, 2008: «The Power of Geographical Visualizations», in DODGE M., McDERBY M., TURNER M. (éd.), *Geographic Visualization: Concepts, Tools and Applications*, John Wiley & Sons, Ltd, 1-10.
- ÉTAT DE VAUD, 2018: *Stratégie numérique*.
- FAVIER Tim, 2011: *Geographic Information Systems in inquiry-based secondary geography education: Theory & practice*, Vrije Universiteit Amsterdam.
- FAVIER Tim T., VAN DER SCHEE Joop A., 2014: «The effects of geography lessons with geospatial technologies on the development of high school students' relational thinking», *Computers & Education*, 76, 225-236.
- FAVIER Tim T., VAN DER SCHEE Joop A., 2014: «Evaluating Progression in Students' Relational Thinking While Working on Tasks with Geospatial Technologies», *Review of International Geographical Education Online*, 4(2), 155-181.
- FISCHER Florian, 2014: «Everyday Geomedia Use and the Appropriation of Space», in JEKEL T., SANCHEZ E., GRYL I., JOUNEAU-SION C. (éd.), *Learning and Teaching with Geomedia*, Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 10-28.
- FONTANABONA Jacky, 2002: *Cartes et modèles graphiques: analyses de pratiques en classe de géographie*, Paris: INRP.
- GAGNON Mathieu, 2010: «Regards sur les pratiques critiques manifestées par des élèves du secondaire dans le cadre d'une réflexion éthique menée en flot interdisciplinaire de rationalité», *McGill Journal of Education / Revue des sciences de l'éducation de McGill*, 45(3), 463-494.
- GENEVOIS Sylvain, 2016: «Outils géomatiques et apprentissages en géographie: quels enjeux du point de vue de la recherche en éducation?», *Les Sciences de l'éducation - Pour l'Ère nouvelle*, 49(4), 93-116.
- HEP VAUD, 2017: *Plan d'intentions 2017-2022*.
- HERTIG Philippe, 2012: *Didactique de la géographie et formation initiale des enseignants spécialistes: conception et première évaluation du nouveau dispositif de formation initiale des enseignants de géographie du Secondaire supérieur à la HEP Vaud*, Lausanne: Institut de géographie - Université de Lausanne.
- HERTIG Philippe, 2016: *Didactique de la géographie I. Du savoir savant au savoir enseigné*, Lausanne: HEP Vaud.
- HERTIG Philippe, 2017: «La géographie dans le Plan d'études romand: une discipline en tension entre des finalités ambitieuses et des pratiques éloignées des visées curriculaires», in VERGNOLLE-MAINAR C., TRIPIER-MONDANCIN O. (éd.), *Programmes et disciplines scolaires: quelles reconfigurations curriculaires?*, Toulouse: Presses universitaires du Midi, 99-108.
- HERTIG Philippe, VARCHER Pierre, 2004: «Pour une didactique qui donne du sens à la géographie scolaire», in HERTIG P., REINFRIED S., TSCHUMI L., VARCHER P., HASLER M. (éd.), *Développement et perspectives de la géographie scolaire en Suisse*, Berne: Groupe de travail didactique de la géographie (GDGg/AFGg), 17-35.
- JEKEL Thomas, SANCHEZ Éric, GRYL Inga, JOUNEAU-SION Caroline, LYON John, 2014: *Learning and Teaching with Geomedia*, Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- KRATHWOHL David R., 2002: «A Revision of Bloom's Taxonomy: An Overview», *Theory Into Practice*, 41(4), 212-218.

- LE ROUX Anne, 2003 : *Didactique de la géographie*, Caen : Presses universitaires de Caen.
- MACEACHREN Alan M., 2004 : *How Maps Work : Representation, Visualization, and Design*, New York : The Guilford Press.
- MANSON Steven M., KNE Len, DYKE Kevin R., SHANNON Jerry, ERIA Sami, 2012 : « Using Eye-tracking and Mouse Metrics to Test Usability of Web Mapping Navigation », *Cartography and Geographic Information Science*, 39(1), 48-60.
- MERICSKAY Boris, ROCHE Stephane, 2011 : « Cartographie 2.0 : le grand public, producteur de contenus et de savoirs géographiques avec le web 2.0 », *Cybergeo*.
- MORIN Edgar, 1999 : *La tête bien faite : repenser la réforme, réformer la pensée*, Paris : Seuil.
- NOUCHER Matthieu, 2017 : *Les petites cartes du web. Analyse critique des nouvelles fabriques cartographiques*, Paris : Éditions Rue d'Ulm.
- PLANTIN Jean-Christophe, 2014 : « L'avènement de la carte comme médiation », *Questions de communication*, (25), 309-326
- RAFFESTIN Claude, TURCO Angelo, 1984 : « Épistémologie de la géographie scolaire », in BAILLY A. (éd.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris : Masson, 23-31.
- RAYNAL Françoise, RIEUNIER Alain, 2012 : *Pédagogie, dictionnaire des concepts clés : apprentissage, formation, psychologie cognitive*, Issy-les-Moulineaux : ESF.
- REUTER Yves, COHEN-AZRIA Cora, DAUNAY Bertrand, DELCAMBRE Isabelle, LAHANIER-REUTER Dominique, 2013 : *Dictionnaire des concepts fondamentaux des didactiques*, De Boeck Supérieur.
- SANCHEZ Éric, 2007 : *Investigation scientifique et modélisation pour l'enseignement des sciences de la Terre. Contribution à l'étude de la place des technologies numériques dans la conduite d'une classe de terrain au lycée*, Université Claude Bernard-Lyon I.
- STROBL Josef, 2014 : « Technological Foundations for the GISociety », in JEKEL T., SANCHEZ E., GRYL I., JOUNEAU-SION C. (éd.), *Learning and Teaching with Geomedia*, Newcastle : Cambridge Scholars Publishing, 2-9.
- THEMINES Jean-François, 2006 : *Enseigner la géographie : un métier qui s'apprend*, Paris : Hachette Éducation.
- UNWIN David, 1994 : « Cartography, ViSC and GIS », *Progress in Human Geography*, 18(4), 516-522.
- VAN DER SCHEE JOOP A., TRIMP Henk, BÉNEKER Tine, FAVIER Tim T., 2015 : « Digital Geography Education in the Twenty-First Century: Needs and Opportunities », in MUÑIZ Solari O., DEMIRCI A., SCHEE J. (éd.), *Geospatial Technologies and Geography Education in a Changing World: Geospatial Practices and Lessons Learned*, Tokyo : Springer Japan, 11-20.
- VIENNEAU Raymond, 2017 : *Apprentissage et enseignement : théories et pratiques*, Montréal : Gaëtan Morin.
- WARE Colin, 2008 : *Visual Thinking for Design*, Burlington, MA : Morgan Kaufmann.

WEBMAPPING 2.0 AND SCHOOL GEOGRAPHY: A THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACH TO LEARNING EVALUATION

School environments are experiencing a digital transformation to their teaching practices, which is more or less advanced depending on the institutional context and disciplines. In this respect, studies carried out on the contribution of digital cartography to geography learning emphasise a lack of scientific knowledge in this field. We propose to study this issue with the help of webmapping 2.0 by mobilising the research fields of geography didactics and geovisualisation. This contribution presents the theoretical and methodological articulation of this research and its initial results: taxonomies for the evaluation of learning achieved with webmapping 2.0.

Keywords: Bloom's revised taxonomy, Webmapping 2.0, Geovisualisation, Geography didactics, Lower secondary education, Learning, School geography.

KARTOGRAFIE 2.0 UND SCHULGEOGRAFIE: EIN THEORETISCHER UND METHODISCHER ANSATZ ZUR LERNBEWERTUNG

Die Schulbildung durchläuft eine digitale Veränderung der Unterrichtspraktiken, die je nach institutionellem Kontext und Disziplin mehr oder weniger weit fortgeschritten ist. Studien zum Einsatz digitaler Kartografie im Geografieunterricht zeigen auf, dass in diesem Bereich wenig wissenschaftliche Kenntnisse vorliegen. Wir untersuchen diese Forschungslücke mit der Kartografie 2.0 und unter Einbezug von Kenntnissen aus der Geografiedidaktik und der Geovisualisierung. Dieser Beitrag stellt die Verbindung zwischen theoretischen und methodologischen Aspekten dieser Forschung sowie erste Ergebnisse vor: Taxonomien für die Bewertung des mit Hilfe der Kartografie 2.0 erzielten Lernens.

Stichworte: Blooms überarbeitete Taxonomie, Kartografie 2.0, Geovisualisierung, Geografiedidaktik, Sekundarstufe I, Aufbau des geografischen Wissens, Schulgeografie.

REPRÉSENTATIONS PLURIELLES DE L'ENSEIGNEMENT DE LA GÉOGRAPHIE AU GYMNASSE ET COMPARAISON DES PLANS D'ÉTUDES À TRAVERS L'EXEMPLE DE TROIS CANTONS ROMANDS

NICOLAS BANGERTER, HEP Vaud–UER Didactiques des sciences humaines
et sociales, nicolas.bangarter@ceff.ch

RÉSUMÉ

La Suisse, modèle du fédéralisme en Europe, accorde aux cantons une certaine autonomie en termes d'enseignements et de plans d'études appliqués dans leurs établissements du post-obligatoire en prenant soin de se baser sur des recommandations cadres. Cet article est basé sur un travail de mémoire professionnel qui part de ce constat pour tenter de mettre à jour les différences jalonnant les plans d'études de la géographie de trois cantons romands : Vaud, Berne et Neuchâtel. Un intérêt est également porté à l'influence de ces différences cantonales sur les discours qu'ont les enseignants de leurs pratiques au sein des écoles de maturité concernées.

Mots-clés : *géographie, plan d'études, cantons romands, secondaire II, enseignement, épistémologie.*

INTRODUCTION

La géographie est aujourd'hui largement reconnue comme davantage qu'un simple exercice de restitution. Elle est une science, une discipline universitaire et une branche scolaire fortement ancrée et admise mais également toujours discutée, tant dans sa conception épistémologique au niveau académique que didactique et pédagogique dans son enseignement. Cet article a pour objectif de mettre à l'étude de manière exploratoire une question de recherche encore peu travaillée en Suisse romande : les différences existantes entre plans d'études gymnasiux et les discours qu'ont les enseignants quant à la pratique de ceux-ci. Cette recherche issue d'un mémoire professionnel clôturant un MAS réalisé à la Haute école pédagogique du

canton de Vaud ne permet pas de s'intéresser à l'ensemble de la région francophone helvétique et encore moins à l'ensemble du pays mais présente une première approche à travers trois cantons que sont Vaud, Neuchâtel et Berne¹. L'article se compose de deux parties : une première centrée sur l'histoire et la problématique de cette étude, son cadre théorique et sa méthodologie et une seconde partie analytique et exploratoire. L'ambition ici est avant tout d'ouvrir de nouvelles perspectives de recherche et non d'obtenir des généralisations puisque le contexte du mémoire ne permet pas une étude d'ampleur.

BREF HISTORIQUE SUISSE ET SPÉCIFICITÉS CANTONALES

L'enseignement de la géographie en Suisse n'est pas toujours allé de soi. En effet, comme le montre Rosier en 1893 dans son rapport destiné à l'assemblée de l'Association des Sociétés suisses de géographie, la fin du XIX^e siècle a été le théâtre de débats animés entre politiques qui n'arrivaient pas à se mettre d'accord sur le bien-fondé de la géographie au gymnase. Enseignant au collège et à l'université de Genève, pédagogue, cofondateur de la faculté des sciences économiques et sociales de Genève et politicien, Rosier (RAFFESTIN, MERCIER, FISCHER, 2003) souligne que si des personnalités telles que Numa Droz, alors conseiller fédéral, considèrent cette science comme « *une base indispensable de toute culture sérieuse* » (in ROSIER, 1893, 19), d'autres, à l'image du docteur Finsler, recteur d'un des principaux gymnases de Suisse et membre de la Commission fédérale de maturité, la perçoivent comme inutile puisque « *c'est par les voyages seulement [que les jeunes gens] concevront l'image exacte [d'un pays étranger]* » (in ROSIER, 1893, 20). Ce dernier ajoute que la géographie doit s'en tenir à servir l'histoire. Pourtant, pour différentes raisons, elle est rendue obligatoire dans les gymnases dès 1882 pendant que de nombreuses universités suisses se dotent d'une chaire pour cette discipline. Elle est alors en plein développement académique, elle est vue comme une fenêtre ouverte sur une planète de plus en plus mondialisée, comme un moyen d'éducation par excellence de par son haut degré d'intérêt universel, sa portée patriotique ou encore l'intérêt qu'elle éveille chez les jeunes. En outre, nombre de pays européens l'enseignent déjà comme branche indépendante (ROSIER, 1893). Les cantons participent, peu après, au financement de la rédaction d'un manuel destiné aux écoles de maturité puisqu'un réel besoin de moyens d'enseignement se fait sentir à ce moment-là. Notons que les trois cantons qui nous intéressent ici y ont tous participé à l'époque (ROSIER, 1893).

Le système scolaire suisse découle de l'histoire du pays et de sa formation. Il est donc fortement marqué par le fédéralisme, notamment dans les écoles du post-obligatoire (secondaire II). En dépit de l'harmonisation ayant eu lieu en 2006 pour l'enseignement obligatoire à travers l'adoption du concordat HarmoS (l'accord intercantonal sur l'harmonisation de la scolarité obligatoire)² et du plan d'études romand, l'enseignement post-obligatoire helvétique est régi par le concordat sur la

¹ Lorsqu'il est question du canton de Berne dans la suite de ce travail, il s'agit de considérer la partie francophone de celui-ci uniquement et donc le gymnase de Bienne (GBE) qui est la seule école de maturité francophone du canton.

² <http://www.edk.ch/dyn/11737.php>

coordination scolaire qui place le canton comme autorité suprême en matière de plan d'études (ARNET, 2000).

Le 9 juin 1994, la conférence suisse des directeurs de l'instruction publique (CDIP) édit le plan d'études cadre (PEC) pour les écoles de maturité. Il s'agit là de recommandations à l'intention des cantons qui se basent essentiellement sur l'article 3a du concordat sur la coordination scolaire de 1970. Le 15 février 1995, le Conseil fédéral suisse publie l'ordonnance sur la reconnaissance des certificats de maturité gymnasiale qui vient préciser le rôle des cantons face au plan d'études cadre sorti l'année précédente. C'est notamment l'article 8, traitant des plans d'études, qui nous intéresse dans le cadre de ce travail. Celui-ci stipule que «*l'enseignement dispensé par les écoles délivrant des certificats de maturité suit les plans d'études émis ou approuvés par le canton, qui se fondent sur le Plan d'études cadre [...]*» (ORM, 1995, 3). Dès lors, il est de la responsabilité de chacun des cantons helvétiques d'éditer un plan d'études pour ses écoles de maturité en adéquation avec le PEC afin de disposer de lignes directrices communes, tant sur un plan cantonal que national. L'objectif visé par le PEC est double: il fait office de référence pour la reconnaissance des certificats cantonaux octroyés en fin de gymnase et a une fonction autonome en tant que recommandation de la CDIP à l'intention des cantons en les invitant à revoir leurs plans d'études tout en tenant compte des différences culturelles, linguistiques et didactiques. Notons encore qu'au sein du PEC, la géographie apparaît à deux endroits dans les domaines d'études présentés: au sein des sciences humaines mais également avec les sciences expérimentales, l'attribution dépendant des cantons (1994).

Le plan d'études des écoles de maturité pour le canton de Vaud découle directement du règlement sur la reconnaissance des certificats de maturité gymnasiale (RRM, 1995) et «*des changements apportés en 2007 [ainsi que] de plusieurs décisions adoptées dans [le] canton [...]*» (DGEP, 2018, 9). Le règlement des gymnases vaudois précise dans son article 37 le rôle cadrant du PEC (RGY, 2016). La partie concernant la géographie comme discipline fondamentale (DGEP, 2018, 129-132) se glisse, pour le canton de Vaud, au sein des sciences humaines (DGEP, 2018).

Le canton de Berne dispose, lui, d'une spécificité par rapport aux trois cantons analysés ici puisque son bilinguisme le dote de deux plans d'études distincts et non d'une simple traduction de l'alémanique en français. Le document relatif au gymnase de Bienne se base également sur le RRM ainsi que sur des directives cantonales³ (DIPCB, 2008). La géographie y est également rattachée aux sciences humaines (DIPCB, 2008).

Finalement, le canton de Neuchâtel ne dispose pas d'un plan d'études cantonal pour ses trois écoles de maturité. Un document a bel et bien existé par le passé mais date d'avant le PEC de 1994 et n'est donc plus d'actualité aujourd'hui. La loi sur l'enseignement secondaire supérieur (1984) du canton ne fait en outre pas mention d'un plan d'études propre au canton. Sur les trois établissements cantonaux, seuls deux proposent un plan d'études d'établissement (distinct l'un de l'autre). Dans la suite de cet article, c'est le plan d'études du lycée de La Chaux-de-Fonds (GNE) qui

³ Ordonnance du Conseil exécutif du canton de Berne sur les écoles de maturité (OEMa) du 27 novembre 1986.

est explicité et analysé. Si le document issu de ce gymnase fait référence au PEC, il n'est pas possible de savoir clairement si la discipline est rattachée aux sciences humaines et sociales ou aux sciences expérimentales. À l'inverse, le second plan disponible pour ce canton classe la géographie dans le champ des sciences humaines mais ne fait pas mention du PEC de 1994 (si ce n'est dans son en-tête).

PROBLÉMATIQUE

Il est important de souligner que le présent travail ne concerne que la discipline fondamentale de géographie enseignée dans les écoles de maturité. Il n'est donc pas question ici de l'option complémentaire ou des plans d'études des écoles de commerce ou de culture générale qui partagent parfois leurs murs avec les gymnases selon les cantons.

Cette étude se base sur un constat de départ présenté précédemment à travers l'historique de l'enseignement post-obligatoire en Suisse. Comme le stipule l'article 8 de l'ordonnance sur la reconnaissance des certificats de maturité gymnasiale (ORM, 1995) cité auparavant, les plans d'études cantonaux doivent s'inscrire dans le plan d'études cadre de 1994 (CDIP) mais sont propres à chaque canton. La géographie ne fait pas exception et son enseignement se singularise d'un canton à l'autre. C'est sur ce postulat que se base la présente étude et de là que découle la question centrale de ce travail : quelles sont les différences entre les plans d'études gymnasiaux des cantons de Neuchâtel, Vaud et Berne et comment influent-elles sur les discours qu'ont les professeurs de leurs enseignements ?

Ce postulat de départ étant ancré dans la spécificité du fédéralisme helvétique, dans la culture profonde du pays et dans les ordonnances, lois et règlements brièvement explicités précédemment, il semble pertinent de s'intéresser aux conséquences de ces injonctions sur le discours qu'ont les enseignants de leurs pratiques. D'autant plus que, comme le dit Joublot Ferré lorsqu'elle nous invite à réfléchir au rapport des usages professionnels, il existe des différences entre les pratiques non seulement selon les injonctions contextuelles (plans d'études, établissements) mais aussi en fonction des individus (singularité des enseignants) (JOUBLOT FERRÉ, 2017).

Il est proposé ici deux pistes de recherche, sous forme de questions, qu'il s'agit par la suite de confronter au terrain. La première consiste à se demander si le fédéralisme présenté dans l'historique encourage une certaine liberté dans les discours qu'ont les enseignants de leurs pratiques. Ce terme de liberté peut être vu ici comme synonyme d'indépendance, d'autonomie, de plasticité en termes de choix, d'ordre dans le traitement des chapitres, de temps à disposition, etc. Cela sous-entend que les différences entre plans d'études n'impacteraient donc pas ou très peu les pratiques enseignantes pour la géographie de par le libéralisme qu'elles suggèrent. Cette première question s'appuie principalement sur l'idée de Varcher qui explique que les pratiques *« ne découlent pas automatiquement des injonctions programmatiques mais dépendent beaucoup de la conception que le maître a de l'enseignement en général et de la discipline en particulier »* (2003, 111).

Cette citation permet de prolonger le raisonnement vers le second questionnement de ce travail. Celui-ci s'interroge quant à l'influence du parcours de vie, étudiantin, académique et professionnel de l'enseignant sur la vision de son enseignement et

le discours qu'il en a. En effet, comme l'explique Staszak, il y a presque autant de définitions de la géographie qu'il y a de géographes et donc, « *la géographie, c'est ce que font les géographes* » (STASZAK, 2012, 79). On peut donc se demander si, en fonction de sa formation géographique, de ses expériences professionnelles, de son vécu, l'enseignant aura sa propre approche de l'enseignement de la géographie et si c'est donc le parcours de l'enseignant qui forge ses pratiques davantage que le plan d'études de son établissement ou de son canton.

CADRE THÉORIQUE

Une des problématiques fréquemment reliées à la géographie est sa pluralité, notamment la dichotomie « *qui existe, depuis les origines, entre la géographie physique et la géographie humaine [...]* » (ROPIVIA, 2007, 55). Il est possible d'aller plus loin en creusant davantage au sein de ces deux courants pour se rendre compte que la géographie « *se trouve concurrencée, sinon éclipsée, par d'autres disciplines agissant de manière plus précise dans le même domaine qu'elle* » (ROPIVIA, 2007, 50). Lévy abonde dans ce sens en admettant que l'épistémologie de la géographie doit également se nourrir de ses voisines: « *l'objet de la géographie n'est pas une chose, mais une dimension de toute "chose" sociale. Cela signifie que les géographes ne peuvent pas vivre dans un village épistémologique isolé mais doivent connaître avant de proposer leurs propres parcours, les avenues et les ruelles de la ville commune* » (in VARCHER, 2003, 104). Cette vision était déjà celle de Rosier qui pensait que « *les sciences ont entre elles des points de contact, parce qu'en réalité la science est une, et lorsque nous voulons fixer d'une manière absolue, en notre esprit, les limites d'une branche d'étude, nous sommes en contradiction avec les faits* » (ROSIER, 1893, 21).

Malgré cela, plusieurs auteurs (VARCHER, 2003 ; STASZAK, 2012) refusent de voir cette science comme une science carrefour. Certes, elle est plurielle et transdisciplinaire mais possède ses propres concepts fondateurs avec, entre autres, le *milieu*, *l'espace*, *l'environnement* et le *paysage* (ROPIVIA, 2007). Pour Claval, la géographie offre deux niveaux d'intérêt: un premier nécessaire à la vie de tous les jours et qui regroupe principalement les savoir-faire et un second qui porte sur la réflexion scientifique (2001). Chevalier (1997) va plus loin en expliquant que la géographie scolaire s'inscrit dans le champ « *du savoir géographique structuré autour de quatre pôles: la géographie savante, la géographie scolaire, la géographie appliquée et la géographie grand public* ». Bailly et Ferras font, à quelques nuances près, le même découpage (2010).

Il semble pertinent de noter que la plupart des auteurs contemporains s'accordent, à peu de chose près, autour de la définition de Staszak qui définit la géographie comme « *la science du rapport de l'homme à l'espace* » (2012, 81).

Comme déjà abordé en introduction, le statut académique de la géographie (introduit à l'université par Kant dès le XVIII^e siècle) est aujourd'hui indéniable (ROPIVIA, 2007). Celui-ci est étroitement lié au destin de la géographie scolaire puisque l'évolution des outils pédagogiques et la réactualisation des problématiques générales d'une discipline scientifique s'influencent l'une l'autre (ROPIVIA, 2007). En effet, pour Ropivia, la didactique et la pédagogie forment une des quatre dimensions de l'épistémologie

de la géographie (aux côtés de la téléologie, de l'histoire et de l'heuristique, 2007). L'objectif principal de la géographie scolaire, à quelque niveau que ce soit, doit, selon Ferras, «être [le] même de la maternelle à l'université» (in VARCHER, 2003, 112). Il s'agit de dépasser la simple géographie «grand public» (BAILLY, FERRAS, 2010). La discipline scolaire est en effet «perçue le plus souvent par les élèves et leurs parents comme la simple connaissance des pays ou l'étude de ceux-ci» (VARCHER, 2003, 111). Lefort (1992) et Clerc (2002) abondent dans le sens de cette vision désuète en mettant en évidence une géographie scolaire souvent figée dans des références et modalités peu renouvelées. Pour Soubeyrand Gery, «l'objectif prioritaire de l'enseignement au lycée est d'amener les élèves à être des citoyens acteurs qui réfléchissent pour agir [...] et non de former des géographes» (1997, 82).

Actuellement, les principaux auteurs s'intéressant à la question de l'enseignement de la géographie et aux injonctions des plans d'études qui s'y rattachent parlent de géographie dite prospective. Pour Mérenne-Schoumaker, «une géographie est "vivante" quand elle sert à percevoir et à décrire le monde réel en profondeur, quand elle contribue à rechercher des explications sur la façon dont le monde fonctionne et quand elle aide à concevoir des solutions alternatives (dimension prospective)» (2016, 3). Soubeyrand Gery abonde dans ce sens puisque, pour elle, l'école doit «chercher à faire une géographie utile et prospective» en rendant l'élève acteur de sa formation (1997, 82) et en se focalisant sur le présent et le futur. Pour Loistron, «oser la géographie prospective, c'est ancrer les pratiques de classe dans une pédagogie active, réinterroger les programmes et leurs approches et faire de la "géo-citoyenne"» (2017, 1).

MÉTHODOLOGIE

La démarche de ce travail est principalement de nature exploratoire puisqu'elle est construite sur la base de questionnements issus d'un constat. Les trois différents plans d'études cantonaux ou d'établissements ainsi que le plan d'études cadre permettent de présenter les principales différences intercantonnales grâce à l'analyse de leurs contenus qui posent le socle de ce travail. Ce matériau théorique est ensuite confronté aux différents récits des enseignants via des entretiens semi-directifs. Notons que le contexte du mémoire dont découle cet article n'a permis qu'une faible récolte de données permettant un «sondage» de la question de recherche et que donc, une étude plus approfondie mériterait un terrain plus important.

L'échantillon se compose de trois enseignants (cités dans cet article par des initiales EVD, ENE, EBE)⁴ de géographie issus des trois cantons que questionne cette recherche. Ces trois géographes ont en commun leur longue expérience dans l'enseignement au niveau gymnasial (entre douze et vingt ans) ainsi qu'une bonne vision d'ensemble du système de leur canton et établissement à travers des responsabilités au sein du collège d'enseignants de géographie (chefs de file, présidents de branche, représentants). Leurs différences résident dans leurs parcours, leurs vécus,

⁴ E pour enseignant suivi des initiales du canton où il enseigne.

leurs approches de l'enseignement de la géographie et, évidemment, dans leurs cantons et gymnases respectifs.

LES PLANS D'ÉTUDES CANTONAUX ET LE PEC

Dans chacun des documents, à différents niveaux, on ressent fortement l'influence du PEC. Celle-ci peut paraître moins marquée pour le plan d'études de GNE qui est le moins détaillé. Il y est cependant question des concepts fondamentaux de l'enseignement de la géographie et, même si tous ne sont pas tirés du document de 1994, la plupart s'y retrouvent. C'est également le cas pour les deux autres textes. Les notions de *distance* et d'*échelle* sont notamment présentes partout alors qu'on retrouve la *localisation*, l'*espace* ou l'*interaction* çà et là dans les trois documents. Ces objets peuvent être rattachés aux *concepts généraux* développés par Mérenne-Schoumaker (2016, 3) et à certains des sept concepts intégrateurs de Varcher et Hertig (in HERTIG, 2012).

Ces concepts fondamentaux forment, avec les savoirs ou connaissances, les savoir-faire et les attitudes, le socle commun à ces plans d'études (y compris le PEC). Seul le document chaux-de-fonnier ne respecte pas ce canevas. Les savoir-faire se placent, selon Claval, dans la géographie de tous les jours, qui sert à se diriger, se repérer et aménager son habitat (2001). Ils sont, au sein des documents, relativement proches les uns des autres. Autre point commun, les objectifs généraux des trois textes qui se calquent sur ceux du PEC (même si le plan de GNE est quelque peu laconique par rapport à ses objectifs). Finalement, la démarche demandée par le plan d'études cadre (étude de problème, démarche scientifique, approche interdisciplinaire) se retrouve à différentes échelles dans les trois textes mais jamais de manière uniformisée : l'étude de cas est citée sur Vaud alors que la vocation interdisciplinaire de la géographie se lit à Berne.

Notons que les plans d'études sont régulièrement mis à jour en fonction d'injonctions cantonales. Ça a notamment été le cas de celui de Berne et Vaud en 2007 (aucune modification n'a cependant été apportée à la discipline fondamentale de géographie). Le cas de Neuchâtel reste particulier puisque, n'ayant pas de plan d'études commun au canton, chaque établissement évalue les besoins d'évolution de son document directeur. Rédigé en 1997, le texte du lycée de La Chaux-de-Fonds n'a depuis jamais évolué.

Pour commencer ce bref survol des différences jalonnant les trois plans d'études choisis, on peut souligner la dotation horaire réservée à la géographie en tant que discipline fondamentale au gymnase. Celle-ci est détaillée dans le tableau ci-après. Les principales autres différences se retrouvent naturellement dans les thématiques inscrites dans les programmes de chaque plan. Le texte vaudois propose vingt sujets différents et demande d'en étudier quatre à six sur l'année scolaire en laissant la liberté de choisir des « thèmes semblables » ou de faire des « combinaisons de thèmes ». Le gymnase chaux-de-fonnier articule son programme autour des sept concepts de base de la géographie qu'il recense et demande que soit traitée au moins une activité pour chaque concept. Ces derniers regroupent en sous-thèmes des sujets plus ou moins précis (sous la localisation, on trouve par exemple la cartographie ou les frontières et la géopolitique). Finalement, le plan d'études de GBE propose

neuf thématiques, étalées sur deux ans, avec une ligne directrice pour chaque année (DIPCB, 2008, 64). D'autres informations sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Principales caractéristiques des plans d'études traités

	PE CADRE	PE VAUD	PE BERNE	PE NEUCHÂTEL
Dernière édition	1994	2018	2008	1997
Nombre de pages	1,5	4	2	2,5
Nombre d'écoles concernées	165 établissements dans toute la Suisse	12 dont un gymnase intercantonal qui a son propre plan d'études	1 francophone mais 16 en tout dont 4 privés	3
Durée de la formation	3 à 5 ans en Suisse romande	3 ans	3 ans (4 pour la maturité bilingue)	3 ans
Dotation horaire	Spécificité cantonale	3 leçons en 2 ^e année	2 leçons en 1 ^{re} année, 2 en 2 ^e année	3 leçons en 1 ^{re} , 2 ^e ou 3 ^e année

Pour terminer cette première partie descriptive, il est encore intéressant de se pencher sur la dichotomie géographie physique / géographie humaine au sein de ces trois plans d'études. Même si nombre de thématiques appartiennent aux deux courants de la géographie, on peut souligner que seul le document vaudois propose (et non impose) des sujets de géographie physique exclusivement (tels que la météorologie, la géomorphologie ou la climatologie). Enfin, notons encore la forte présence de la carte comme outil principal de la géographie dans les plans vaudois et bernois et qui fait curieusement défaut dans le PEC et le texte de GNE alors qu'elle est l'instrument central des géographes.

LE PLAN D'ÉTUDES COMME ESPACE DE LIBERTÉ

Le premier questionnement selon lequel le fédéralisme permet une certaine liberté (au sens où ce terme a été défini auparavant) dans l'enseignement de la géographie dans les gymnases est débattu ci-après. Ce sentiment de liberté ressort assez clairement, à différentes échelles, des trois entretiens réalisés pour ce travail.

Premièrement, l'utilisation d'un support commun n'est imposée nulle part. Seul ENE, de GNE, nous explique que tous les enseignants de géographie de l'école distribuent à leurs élèves un manuel français Nathan qui est utilisé, selon la sensibilité de l'enseignant, comme ressource documentaire uniquement. Tant à GVD⁵ qu'à GBE, aucun support de cours n'est obligatoire ou encouragé. Cela est d'ailleurs

⁵ GVD pour le gymnase du canton de Vaud dont est issu EVD.

souligné dans le plan d'études vaudois: «*l'utilisation systématique d'un manuel est laissée à l'appréciation du professeur ou de l'établissement*» (DGEP, 2018, 132).

Deuxièmement, et c'est là le point central de cette partie, chaque enseignant interviewé souligne une grande autonomie dans la pratique du plan d'études relatif à son canton ou son établissement. Nous interrogeons donc ici les relations entre la géographie à enseigner et la géographie enseignée (PHILIPPOT, GLAUDEL, CHARPENTIER, 2016). C'est le cas au lycée Blaise-Cendrars où ENE affirme que les enseignants profitent d'une grande liberté et souligne que les programmes changent beaucoup d'une année à l'autre. Selon lui, chacun fait ce qu'il veut en s'inspirant du plan d'études du gymnase. Au GVD, malgré l'imposition de certaines thématiques du plan d'études vaudois, une marge de manœuvre existe comme l'explique EVD:

«On s'est défini les thèmes qu'on devait aborder de base. [...] Si y'en a qui veulent faire autre chose en plus ben ils le font mais ça y doivent, c'est obligatoire pour nous. [...] Nous, on a défini quatre thèmes, on y coupe pas, c'est le climat, la cartographie, l'aménagement du territoire et l'introduction à la géo.»

Il est à souligner que cela n'est valable que pour GVD et qu'ailleurs dans le canton «*y'a des gymnases clairement où chacun fait ce qu'il veut*» (EVD). Au GBE, EBE note une complète liberté dans les choix faits par ses collègues, la seule injonction, inexistante dans les deux autres écoles, vient du fait que des leçons de géographie interviennent en première et en seconde année du cursus, il y a donc une nécessité ici de s'accorder sur les choix réalisés, ce qui n'est pas le cas au GVD et au GBE. De plus, même si tous admettent enseigner des thèmes issus de leurs programmes respectifs, l'appréciation donnée à la perméabilité des sujets est également gage de liberté dans la pratique:

«Par exemple, "matières premières, déchets, enjeux, relations entre les pouvoirs politiques, mondialisation, altermondialisation", c'est tellement large. Si un collègue veut travailler sur les États-Unis, ça entre dans le thème mondialisation pour moi ou pouvoir politique, c'est bon.» (EBE)

Cet exemple tend à démontrer une vision plastique des différentes thématiques de la géographie permettant d'ajuster ses choix au plan d'études. De plus, les contacts quasiment inexistantes entre établissements d'une même région démontrent également une certaine liberté au sein des écoles et un chapeautage léger des cantons qui, pour deux des trois cas en question ici, n'organisent aucune rencontre entre géographes, Vaud étant l'exception:

«Il y a des contacts au niveau des chefs de file... la file cantonale donc on se voit entre chefs de file, officiellement, et on rediscute régulièrement du plan et de qui fait quoi. Et ce qu'il ressort souvent c'est que chacun fait un peu sa sauce, quoi.» (EVD)

Le géographe de GVD illustre ici à merveille l'indépendance des établissements, même au sein d'un canton possédant un plan d'études clair et offrant des espaces d'échanges. Neuchâtel a eu, par le passé, des colloques cantonaux regroupant les géographes du secondaire I et II mais cela ne se fait plus depuis quelques années sans qu'ENE ne sache pourquoi. EBE loue, lui, cette absence de

rencontres et d'injonctions fortes liées notamment au cas du GBE qui est « *une spécificité à 110%* ». En effet, le plan du gymnase est indépendant: « *Y nous laissent carte blanche dans le plan d'études. Alors je dirais qu'on en profite aussi quand même parce qu'on est pas obligé de s'aligner sur le plan cantonal [...] on a les mains libres.* » Bien que la situation de GBE soit spécifique de par sa position unique dans un canton suisse alémanique, EBE y voit une liberté forte appréciable :

« C'est vrai qu'on est un peu en vase clos [...] et ça, c'est un peu dommage. [...] Moi je cloisonnerais pas trop avec trop de rencontres, j'aime cette liberté, [...] je pense que si on fait un plan d'études hyper intercantonal, strict, on va se tirer une balle dans le pied. » (EBE)

L'emploi de cette dernière expression peut faire référence à la proximité entre deux régions linguistiques au GBE qui ne se nourrissent pas de la même culture géographique et que l'enseignant en question ne souhaite pas voir se mélanger de manière normée. Il est vrai que les différences entre le plan d'études bernois francophone et le document suisse allemand ainsi que les différentes visions de la discipline n'invitent pas l'enseignant bernois à plus de collaboration (bien que les enseignants alémaniques et romands partagent leurs bureaux au sein du gymnase) :

« Non, rien, on a rien en commun, [...] c'est de la cohabitation. [...] Y'en a un qui m'a dit "vous êtes pas des géographes", parce que les géographes humanistes [...], c'est pas de la géographie, la géographie, c'est de la géographie physique. [...] Après je comprends parce qu'eux y ont une autre formation, y sont géologues, géomorphologues. » (EBE)

Cette vision quelque peu archaïque de la géographie rejoint le point de vue de Staszak sur l'antagonisme marqué entre les différentes approches (2012). Cette spécificité bernoise est intéressante puisqu'elle fait également référence à la dichotomie déjà évoquée entre géographie physique et humaine, dichotomie qu'ENE soutient également en parlant des deux principales régions linguistiques suisses. D'après son expérience, la différence est flagrante entre la Suisse romande et la Suisse allemande au niveau des plans d'études avec un pan beaucoup plus fort de géographie physique en Suisse alémanique. Cette division tant nationale, cantonale que gymnasiale dans le cas de Berne, démontre bien la liberté prise par les cantons mais aussi par les établissements quant aux directions données.

Finalement, retenons que tous les entretiens révèlent une utilisation peu importante du plan d'études lié à l'établissement comme le souligne ENE qui avoue s'en être un peu servi en début de carrière mais qui ne le ressort plus chaque année.

Pour terminer, attardons-nous sur les prescriptions exogènes et endogènes auxquelles font allusion Faïta et Saujat (2010) dans leur texte (in THÉMINES, LE GUERN, 2017). Les premières, dont nous venons de parler émanent de l'institution et regroupent donc, entre autres, les plans d'études. Les secondes découlent du milieu professionnel ou peuvent être auto-prescrites (PHILIPPOT, GLAUDEL, CHARPENTIER, 2016). C'est sur celles-ci que se base la deuxième question de ce travail.

LES PARCOURS ESTUDIANTINS ET PROFESSIONNELS COMME GUIDES DE L'ENSEIGNEMENT

Le questionnement fait ici concerne le rapport à la discipline que les enseignants ont construit durant leur parcours. Si les trois enseignants interrogés ici ont suivi des études universitaires mélangeant géographie humaine et physique, EVD, docteur en géographie physique se distance davantage du pan humain de la branche par rapport à ses deux collègues. Il essaie pourtant de ne pas laisser cela influencer son enseignement: *«J'ai des sujets que j'aime plus que d'autres mais sinon j'essaie d'être le plus généraliste possible [...], j'ai plus d'affinités avec la géographie physique, ça c'est sûr.»*

Même s'ils estiment tous deux avoir bénéficié d'un enseignement universitaire se basant à 30-40 % sur la géographie physique et le reste en géographie humaine, ENE et EBE se sentent, de par leur parcours, tant universitaire que professionnel (chacun ayant évolué dans d'autres sphères que l'enseignement), plus proches des thèmes «humains» de leur discipline. Le second nommé met d'ailleurs cela en lien avec la réalisation du plan d'études de son établissement:

«C'est justement lié à cette tradition où les profs étaient plutôt, dans le canton de Berne francophone, de l'uni de Neuch, rattaché à la géographie humaine. [...] Quand il a fallu y'a pas mal de temps remanier le plan d'études, [...] y'avait ce côté "nous on a plutôt été formé à l'uni de Neuchâtel en géographie humaine donc on va plutôt aller dans ce domaine-là."» (EBE)

Comme vu auparavant, le plan du GBE étant une spécificité, il a été, par le passé, mis en place par les enseignants du gymnase qui avaient eu une formation au sein de la même université. EBE souligne donc cette conception très humaniste de la géographie prônée à Bienne via le parcours universitaire de ses prédécesseurs. Cette vision unie derrière un cursus identique ou quasi identique se retrouve également dans le discours d'ENE lorsqu'il évoque les choix des thématiques faits au GNE en soulignant que tous les enseignants sont issus de l'université de Neuchâtel. On voit à travers ces quelques différentes citations que la formation engendre, spécialement en géographie où réside une importante subdivision (STASZAK, 2012), des sensibilités de pratiques enseignantes différentes d'un enseignant à l'autre: *«Les enseignants fondent leurs choix didactiques sur leurs goûts personnels, c'est bien souvent leur expérience singulière du monde qui est mobilisée. La fréquentation personnelle du monde est alors une ressource pour l'enseignant qui guide en partie ses choix didactiques»* (PHILIPPOT, GLAUDEL, CHARPENTIER, 2016, 57). EBE exprime ça très clairement: *«Moi, j'adore l'Islande, mes élèves savent que je vais leur en parler.»* ENE résume bien ce tâtonnement qui existe dans l'enseignement de la géographie entre les différents courants de la discipline, les sensibilités de chacun et le parcours universitaire qui forge forcément ses affinités avec la branche, lui qui estime encore chercher sa voie dans l'enseignement de la géographie où un certain flou règne parfois. Selon l'enseignant neuchâtelois, celui-ci peut être vu comme problématique (surtout en début de carrière) mais également comme moteur dans sa pratique enseignante puisque la liberté qui en découle permet *«d'aller ailleurs»*, de se mettre en mouvement, en danger dans son enseignement, de sans cesse le nourrir pour survivre et maintenir le géographe dans un questionnement.

CONCLUSION

Ce qui ressort de l'analyse des trois plans d'études concernant ce travail est principalement la différence au niveau de la présentation du programme. Les plans vaudois et bernois sont passablement similaires même si la différence de dotation horaire ne permet pas une mise en parallèle stricte. Le plan chaux-de-fonnier apparaît tout de même comme plus «léger» que les deux autres documents. Partant, cette brève analyse était malgré tout le constat de départ concernant les différences cantonales des plans d'études de géographie pour les écoles de maturité.

En ce qui concerne la question de recherche de ce travail, le matériau tiré du terrain permet de proposer des premières pistes de réponses aux questions posées. En effet, malgré la présence de plans d'études cantonaux ou d'établissement, une grande liberté semble exister dans la pratique de ceux-ci. De même, malgré les injonctions des programmes, les discours des enseignants quant à leurs pratiques paraissent davantage calqués sur les parcours personnels des interviewés que sur des recommandations strictes. Une attention plus poussée concernant le parcours de vie général et les expériences hors formation des interviewés permettraient d'enrichir certaines des explorations menées ici.

Ce travail n'est qu'une ébauche d'un sujet qui mériterait d'être approfondi tant au niveau didactique (en s'intéressant à tous les cantons romands et/ou suisses), que politique (s'intéresser davantage à la genèse et à l'histoire de la formation de chaque plan d'études cantonal) même si nous sommes en droit d'estimer que cela fait office de premiers résultats dans ce champ de recherche malgré les limites qu'impose le peu de matériau récolté. Le fait de ne traiter que trois cantons à travers trois entretiens qui illustrent trois établissements et trois parcours personnels uniquement rend les résultats de cette étude prospectifs mais non représentatifs.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNET Moritz, 2000 : *Le concordat sur la coordination scolaire du 29 octobre 1970. Genèse, historique, commentaires*, Berne : CDIP.
- CHEVALIER Jean-Pierre, 1997 : «Quatre pôles dans le champ de la géographie?», *Cybergéo, revue européenne de géographie*, 23.
- CLAVAL Paul, 2001 : *Épistémologie de la géographie*, Paris : Nathan.
- CLERC Pascal, 2002 : *La culture scolaire en géographie : Le monde dans la classe*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- CONFÉRENCE SUISSE DES DIRECTEURS CANTONAUX DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE (CDIP), 1970 : *Concordat sur la coordination scolaire*, Berne : CDIP.
- CONFÉRENCE SUISSE DES DIRECTEURS CANTONAUX DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE (CDIP), 1994 : *Plan d'études cadre pour les écoles de maturité*, Berne : CDIP.
- CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE VAUD, 2016 : *Règlement des gymnases (RGY)*.
- CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE, 1995 : *Ordonnance sur la reconnaissance des certificats de maturité gymnasiale (ORM)*.

- DIRECTION DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE DU CANTON DE BERNE (DIPCB), 2008: *Plan d'études cantonal francophone pour la formation gymnasiale*.
- DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENSEIGNEMENT POST-OBLIGATOIRE (DGEP), 2018: *École de maturité. Répartition horaire des disciplines, plan d'études et liste des examens écrits et oraux pour l'année scolaire 2018-2019*.
- GRAND CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL, 1984: *Loi sur l'enseignement secondaire supérieur*.
- HERTIG Philippe, 2012: *Didactique de la géographie et formation initiale des enseignants spécialistes. Conceptions et première évaluation du nouveau dispositif de formation initiale des enseignants de géographie du secondaire supérieur à la HEP Vaud*, Lausanne: Faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne, thèse de doctorat en géographie sous la direction du Professeur Da Cunha.
- JOUBLOT FERRÉ Sylvie, 2017: «Processus de formation des identités territorialisées d'élèves du secondaire par les pratiques de géographie scolaire: un éclairage à partir d'une recherche-action en contexte franco-romand», *Belgeo Revue belge de géographie*, 2-3, 17.
- LEFORT Isabelle, 1992: *La lettre et l'esprit: Géographie scolaire et géographie savante en France, 1870-1970*, Paris: Éditions du Centre national de la recherche scientifique; Diffusion, Presses du CNRS.
- LOISTRON Jean-François, 2017: «La géographie prospective, mise au point et approches pédagogiques», *Académie de Nantes, Espace pédagogique*.
- LYCÉE BLAISE-CENDRARS, 1997: *Discipline fondamentale géographie*.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 2016: «Pour un renouveau de la didactique de la géographie», *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- PHILIPPOT Thierry, GLAUDEL Anne, CHARPENTIER Philippe, 2016: «Enjeux épistémologiques et méthodologiques de l'analyse didactique du travail enseignant de l'école primaire en géographie», *Les Sciences de l'éducation – Pour l'ère nouvelle*, 49, 41-66.
- RAFFESTIN Claude, MERCIER Claude, FISCHER Claire, 2003: «Entre la politique et la science: un géographe genevois: William Rosier», *Le Globe*, 143, 13-25.
- ROPIVIA Marc-Louis, 2007: *Manuel d'épistémologie de la géographie*, Paris: L'Harmattan.
- ROSIER William, 1893: *L'enseignement de la géographie dans les gymnases et la place de cette science dans le programme des examens de maturité: rapport*.
- SOUBEYRAND GERY Danièle, 1997: «Géographie au lycée et éducation à la citoyenneté», *L'information géographique*, 61(2), 82-85.
- STASZAK Jean-François, 2012: «La géographie», in BERTHELOT Jean-Michel, *Épistémologie des sciences sociales*, Paris: Presses universitaires de France, 77-116.
- THÉMINES Jean-François, LE GUERN Anne-Laure, 2017: «Savoirs académiques et savoirs professionnels: didactique de la géographie et professionnalisation des enseignants», *Carnets de géographes*, 10.
- VARCHER Pierre, 2003: «Quarante ans d'enseignement de la géographie au Cycle d'Orientation (1962-2003): un "tournant géographique" ?», *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 143, *Cent ans de géographie à Genève*, 93-114.

PLURAL REPRESENTATIONS OF TEACHING GEOGRAPHY AT GYMNASIUM LEVEL (SECONDARY EDUCATION II) AND COMPARISONS OF SYLLABUSES THROUGH THE EXAMPLE OF THREE FRENCH-SPEAKING CANTONS

Switzerland, which is a model of federalism in Europe, allows its cantons a certain amount of autonomy regarding the teaching and implementation of the syllabuses in post-compulsory schools, while at the same time ensuring that the framework and guidelines are respected.

This article is based on a thesis which takes the above observation as a starting point. The aim is to highlight the differences which appear throughout the geography syllabuses of the three French-speaking cantons: Vaud, Berne, and Neuchâtel.

Attention is also paid to how these cantonal differences influence teaching practices within different maturity schools (higher education establishments).

Keywords: *Geography, Syllabus, French-speaking cantons, Higher education (Secondary education I), Teaching, Epistemology.*

PLURALE DARSTELLUNG DES GEOGRAFIEUNTERRICHTS AN GYMNASIEN UND VERGLEICH DER LEHRPLÄNE AM BEISPIEL VON DREI WESTSCHWEIZER KANTONEN

Die Schweiz, die in Europa als Modell für Föderalismus gilt, gewährt den Kantonen in ihren Lehranstalten in Bezug auf Lehre und Lehrpläne eine gewisse Autonomie, wobei sie jedoch einige grundlegende Empfehlungen ausspricht. Der vorliegende Artikel stützt sich auf eine Abschlussarbeit, die eben von dieser Feststellung ausgeht, um im Folgenden die Unterschiede herauszuarbeiten, wie sie in den drei Romandie-Kantonen Waadt, Bern und Neuenburg in den Lehrplänen für Geografie ersichtlich sind. Das Interesse der Untersuchung galt zudem dem Einfluss der kantonalen Unterschiede auf die Lehrpraxis bei den betreffenden Maturitäts-Schulen.

Stichworte: *Geografie, Lehrpläne, Kantone der Romandie, Sekundär II, Unterricht, Erkenntnistheorie.*

LA PRATIQUE DE LA ZONE, UNE PRATIQUE SPATIALE EN MILIEU URBAIN STIGMATISÉ

HANNAH BERNS, Institut de gestion de l'environnement
et d'aménagement du territoire, Université libre de Bruxelles,
Hannah.Berns@ulb.ac.be

RÉSUMÉ

À une époque où les discours politiques et médiatiques stigmatisent encore largement les pratiques populaires, cet article propose une analyse et une ébauche théorique de la pratique de la zone. Cette pratique désigne les modalités sociospatiales de l'activité par laquelle les jeunes zonent en rue. Les résultats présentés dans l'article se fondent sur une enquête de terrain par le bas réalisée à Charleroi, ville belge désindustrialisée, auprès de jeunes hommes âgés de dix-huit à vingt-quatre ans.

Mots-clés : *pratiques populaires, stigmatisation territoriale, pratiques spatiales, désindustrialisation, jeunes.*

INTRODUCTION

Le *Pays noir*, ainsi est surnommée la ville belge de Charleroi et sa région, en référence à son passé industriel et minier. En décroissance démographique et économique depuis les années 1970 et affichant aujourd'hui un taux de chômage élevé, Charleroi est peu à peu devenue l'une des agglomérations urbaines belges les plus marquées par la pauvreté. À l'instar d'autres espaces de relégation sociospatiale, Charleroi et sa région font en outre souvent l'objet, dans les discours médiatiques, de représentations qui les discréditent et les assimilent à une série de « maux urbains » : criminalité, économie informelle, mauvaise qualité de vie, dégradation des quartiers...¹ En cela, le cas de Charleroi illustre le phénomène de stigmatisation

¹ Les médias belges relayent et nourrissent de manière régulière les discours qui stigmatisent Charleroi. « *Au-delà de la saleté qui pourrit cet axe de la ville-haute, les dealers noircissent encore plus le tableau. Ajoutez à cela les bagarres qui se finissent dans le sang* » peut-on lire, en guise

territoriale défini, selon Loïc Wacquant, comme tel: «*Que ces lieux soient ou non délabrés et dangereux, et que leur population soit ou non composée essentiellement de pauvres, de minorités et d'étrangers importe peu au final: la croyance préjudicielle qu'ils le sont suffit à déclencher des conséquences socialement nuisibles*» (2007, 20).

Souvent objet de la sociologie à la suite des travaux précurseurs d'Erving Goffman sur les stigmates (1975), la stigmatisation territoriale, bien que largement relative aux espaces, n'a que très rarement été traitée par le biais de sa spatialité. Autrement dit, bien que cette forme de stigmatisation soit attachée à un ensemble de réalités spatiales et qu'elle prenne une place importante dans le développement actuel des villes, justifiant même des projets de réaménagement (ROUSSEAU, 2010), la géographie a étonnamment très peu traité de la stigmatisation territoriale et de ses liens avec les usages des lieux et les pratiques, individuelles ou collectives, des habitants. Dans la perspective d'une recherche sur les configurations spatiales des pratiques populaires, cet article propose de se focaliser sur certains modes d'occupation et pratiques spatiales analysés au regard du contexte de stigmatisation territoriale qui pèse sur Charleroi.

L'objectif de cet article est double: théorique, d'une part, en cherchant à ancrer plus clairement la stigmatisation territoriale dans le champ de la géographie humaine, et empirique, d'autre part, en guidant une lecture nuancée et *par le bas* du phénomène de stigmatisation tel qu'il se marque à Charleroi et tel qu'il interagit avec les pratiques spatiales des habitants de cette ville. Pour ce faire, après avoir présenté la littérature, la méthodologie et la contextualisation de cette recherche, je m'attarderai sur l'une des pratiques révélées par une enquête réalisée auprès de jeunes Carolorégiens, à savoir la *pratique de la zone*: quotidiennement, les jeunes rencontrés dans le cadre de la recherche *zonent* ou *traînent* dans la rue, sur les places, dans les centres commerciaux ou encore dans les maisons de jeunes.

Quelles sont les caractéristiques de cette pratique? Comment faire état de ses liens constitutifs aux espaces publics? Et enfin, peut-on établir une relation, autre que contextuelle, entre cette pratique et la stigmatisation de la ville dans laquelle elle prend place? Il s'agit donc de considérer la stigmatisation comme un discours et d'analyser le lien que celui-ci entretient avec les pratiques des habitants, sans tomber pour autant dans une forme de déterminisme du discours sur les pratiques, celles-ci étant influencées en grande partie par les conditions matérielles. De la sorte, l'article cherche à amorcer une théorisation de la *pratique de la zone* en mobilisant le phénomène de stigmatisation territoriale comme clé de lecture potentielle – mais non exclusive – des manières d'habiter la ville.

LA STIGMATISATION TERRITORIALE

Selon le sens commun, la stigmatisation fait écho à une vague idée d'exclusion sociale (VIENNE, 2004). Dans son sens le plus général, issu des travaux du sociologue Erving Goffman dans les années 1960, la stigmatisation désigne le processus

d'exemple, dans le quotidien wallon *Sud Info* («X. Charleroi: la rue Turenne, entre dealers et pollueurs», *Sud Info* [en ligne], 1^{er} août 2012, consulté le 23 août 2020).

par lequel certains individus, les «normaux», soulignent les traits propres à d'autres individus dans le double but de s'en différencier et de les inférioriser. C'est parce que la stigmatisation inclut ce mouvement d'infériorisation qu'elle en devient un processus discriminant. Le sociologue précise que «*c'est en termes de relations et non d'attribut qu'il convient d'en parler*» (GOFFMAN, 1975, 13). Le stigmaté n'existe en effet pas en soi, mais bien dans la relation ou dans le rapport de force qui lie les groupes qui définissent la norme, aux groupes marginalisés qui la subissent.

Dans son effort de théorisation, Erving Goffman distingue trois formes de stigmaté: les *monstruosités du corps* qui englobent l'ensemble des difformités physiques; les *tares du caractère* qui font référence à des stigmates moraux liés à des comportements (par exemple la consommation de drogues), des orientations sexuelles, des troubles mentaux ou des statuts (prisonniers, par exemple); et enfin les *stigmates tribaux*, associés à la nationalité, la religion ou l'ethnie, qui sont généralement transmis de génération en génération. Pourtant, il est une forme de stigmaté dont Goffman ne tient pas compte: le stigmaté territorial, celui qui porte sur le lieu d'habitat. Le sociologue Loïc Wacquant s'étonne à ce propos qu'«*Erving Goffman (1963) ne mentionne pas le lieu de résidence parmi les "handicaps" qui peuvent "disqualifier l'individu" et le priver de l'entière acceptation par les autres*» (WACQUANT, 2007, 19). Il s'agit donc d'un stigmaté qui, initialement, ne porte pas sur la personne mais bien sur un lieu, un quartier, une ville et dont les composantes préjudiciables se voient transposées sur chacun des habitants de ce lieu.

Les chercheurs de la stigmatisation territoriale ne sont pas les seuls à traiter de la disqualification sociale d'un lieu. Le registre théorique des *neighborhood effects* porte plus globalement sur la réputation des quartiers d'une part, et sur leur influence sur la population d'autre part. Permentier et ses collègues par exemple posent la thèse suivante: la réputation d'un quartier peut être étudiée comme une nouvelle variable explicative du comportement des habitants ou usagers de ce même quartier (PERMENTIER, BOLT, VAN HAM, 2007). Ils confrontent le concept de réputation à celui de stigmatisation et affirment alors d'abord le caractère plus neutre et moins connoté de cette première par rapport au stigmaté. Ainsi la réputation a ceci de différent qu'elle peut être tant positive que négative, elle n'est donc pas forcément discriminante. Ensuite, ils reconnaissent que, lorsqu'on admet que la mauvaise réputation d'un voisinage peut impacter les habitants qui y vivent, le concept de réputation tend à se rapprocher de celui de stigmatisation. Au travers du processus qui associe une certaine réputation – bonne ou mauvaise – à un lieu de résidence, les habitants sont alors catégorisés et définis, partiellement ou uniquement, selon les caractéristiques même de ce lieu (PERMENTIER, BOLT, VAN HAM, 2007). On voit ici de manière très claire le rapprochement que l'on peut faire entre le concept de réputation et celui de stigmatisation territoriale. Toutefois, il est nécessaire ici de reprendre les considérations de Slater qui met en question le foisonnement des études qui apparaissent autour des *neighbourhood effects* et leur lien avec la stigmatisation territoriale. Pour l'auteur, il est évident que le lieu de résidence peut affecter les trajectoires sociales; toutefois la stigmatisation n'est pas une propriété en soi des quartiers en question mais bien un discours sociétal donnant lieu à des représentations symboliques variables dans le temps. (SLATER, 2017).

La stigmatisation territoriale ne touche bien évidemment pas n'importe quels espaces. De quels lieux parle-t-on ? Quels sont ces espaces stigmatisés comme « pauvres », « dangereux », « marginaux », « sales » ? Bien que différemment constitués et structurés sur les plans historique, sociodémographique et urbanistique, le ghetto noir étasunien et la cité française constituent les deux modèles emblématiques des quartiers touchés par la stigmatisation (WACQUANT, 2007). Ils représentent typiquement ces « quartiers à problèmes » décriés par les médias². Cependant, entre ces deux figures typiques, d'autres espaces sont concernés par le phénomène. Sur base d'une recherche sur les logements sociaux de Londres, Slater a relevé, plus globalement, un ensemble de composantes récurrentes des quartiers stigmatisés : classe ouvrière importante, désinvestissements publics et privés, taux de chômage élevé, nombreux logements sociaux, part importante des immigrés récents et taux de criminalité plutôt élevé sont autant d'éléments qui caractérisent la population, la structure et les politiques en jeu dans ces quartiers (SLATER, 2017). Le passage, durant le dernier tiers du XX^e siècle, à une économie postfordiste dans la majorité des pays industrialisés, a contribué à bouleverser largement la hiérarchie urbaine jusqu'alors instaurée, favorisant ce que Wacquant nomme un « *nouveau régime de marginalité* » (2007). Dans l'ensemble des pays développés, le système capitaliste a brutalement délaissé les anciens bassins industriels provoquant des taux de chômage grandissants, l'émigration des populations qui le pouvaient – généralement les plus aisées – et l'exclusion de celles qui restaient – généralement les plus pauvres et les immigrés. Façonnée d'abord au XIX^e siècle par l'industrialisation, puis dans les années 1960-1970 par la désindustrialisation, la ville de Charleroi n'échappe pas aux conséquences socio-économiques qu'engendre le passage à une économie postfordiste.

La stigmatisation territoriale est souvent abordée en termes d'effets positifs ou négatifs. L'intérêt d'une approche théorique par les pratiques et leur spatialité prend alors tout son sens puisqu'elle laisse place à une démarche plus nuancée et qu'elle permet d'échapper à la considération d'un rapport causal de la stigmatisation territoriale sur les comportements des habitants. La stigmatisation territoriale n'est pas systématiquement subie dans les quartiers qui en sont touchés, elle n'est pas nécessairement vécue comme une blessure et il est dès lors pertinent de l'étudier avec plus de nuances. C'est ce que je tenterai de faire en l'analysant par le biais de son ancrage territorial et des pratiques spatiales qui se déploient dans les espaces en question. Dans cet article, j'ai, par conséquent, non pas étudié la manière dont la stigmatisation induisait certaines formes de comportements mais bien la façon qu'elle avait d'être liée à une série de pratiques spatiales, sans pour autant avoir recours à un argumentaire déterministe.

² Mon propos n'est certainement pas de confondre banlieues françaises et ghettos américains. Un des objectifs de Wacquant est d'ailleurs de montrer qu'il faut rompre avec l'idée d'une ghettoïsation des banlieues européennes : « *Si leur image publique est similaire, ces deux constellations urbaines diffèrent nettement par l'intensité, la fréquence, le degré d'encastrement social, et la nature des activités criminelles ou illégales qu'elles abritent, ainsi que par l'impact que ces formes de violences de rue ont sur l'agencement et le déroulement des routines quotidiennes* » (WACQUANT, 2007).

CHARLEROI : PASSÉ INDUSTRIEL ET VILLE EN DÉCROISSANCE

Que ce soit au niveau de sa structure spatiale ou de sa structure socio-économique, l'agglomération de Charleroi a été fortement marquée par son passé industriel. La région carolorégienne étant située sur un large sillon de gisements houillers – le sillon Sambre et Meuse qui traverse le nord du territoire wallon – elle devient dès la seconde moitié du XVIII^e siècle l'un des principaux



Figure 1: Carte du sillon industriel Sambre et Meuse (source: OSM, IGN, Atlas de Belgique; auteure: Hannah Bernis)

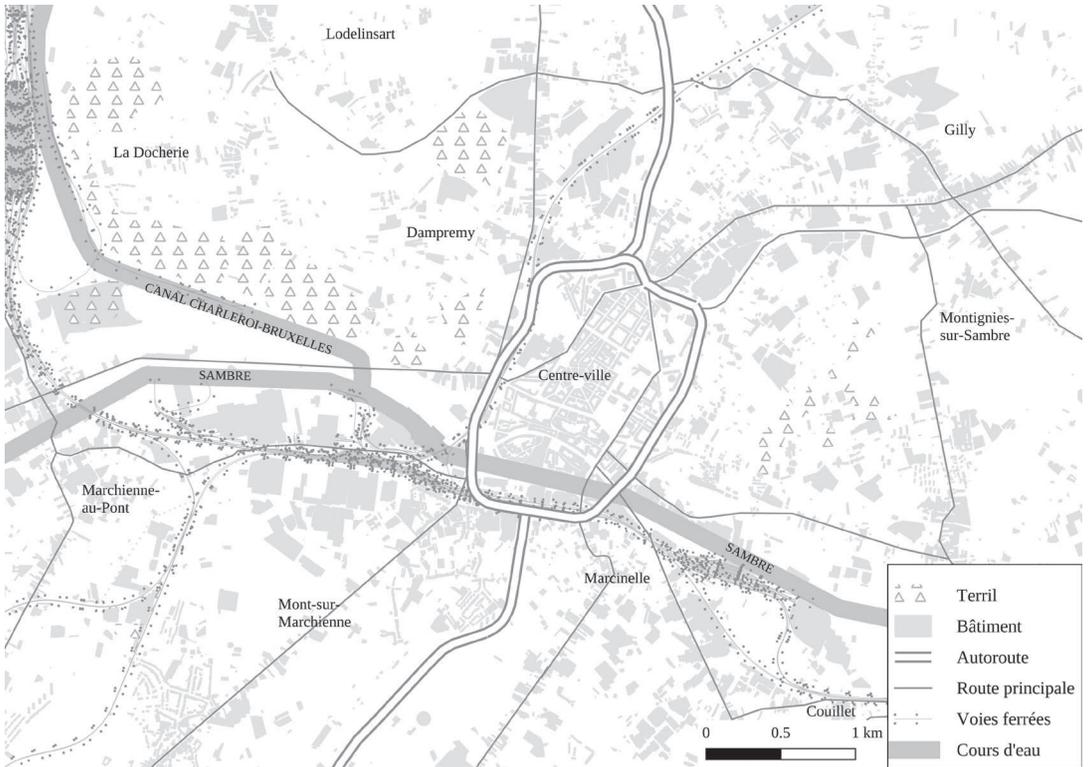


Figure 2: Zoom sur Charleroi et ses quartiers (source: OSM, IGN, Atlas de Belgique; auteure: Hannah Berns)

territoires d'extraction de charbon en Europe de l'Ouest. Le début du XIX^e siècle et l'indépendance de la Belgique en 1830 marquent un tournant central dans l'ère industrielle de la Wallonie. Le développement de la sidérurgie s'accompagne de l'arrivée en ville d'une importante main-d'œuvre qui se fixe d'une part par un processus d'exode rural conséquent et d'autre part, par un processus d'immigration étrangère.

Cependant, après la Seconde Guerre mondiale, l'industrie sidérurgique et houillère est placée dans la compétition internationale alors que l'agglomération urbaine de Charleroi s'était, au cours du XIX^e siècle, quasiment exclusivement structurée autour de ses capacités industrielles. Le choc pétrolier de 1973 et la crise économique mondiale qui s'ensuit marquent le début de la crise sidérurgique que connaîtra violemment Charleroi, affectant dès lors les possibilités d'emplois dans la ville et provoquant l'exode d'une partie importante de la population. À partir de ce moment-là, on peut parler de Charleroi comme d'une *shrinking city*, une ville en décroissance démographique et économique (WOLFF *et al.*, 2013). Ainsi, alors qu'en 1947 la commune de Charleroi atteint une population de 233 737 habitants, elle n'en compte plus que 206 709 en 1990.

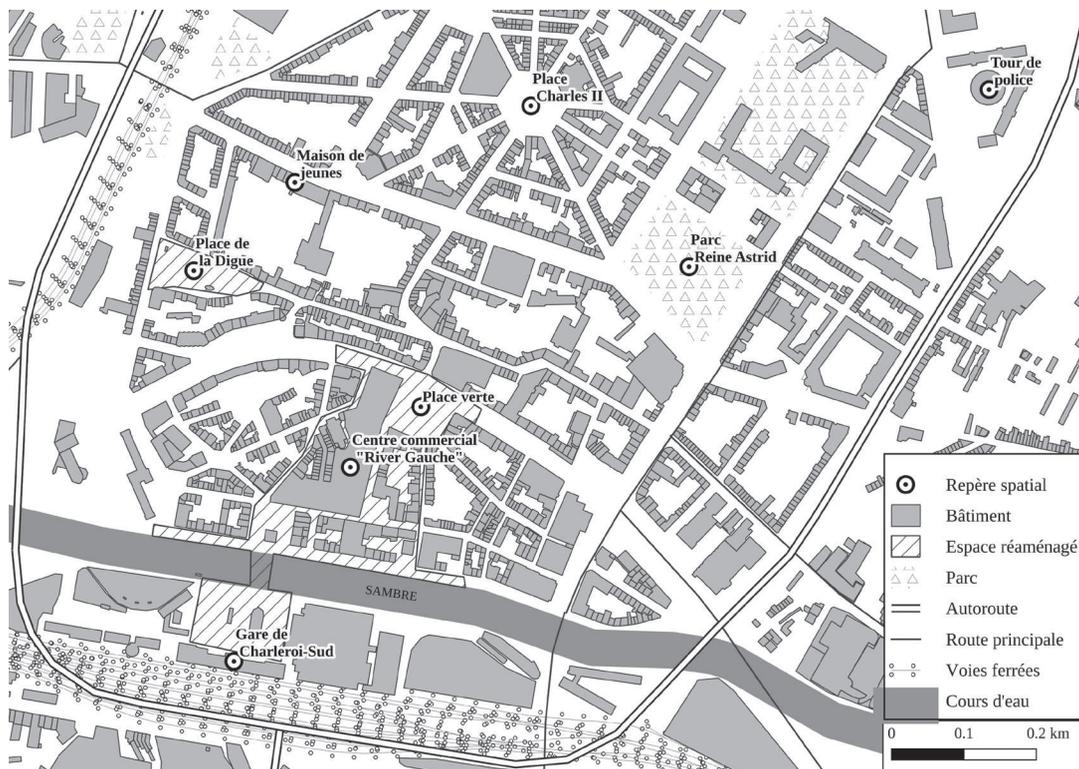


Figure 3: Zoom sur le centre-ville de Charleroi (source : OSM, IGN, Atlas de Belgique ; auteure : Hannah Bernis)

Entre 1989 et 2001, la population présente dans la commune de Charleroi a continué de décroître avec un déclin estimé à 4% : le nombre d’habitants est ainsi passé de 208 000 à environ 200 000. Toutefois, depuis le début des années 2000, le volume de population s’est stabilisé autour de 202 000 habitants (source : STATBEL).

Parallèlement au déclin démographique, la ville de Charleroi présente des indicateurs socio-économiques qui vont tous dans le même sens et qui confirment, au regard du reste de la Belgique, une situation de relégation sociospatiale. Par exemple, le taux de chômage des quinze/soixante-quatre ans dans la commune est évalué à 23,6% en 2017. S’il est en légère diminution depuis 2008 (26,4%), il présente toutefois des valeurs excessivement élevées en comparaison à Bruxelles (16,7% en 2017) ou à la Wallonie (13,8% en 2017) (source : STATBEL).

Sur le plan des politiques urbaines, les autorités locales poursuivent depuis une dizaine d’années une politique de réaménagement qui vise notamment à revaloriser l’image du centre-ville, en vue d’en rehausser son attractivité résidentielle comme commerciale (ROUSSEAU, 2010). Les premiers aménagements ont

été effectués en bord de Sambre, dans le sud du centre-ville, aussi appelé « Ville Basse », avec l'installation d'un grand centre commercial (nommé Rive-Gauche) et la transformation des espaces publics alentours. Ces investissements de grande ampleur et fortement concentrés sont allés de pair avec la fermeture ou le déplacement d'un grand nombre de magasins installés dans plusieurs rues commerçantes proches. Ces évolutions contrastées favorisent le découpage du centre-ville en deux : la partie neuve des bords de Sambre qui contraste fortement avec la partie centrale et nord du quartier désormais vide d'une grande partie de ses commerces.

MÉTHODOLOGIE

Les résultats présentés dans cet article sont le fruit d'un protocole méthodologique largement qualitatif inspiré du courant de la sociologie des classes populaires contemporaine. Ce champ de la sociologie définit les classes populaires, d'une part, comme des groupes dominés dans l'espace social (économiquement, culturellement et symboliquement) et, d'autre part, comme des groupes qui partagent des modes de vie, des représentations et des traits culturels (voir HOGGART, 1970 ; BOURDIEU, 1979 ; SCHWARTZ, 1997). De par cette définition, combinée la plupart du temps à des méthodes d'enquêtes qualitatives qui se veulent proches des expériences et des perceptions des sujets étudiés, ce champ de la sociologie permet de penser les classes populaires non pas seulement comme les victimes des effets de rapports de domination qu'elles subissent mais aussi comme capables d'y faire face et de s'organiser (matériellement) pour y répondre (SCOTT, 1992).

Dans cette lignée théorique et méthodologique, cette recherche s'est fondée sur trois outils empiriques distincts : des phases d'observation participantes, des entretiens collectifs et des ateliers cartographiques. Suivant la question de recherche, la méthodologie a dès lors été conçue pour permettre de faire ressortir les liens potentiels entre les pratiques des jeunes et la stigmatisation de la ville. L'enquête a été menée dans deux quartiers différents de l'agglomération urbaine carolorégienne : d'une part, le centre-ville et d'autre part, la Docherie, un quartier excentré situé dans la première couronne urbaine. Initialement l'enquête ne devait porter que sur le centre-ville. Toutefois, au cours de mes premiers entretiens, j'ai compris qu'il se jouait un rapport particulier entre le centre et sa périphérie en termes de stigmatisation. Je reviendrai par la suite spécifiquement sur ce rapport. La Docherie étant l'un des quartiers périphériques les plus stigmatisés, elle est apparue comme très intéressante pour l'enquête. Pour évaluer *a priori* le niveau de stigmatisation des quartiers, le choix des terrains d'enquête s'est vu accompagné d'une brève analyse des médias. Le journal *Le Soir* dépeint ainsi le centre-ville carolorégien comme un espace où règne l'insécurité, comme un quartier qui reste malgré tout peu fréquentable dont les rues sont toujours envahies par « *les drogués, les sans-abri et les prostituées* » et dont la population nuirait à la bonne réputation et au « *nouveau visage* »³ que la ville

³ LEONARDI Paolo, «Le nouveau visage de Charleroi a encore besoin de retouches», *Le Soir* [en ligne], 27 septembre 2018, consulté le 23 août 2020. Disponible sur <https://www.lesoir.be/180645/article/2018-09-27/le-nouveau-visage-de-charleroi-encore-besoin-de-retouches>

essaye de se donner. Quant à la Docherie, le quartier est souvent présenté comme «une banlieue livrée à elle-même et en proie au délabrement», une enclave dans laquelle se concentre la «misère économique sociale et culturelle»⁴.

L'entrée en contact avec les enquêtés s'est faite par le biais de deux maisons de jeunes, une dans chaque quartier. C'est aussi au sein de ces maisons de jeunes qu'ont été réalisés les entretiens et les ateliers cartographiques. Ces entretiens, qui ont chacun duré une à deux heures, ont pris place dans une démarche proche de l'ethnographie : l'enquête de terrain s'est en effet composée aussi de longues heures d'observation dans la ville et dans les maisons de jeunes lors desquelles d'intéressantes discussions informelles ont pu émerger. Toujours dans la même idée d'une enquête *par le bas*, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs fois les mêmes jeunes, permettant dès lors des échanges plus détaillés et sans doute moins méfiants, d'un côté comme de l'autre.

Le groupe d'enquêtés s'est constitué de quatorze jeunes hommes âgés entre dix-huit et vingt-quatre ans issus de classes populaires précarisées. La composition exclusivement masculine de l'échantillon n'est pas hasardeuse. En effet, la figure masculine dans l'espace public fait la jonction entre certaines pratiques et la stigmatisation de celles-ci. En d'autres termes, les garçons – et leur présence soutenue dans l'espace public – semblent être l'expression visible de l'interaction entre pratiques spatiales et stigmatisation ; il me semblait donc pertinent de m'attarder sur un tel groupe. À cette caractéristique de genre s'ajoutent une composante de classe et une composante de «race». En effet, la majorité des jeunes hommes interrogés sont aussi issus de l'immigration, d'Afrique du Nord et d'Afrique subsaharienne, et ils proviennent tous de milieux précarisés. Penser le groupe en termes de classes et de «races» – plutôt qu'en des termes plus neutres tels que «origine» ou «nationalité» – permet d'appréhender certains des rapports de domination sur lesquelles se fonde la société capitaliste. «On doit défendre l'idée d'un système intégré et combiné des différents rapports de domination ancrés dans l'histoire et les sociétés considérées (classe, race, genre), produits et reproduits par des structures économiques, sociales et politiques (État, justice, police)» (KOECHLIN, 2019, 149).

Au-delà du fait d'avoir évolué dans des quartiers dont les indicateurs socio-économiques démontrent un certain niveau de pauvreté, leur précarité s'est matérialisée au travers de différents éléments qu'ils ont mis en avant lors des entretiens : le fait de ne pas pouvoir profiter des magasins de la ville parce qu'ils n'ont pas d'argent, d'être inscrit au CPAS (Centre public d'action sociale), de bénéficier de colis alimentaires, d'habiter dans des logements sociaux... À la Docherie, cette pauvreté a aussi pris forme par le biais d'éléments visibles et observables : d'une part, les jeunes présentaient tous des dentitions à problèmes traduisant probablement des suivis médicaux irréguliers ou absents et d'autre part, à plusieurs reprises j'ai assisté à des scènes lors desquelles des familles transportaient des bonbonnes de gaz, signifiant alors qu'elles n'avaient pas d'arrivée de gaz fonctionnelle chez elles. Ensemble, ces caractéristiques de genre, de classe et de race combinées aux conditions matérielles du

⁴ «S. I. La Docherie et son histoire», *La Dernière Heure* [en ligne], 16 novembre 2005, consulté le 23 août 2020. Disponible sur : <https://www.dhnet.be/archive/la-docherie-et-son-histoire-51b80b9ce4b0de6db99d58bc>

lieu de résidence rendent impossible l'isolation stricte du stigmate territorial comme unique grille de lecture explicative des pratiques populaires. C'est en cela que, dans le cadre de cette recherche, la stigmatisation territoriale apparaît avant tout comme un élément du contexte urbain dont il semble intéressant de tenir compte.

En ce qui concerne les entretiens, j'ai fait le choix de réaliser des entretiens de groupes composés de deux ou trois jeunes chacun. Le caractère collectif de ces échanges a permis de mettre les jeunes plus en confiance laissant ainsi place à des discussions qui m'ont semblé être dénuées des tabous et de la froideur que peut facilement instaurer un rapport individuel entre *enquêteur* et *enquêté*. De surcroît, alors que l'entretien individuel saisit « *des sujets extraits du réseau de relations où ils agissent et communiquent* », autrement dit « *des individus en quelque sorte "désocialisés"* » (BOURDIEU *et al.*, 2006, 210), l'entretien collectif, au travers des discussions interpersonnelles qu'il suscite, permet de préserver – en partie – les sociabilités du quotidien des enquêtés⁵ et de mettre en jeu « *une relation sociale dépassant le traditionnel couple constitué par l'enquêteur et l'enquêté* » (DUCHESNE, HAEGEL, 2004, 8). Là où l'entretien individuel peut amener à cloisonner les rapports entre les deux interlocuteurs, l'entretien collectif, dans le présent cas, s'apparente davantage à une discussion sans barrière, au travers de laquelle les enquêtés immergent plus ou moins spontanément le.a chercheur.seuse dans leur univers. Néanmoins, cette déconstruction de la hiérarchie pouvant exister entre l'enquêteur.trice et l'enquêté dans l'entretien individuel comporte également des faiblesses, dans la mesure où l'entretien collectif est davantage soumis au phénomène de surenchère, de conformisme, voire de censure qui peut s'opérer entre les participants. Dans le but de minimiser ce biais méthodologique, les entretiens ont été accompagnés d'ateliers cartographiques comprenant chacun une première phase de réflexion et de cartographie individuelle suivie d'une mise en commun collective.

Pour ces ateliers cartographiques, le recours à un procédé de cartes mentales⁶ s'est imposé comme le moyen de penser une approche géographique des représentations stigmatisantes et des pratiques des jeunes de Charleroi. La réalisation de ces ateliers m'a permis entre autres de cibler les espaces du quartier dans lesquels se cristallise le stigmate territorial, mais aussi les principaux lieux de pratiques des jeunes interrogés. L'analyse des entretiens s'est faite par le biais d'une analyse minutieuse des discours lors de laquelle j'ai répertorié et comparé, en m'aidant des cartes mentales réalisées, l'ensemble de lieux et des trajets évoqués par les enquêtés ainsi que l'importance et le sens qu'ils donnaient à ceux-ci. Le travail empirique se complète d'une série de moments d'observation participante dans la ville répartis tout au long de l'enquête de terrain, entre octobre 2018 et juin 2019, accompagnés de prises de notes.

⁵ Cet exercice est d'autant plus intéressant lorsqu'il s'agit d'étudier les pratiques des jeunes dans la rue, pratiques qui, bien souvent, sont justement collectives.

⁶ Le procédé de la cartographie – tout comme l'entretien de groupe – rend possible une autre forme de richesse de l'information fournie. En effet, il permet au chercheur d'atteindre certains éléments, parfois très importants pour l'enquête, mais auxquels les individus interrogés n'auraient pas prêté attention lors d'un simple entretien semi-directif.

RÉSULTATS

LE CENTRE-VILLE, UN QUARTIER STIGMATISÉ DE L'EXTÉRIEUR ET DE L'INTÉRIEUR

Les quartiers du centre-ville et de la Docherie sont des lieux sur lesquels porte un stigmatisme largement reconnu. Les discours médiatiques, politiques ou populaires à leur sujet sont, de fait, discriminants et font de ces quartiers des territoires à fuir et éviter tant ils sont perçus comme des «*foyers de violence, de vice et de dissolution sociale*» (WACQUANT, 2007). Ainsi, alors que la stigmatisation de Charleroi est largement repérable dans les médias, il est nécessaire, dans l'ambition d'une enquête *par le bas*, de se poser la question du ressenti de tels discours. Comment le stigmatisme territorial est-il connu, vécu, contesté ou même véhiculé à l'intérieur de la ville? Les résultats de l'enquête font état d'un centre-ville largement stigmatisé, d'une part, par les quartiers alentour et d'autre part, plus étonnamment, par les habitants du centre-ville eux-mêmes.

Ainsi, on observe dans la banlieue carolorégienne une forme de dénigrement vif et acerbe vis-à-vis du centre-ville. Alors que le quartier excentré de la Docherie partage des caractéristiques socio-économiques similaires à celle du centre, les six jeunes interrogés ont chacun évoqué un sentiment d'animosité plus ou moins virulent à l'égard du quartier-centre et de ses habitants.

Nassim: Ces jeunes-là, ils ont vraiment cru qu'ils étaient des gangsters. [...] Les jeunes du centre, c'est des gamins qui foutent la merde. Tu passes par là, ils sont là à quinze et ils vont te chercher. Ici, tout le monde est le bienvenu: si t'es là et que t'es calme, y aura pas de problème (Nassim, Docherie).

Mais les discours stigmatisants proviennent aussi du centre-ville :

Tom: Moi, j'ai entendu aussi «c'est dangereux», quand j'étais petit on me disait tout le temps ça: «c'est dangereux, y a des kidnappings...».

Farid: Et maintenant quand tu te balades dehors, tu te demandes pourquoi on t'a dit ça, parce que tu vois jamais ça.

[...]

Farid: En fait, moi je mettrais ça plutôt au niveau familial, parce que souvent dans la mif [famille], c'est: «traîne pas dans Charleroi la nuit, c'est dangereux, c'est dangereux...» (Tom, Farid, centre-ville).

Les trois jeunes reconnaissent que c'est un discours avec lequel ils ont dû grandir mais duquel ils ont aussi appris à se détacher en se faisant leur propre expérience de la ville. Mais malgré le fait qu'ils s'accordent tous les trois à dire que le discours qui a accompagné leur enfance ne trouve aucun fondement concret dans la ville, il est aisé de constater que ces avertissements familiaux ont tout de même impacté objectivement le quotidien des trois jeunes. En effet, toujours dans l'idée d'un centre-ville dangereux et néfaste, le choix des écoles qu'ils ont fréquentées, ou fréquentent encore, n'est pas anodin :

Tom: En fait les écoles du centre, c'est celles où il y a le plus de gens, on connaît plein de gens et c'est que des potes donc on a plus tendance à foutre la merde tandis que les écoles en périphérie, y a moins de gens.

Rémi: Par exemple moi, ma deuxième je l'ai passée ici au Sacré-Cœur [école du centre-ville], et ouais je l'ai ratée! Mais c'était pas possible, pas moyen que je réussisse, y avait tout Charleroi qui était là! Quand ils foutaient le bordel, j'étais obligé de foutre le bordel, donc j'ai raté (Tom, Rémi, centre-ville).

Le centre de Charleroi est donc perçu en son sein comme un quartier à problèmes qu'il vaut mieux éviter. Le discours en question est avant tout celui des adultes et des parents qui ne veulent pas qu'il arrive quelque chose à leurs enfants ou que ceux-ci tournent mal mais ces propos sont, dès lors, rapidement déconstruits par les jeunes concernés qui ont peu à peu expérimenté la ville autrement.

À la Docherie, les jeunes semblent moins conscients des représentations dégradantes qui portent sur leur quartier. Pourtant, alors que le stigmatisme est bien présent sur ce petit morceau de territoire⁷, les six jeunes interrogés n'évoquent pas de manière substantielle la possible existence de ce stigmatisme. La stigmatisation du quartier n'est donc pas perçue et connue comme telle. En guise d'exemple, voilà ce que David me répond lorsque je lui demande s'il a l'impression qu'il y a des préjugés qui touchent son quartier :

David: Non, je vois pas comme ça... Enfin comment ça des préjugés? Ouais, y a peut-être des gens qui vont dire que c'est trop calme (David, Docherie).

Le cas de Charleroi, dans sa structure spatiale, rompt entièrement avec les formes urbaines habituellement étudiées dans le champ de la stigmatisation territoriale. Ces dernières relèvent, en effet, systématiquement du caractère périphérique. Ce sont les ghettos et les cités qui, au regard des centres-villes et des quartiers avoisinants, incarnent l'exclusion, la relégation sociospatiale et la stigmatisation (KOKOREFF, 1994; LEPOUTRE, 2001; WACQUANT 2007; KIRKNESS, 2014; DUBET, 2018). Et quand ce ne sont ni des cités ni des ghettos, ce sont alors des quartiers enclavés et excentrés des villes qui deviennent l'objet des études (CUNY, 2018). Le cas de Charleroi, au contraire, présente la stigmatisation dans ce qu'elle peut avoir d'une part de global et d'autre part de central. Global puisque Charleroi est perçu de l'extérieur comme entité stigmatisable dans son entièreté. Et central puisque, selon les discours intérieurs, le centre-ville est considéré comme l'espace carolorégien à stigmatiser par excellence. Ce travail peut donc être appréhendé comme les prémisses d'une approche des centres-villes stigmatisés d'une part et de certaines villes dans leur globalité d'autre part.

OCCUPATION LINÉAIRE OU SURFACIQUE DE L'ESPACE : DES MODES D'OCCUPATION TERRITORIALE DISTINCTS

L'enquête menée a ensuite révélé différents modes d'occupation de la ville. Par « mode d'occupation », je fais référence aux espaces occupés et fréquentés par les enquêtés. L'analyse de ces fréquentations territoriales laisse à voir l'étendue ainsi que les déplacements qui composent le quotidien et les habitudes spatiales des

⁷ On en a pour preuve, la publication du livre *La vie quotidienne à la Docherie* (VERJANS, 2006) paru suite à la demande des habitants : le livre retrace l'histoire de la Docherie permettant ainsi de faire le lien entre la période industrielle glorieuse du quartier et la situation stigmatisée actuelle.

enquêtés. Sans se préoccuper, dans un premier temps, des pratiques réalisées dans ces espaces, les modes d'occupation permettent de donner une idée de l'empreinte territoriale de chaque jeune : les espaces fréquentés sont-ils nombreux ? Concentrés spatialement ? Les trajets sont-ils longs ? Fréquents ?

Alors que les enquêtés composent un groupe relativement homogène, j'ai pu observer un large éventail des manières d'occuper la ville. Cette observation permet de réfuter l'idée communément – et parfois scientifiquement – reconnue d'une forte homogénéisation des manières d'habiter les espaces urbains chez les jeunes des classes sociales précarisées (KOKOREFF, 1993 ; DUBET, 2018). On observe en effet une diversité de manières d'occuper l'espace urbain marquée, notamment, par une distinction entre des modes d'occupation linéaires et des modes d'occupation surfaciques.

Dans le cas d'une occupation spatiale linéaire, l'individu limite son espace de vie à certains axes précisément choisis. Il ne démultiplie pas les trajets et préfère les déplacements directs. Le cas de David et Louis, deux frères âgés respectivement de vingt-quatre et vingt ans est symptomatique de cette forme d'occupation du territoire. Ils expliquent qu'ils ne ressentent pas le besoin de traîner avec d'autres jeunes. Leur discours est fortement axé sur la question de « ce qui a de l'intérêt ». Ils ne fréquentent donc pas les lieux où « *ils n'ont rien à y faire* » (David, Docherie). Ainsi tous leurs trajets et activités quotidiens sont fonctionnels. Leurs journées sont remplies d'activités encadrées par le Centre public d'action sociale (CPAS) – distribution bénévole de colis alimentaires –, la Maison de jeunes et les Patros (une forme de scoutisme) de la Docherie. Ils ne rentrent chez eux « *que pour dormir et manger* ». Ils ne sortent que très peu du quartier de la Docherie, uniquement s'ils ont « besoin » d'acheter quelque chose qu'ils ne trouvent pas chez eux ou lorsque David doit prendre le train pour rendre visite à son père qui habite à Tournai – ce qui a lieu tous les quatre mois environ (David et Louis, Docherie).

À l'inverse, dans le cas d'une empreinte spatiale surfacique, l'individu occupe l'espace de manière plus profonde et habitée d'errance. Les tours et détours ne sont pas problématiques, le quartier est connu dans ses moindres recoins et le nombre de lieux fréquentés est plus important que dans les cas d'une occupation spatiale linéaire. Le quartier et ses rues deviennent un élément central des habitudes spatiales des jeunes qui, comme je l'exposerai par la suite, y traînent ou y zonent fréquemment. Observé dans le centre-ville comme à la Docherie, ce mode d'occupation traduit une continuité forte entre l'espace privé de l'habitat et les espaces publics de la ville (ses rues, ses places, ses centres commerciaux...). Pour illustrer ce second type d'occupation territoriale, on peut se référer aux habitudes spatiales de Tom, Farid et Rémi. Leurs déplacements dans le centre-ville ne sont pas organisés selon un axe majeur et une série d'axes secondaires – ce qui donnerait un aspect plus linéaire à leur terrain de vie – mais ils sont dispersés sur le territoire dont l'étendue entière est exploitée. En effet, l'espace qu'ils occupent au centre-ville couvre la quasi-totalité du quartier centre de Charleroi délimité par le ring, à l'exception de la zone à l'est située aux alentours du commissariat. Les jeunes dont le mode d'occupation spatial est surfacique sont « *les permanents de la rue* », ceux qui « *fréquentent l'espace public de manière presque permanente* » (BEAUBREUIL, 2017, 65).

L'emploi de ces deux catégories spatiales – linéaire et surfacique – pour décrire les modes d'occupation des enquêtés permet de mettre au centre de la réflexion l'importance de la rue et des espaces publics dans le quotidien des jeunes issus des classes populaires. Sur la base de l'enquête, il n'est pas possible d'associer à chacun des deux quartiers étudiés un seul mode d'occupation. Cependant, il ressort de manière nette un lien entre le type d'occupation et l'importance dans le quotidien des jeunes des activités plus institutionnalisées. Ainsi, David et Louis qui sont quotidiennement occupés par différents types d'activités donnent peu d'importance à l'espace public : ils l'évitent et les trajets qu'ils réalisent sont fonctionnels et vont droit au but. À l'inverse, pour les jeunes qui déploient un mode d'occupation surfacique de la ville, l'espace public n'est plus simplement le support des mobilités mais devient en soi un lieu central de sociabilités et d'activités et ils s'apparentent à une « *extension de l'espace domestique* » (BEAUBREUIL, 2017, 66). Les jeunes y réalisent alors différentes pratiques (sportives, violentes...). La *pratique de la zone* est l'une de ces pratiques spatiales.

LA PRATIQUE DE LA ZONE

En interrogeant Tom, Farid et Rémi sur les différents lieux qu'ils occupent, évitent ou apprécient ainsi que sur les trajets qu'ils réalisent fréquemment, je me rends compte qu'une certaine terminologie revient de manière récurrente et je décide d'y prêter attention. À plusieurs reprises ils font appel à des verbes tels que « zoner » ou « traîner », et je comprends peu à peu qu'il s'agit, pour eux, d'une activité pleine de sens qui respecte certaines normes et dont on peut définir la géographie et la temporalité :

Rémi : *Qu'est-ce qu'on fait ? Bah, ça dépend...*

Tom : *On traîne, on rigole. La gare c'est pour traîner, clairement. [...] En fait, on se dit « comme j'ai rien à faire, je reste là et les gens vont arriver ».*

Rémi : *Ouais c'est ça, c'est vraiment ça ! En fait, tu traînes en espérant voir des gens que tu connais. Rive-Gauche [le nouveau centre commercial], si t'as de l'argent, tu peux acheter des trucs, à part ça tu traînes aussi je pense.*

Farid : *Frère, Rive-Gauche, c'est comme le Ville 2 [un autre centre commercial au nord] d'avant. Les gens, ils font le tour de Rive-Gauche encore et encore, sans aucun vrai but, c'est juste histoire de traîner encore une fois. En gros, c'est comme Ville 2.*

Rémi : *Ouais c'était rond. Et moi le premier, on tournait ! [rires]*

Farid : *Le pèlerinage de Ville 2 ! Wallah, j'ai toujours appelé ça comme ça, « le pèlerinage de Ville 2 » parce que Wallah, c'est ça frère, tu faisais le tour de Ville 2 comme si au milieu t'avais La Mecque [rires].*

Rémi : *Et Rive-Gauche c'est ça aussi !*

Farid : *Oui, Rive-Gauche c'est le même principe, le truc c'est que les gens ils passent, ils arrivent au bout, et on retourne en arrière puis on arrive au bout, et on retourne... et on fait ça pendant...*

Rémi : *... pendant quatre heures ? (Rémi, Tom, Farid, centre-ville).*

Je vais m'attarder à présent à analyser et étudier la *zone* comme une pratique en tant que telle et non, justement, comme une « non-pratique ». Cette démarche

positionne le propos contre toute forme d’invisibilisation et de dévalorisation des pratiques populaires (voir aussi ROSA BONHEUR, 2019). L’objectif ici est de présenter la pratique de la zone comme prenant place dans un système de normes sociales cohérent et non forcément déviant.

ZONER AU CENTRE-VILLE : UNE SPATIALITÉ ET UNE TEMPORALITÉ

En ce qui concerne la spatialité de la pratique, Farid, Tom et Rémi font du centre commercial Rive-Gauche et de la gare leur lieu de prédilection pour se retrouver entre amis. Selon eux, c’est d’ailleurs là que se retrouvent tous les jeunes de Charleroi. À la gare, il n’est pas question de zoner n’importe où : c’est au niveau de la gare des bus et près de l’entrée du métro que la pratique prend tout son sens. Ces deux endroits sont très proches l’un de l’autre, il est donc habituel – voire quotidien – pour eux de passer d’un lieu à l’autre dans la même journée en fonction des potentielles rencontres qu’ils pourraient y faire et des dynamiques de groupe qui les poussent à se déplacer de l’un à l’autre, en faisant souvent un crochet par la Maison de jeunes, qui représente donc le troisième pôle et qui circonscrit l’étendue de la pratique dans l’espace carolorégien. Comme les espaces pour zoner sont généralement les mêmes, les trajets qui les relient sont eux aussi quotidiennement semblables.

En ce qui concerne la temporalité de cette pratique, j’ai compris que, pour les jeunes du centre-ville, zoner prend une place relativement importante dans les journées. Rémi confirme : « *Quand on ne traîne pas, on reste à la maison, pour ma part en tout cas. Ou à l’école* » (Rémi, centre-ville). Cette pratique s’inscrit aussi dans la régularité et dans la longueur des plages de temps qui lui sont consacrées. Mais il y a tout de même une contrainte de temps qui s’impose à eux : les transports en commun. En effet, comme je l’ai exposé dans la partie sur les terrains de vie, le centre est perçu comme étant le quartier principal de certains jeunes qui habitent pourtant la périphérie. Leurs trajets et leurs activités dans Charleroi sont donc conditionnés par l’offre et la disponibilité de transports.

Au fur et à mesure des entretiens avec Rémi, Tom et Farid, je ressens une connotation associée à la pratique de la zone assez négative. Les trois jeunes m’expliquent alors qu’ils zonent par dépit sans ne jamais rien faire d’autre. Dans un discours très réducteur et fataliste, la pratique de la zone occupe alors une place centrale. Pourtant, d’autres pratiques spatiales prennent forme en filigrane dans leurs propos sans qu’ils ne s’arrêtent dessus. Je comprends alors qu’ils vont aussi encore à l’école, qu’ils travaillent, qu’ils font du foot quand ils en ont la possibilité, qu’ils sortent de Charleroi et se rendent à Mons ou à Bruxelles pour y passer la journée... Mais leur discours ne laisse que très peu de place à ces différentes activités et ils gardent le sentiment de ne rien faire d’autre que zoner. Une manière de donner du sens à ce silence tient dans l’idée que la zone représente justement ce qui se partage explicitement, ce qui définit la ville et l’identité commune des groupes ; elle prend ainsi une place centrale dans les entretiens collectifs que j’ai réalisés. Les autres lieux et déplacements comptent certainement pour leur biographie personnelle mais leur mention n’allait pas de soi dans nos discussions sur la ville et ses espaces publics, dans ce qu’ils ont de collectif.

ZONER À LA DOCHERIE : UNE SPATIALITÉ ET UNE TEMPORALITÉ

À la Docherie, en ce qui concerne la géographie de la pratique, la place de l'Église semble être le lieu central qui met tous les jeunes d'accord. La place se situe à cinquante mètres de la Maison de jeunes. « *Nous, on traîne tout le temps place de l'Église, c'est là-bas* » (Nassim, Docherie). La zone se confine donc dans un espace très limité comparativement à sa spatialité dans le centre-ville et se limite principalement à un endroit.

Pour ce qui relève des questions de temporalité, elles semblent bien moins présentes, ou pesantes, à la Docherie. Tout du moins, elles se marquent dans des problématiques différentes. En effet, les jeunes sont moins contraints par les horaires de transports en commun : la plupart d'entre eux habitent dans le quartier et peuvent dès lors se permettre de rester sur la place de l'Église bien plus tard. Félix m'explique qu'il n'est pas rare qu'il y ait encore du monde qui traîne sur la place à une heure du matin (Félix, Docherie).

Félix : Oui, nous, on peut traîner jusque très tard parfois ! On est juste à côté de chez nous donc, on rentre quand on veut pour dormir. Par contre, ça fait parfois des problèmes avec les gens qui habitent sur la place. Y en a un – c'est un jeune en plus, genre trente ans – il pète vraiment les couilles, dès qu'on est là le soir, il fait des embrouilles. Alors qu'on fait rien, hein, on met juste un peu de musique et on discute, on n'a jamais frappé personne, nous, on est des gentils ! À part ce connard, lui, j'ai envie de le frapper (Félix, Docherie).

Dès lors, le retour contraint par les horaires des transports en commun n'est en rien déterminant dans la pratique de la zone à la Docherie. Toutefois, les propos de Félix permettent de mettre en lumière un élément neuf dans la définition de la temporalité de la pratique. En effet, la promiscuité au caractère quelque peu villa-geois de la Docherie introduit une forme de contrôle permanent des pratiques des jeunes par les habitants. Ainsi, zoner jusque tard sur la place est possible, dans les limites de tolérance imposées par ceux qui y résident.

Enfin, la pratique est décrite par Félix et Nassim de manière plus positive qu'elle ne l'est au centre-ville. Certes les jeunes Dochois traînent, mais ils n'ont pas le sentiment de devoir s'y réduire. Ils associent alors plus spontanément les moments où ils zonent à des moments agréables de partage, d'amitié et d'échanges.

THÉORISER LA PRATIQUE DE LA ZONE

Sur base des différents éléments empiriques présentés ci-dessous, je tente à présent de proposer une définition théorique de la *pratique de la zone*. Le sociologue Thomas Beaubreuil s'est intéressé au cours d'une longue enquête de terrain aux « jeunes de la rue » et à la manière dont ils adoptent une « culture de rue ». Sans la nommer comme telle, il dessine et circonscrit en filigrane les contours de ce que je nomme *pratique de la zone*. « *Une bonne partie de la vie des jeunes rencontrés durant notre enquête se déroule dans les rues de leur quartier. Ils en connaissent chaque coin et recoin [...]. Ils accomplissent chaque jour les mêmes circuits dans l'espace public entre les mêmes emplacements qu'ils se sont appropriés et qu'ils*

contrôlent plus ou moins : cette “routine” est une conséquence de la vacuité associée à l’enfermement dans la vie de rue» (BEAUBREUIL, 2017, 63-64).

Telle que je l’ai observée, la pratique de la zone peut se définir selon les composantes suivantes :

- Des trajets systématiques et sans objectifs précis : *«Les journées, les saisons, les années [des jeunes] de la rue se divisent en phases répétées d’alternances entre plusieurs micro-espaces : les halls, les coins et recoins de la rue, les parcs publics et certains de leurs espaces internes, les alentours de commerces»* (BEAUBREUIL, 2017, 65). Lorsque les jeunes zonent, les axes empruntés (rues, chemins, galeries marchandes...) sont globalement les mêmes. Ces déplacements ne sont pas à concevoir comme relevant réellement du domaine de la mobilité mais bien de l’activité sociale puisque le trajet fait lui-même partie intégrante de cette pratique qu’est la zone. Ils peuvent être réalisés un grand nombre de fois sur la même période de zone et ils peuvent prendre une forme tant linéaire – d’un lieu à un autre – que circulaire – au sein du même lieu. Finalement, ils permettent une couverture et une occupation surfacique du territoire.
- Des lieux précis, d’attente et de potentielle rencontre : les jeunes ne traînent pas n’importe où. *«Ces lieux sont toujours les mêmes mais les jeunes migrent de l’un à l’autre selon les moments de la journée ou les périodes de l’année»* (BEAUBREUIL, 2017, 65). Selon les groupes sociaux, un certain nombre de lieux sont précisément connus par les pairs. Chacun sait alors dans quel coin il faut se poser et attendre pour rencontrer potentiellement d’autres jeunes. Toutefois, l’accès peut être restreint par le groupe qui y traîne, cette restriction peut se faire majoritairement selon des critères d’âge ou d’appartenance au groupe.
- Des lieux dont ce n’est pas forcément la fonction première : les gares, les stations de métro, les parkings ou les centres commerciaux... sont autant de lieux dans lesquels prend place la pratique de la zone.

LA PRATIQUE DE LA ZONE AU REGARD DE LA STIGMATISATION TERRITORIALE

Dans leurs discours, les jeunes, qui ont un mode d’occupation territoriale de type surfacique et qui zonent fréquemment, donnent de l’importance aux espaces publics et à leurs aménagements. Au sujet de ce type d’aménagements, plusieurs auteurs s’accordent à dire que l’on observe un large désinvestissement et désintérêt de la part des pouvoirs publics dans les quartiers de relégation sociospatiale. En guise d’exemple, les auteurs citent la faible présence d’espaces de rencontre et de loisir pour les jeunes, plus particulièrement d’équipements sportifs (WACQUANT, 2007 ; SLATER, 2017). Il s’agit donc d’un désinvestissement public et économique durable qui influence les pratiques du quotidien. *«Il existe une grave pénurie d’équipement sportifs et récréatifs relativement à la population adolescente pléthorique [...] et au très haut niveau de chômage, ce qui interdit à maintes familles toute distraction payante. Les adolescents n’ont pas de lieu où se réunir et passer du temps ensemble»* (WACQUANT, 2007, 221). En conséquence, les jeunes pointent du doigt des quartiers

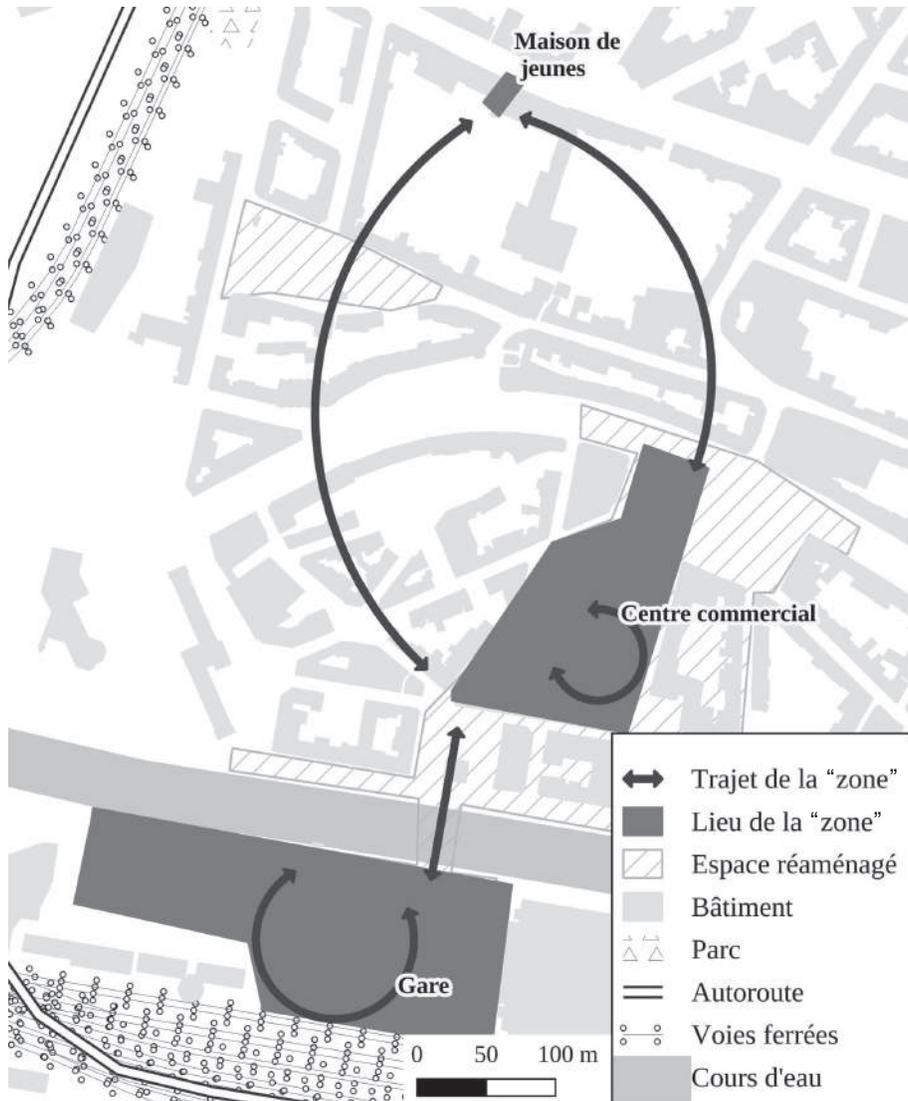


Figure 4: Schéma cartographique de la pratique de la zone (auteure: Hannah Berns)

« où il n’y a rien à faire », dans lesquels ils sont contraints de zoner parce que toutes les activités auxquelles ils pourraient avoir accès sont bien trop chères pour eux. Et lorsqu’ils évoquent la présence d’équipements – tout particulièrement sportifs –, ils poursuivent leur propos en expliquant que ceux-ci ne sont jamais de bonne qualité.

Félix: Ouais, ils ont remis des goals sur le terrain, mais on savait tous qu’ils ne tiendraient pas. Tu vois, c’était pas de vrais goals, donc on les a cassés! S’ils nous mettaient des vrais goals, ça pourrait être vraiment bien (Félix, Docherie).

Les propos de Félix pointent un élément central de l’aménagement des quartiers populaires et des représentations qui portent sur ceux-ci et sur leurs habitants – tout particulièrement sur les jeunes: l’image stigmatisée d’une population violente aux comportements destructeurs est entretenue par l’idée que, quoi qu’on aménagerait dans leur quartier, ils finiraient par le détruire. Dès lors, les pouvoirs publics font le choix d’investir dans des équipements de bas de gamme qui sont, par conséquent, plus rapidement abîmés, confirmant ainsi l’idée que les jeunes des quartiers marginalisés ne sauraient pas en prendre soin. Tout, ou presque, dans le quartier semble incarner le désintérêt des pouvoirs publics pour les aménagements collectifs. Des terrains de foot au macadam de la route, les jeunes ressentent qu’ils habitent un quartier marginalisé dont les équipements urbains à eux seuls matérialisent déjà la relégation sociospatiale.

Lorsqu’il y a effectivement des investissements dans l’aménagement des espaces publics, ceux-ci suivent une politique entrepreneuriale ciblée qui se fonde en grande partie sur l’idée que de telles interventions permettront d’apporter des réponses aux enjeux socio-économiques qui structurent ces quartiers de relégation sociale et spatiale. En effet, ces aménagements sont vus par les pouvoirs publics comme une manière d’attirer de nouvelles populations appartenant aux classes sociales moyennes et supérieures. Ils sont ainsi perçus comme un moyen de revalorisation des espaces urbains marginalisés (DESSOUROUX, VAN CRIEKINGEN, DECROLY, 2009). Au centre-ville, les jeunes que j’ai interrogés ont dès lors le sentiment que les nouveaux aménagements qui ont été faits autour de la gare et du centre commercial Rive-Gauche ne visent pas la population carolorégienne principalement issue de milieux précarisés.

CONCLUSION

Concrètement, la pratique de la zone se traduit par le fait de traîner ou zoner dans des lieux précis dont ce n’est pas la fonction première et qui sont reliés par des trajets systématiques qui ne suivent pas d’objectif défini. Elle définit une activité sociospatiale en soi, autrement dit qui s’inscrit dans un système de normes cohérent, notamment marqué par l’expérience de la stigmatisation territoriale. Plus exactement, les discours stigmatisants dont Charleroi et ses habitants font l’objet ne déterminent pas directement les pratiques telles qu’elles ont été étudiées dans le centre-ville. Pour comprendre le lien qui s’opère entre discours et pratiques, il est nécessaire de se focaliser y compris sur les conditions matérielles en jeu dans la ville. Ainsi, c’est en grande partie la dégradation physique des quartiers et les niveaux socio-économiques des habitants qui d’une part influencent les discours dénigrants portés sur Charleroi et qui d’autre part, à l’inverse, justifient les politiques de rénovation urbaine qui y

sont menées dans un objectif de revalorisation de la ville. Parallèlement, alors que les politiques publiques visent aujourd’hui un certain type d’investissements, la pratique de la zone est justement expliquée par les jeunes par un manque d’équipements et d’investissements à destination des populations précarisées, encore majoritaires à Charleroi. Cette pratique elle-même nourrit alors les discours stigmatisants.

L’ensemble de ces résultats n’est que le fruit du traitement des observations et informations récoltées sur le terrain, analysées au regard des théories existantes. Les schématisations qualitatives que j’en ai faites, qui par définition supposaient une activité de simplification, sont à percevoir comme un point d’entrée pour une lecture de la ville de Charleroi dans sa complexité, tant au niveau de l’imagerie qu’elle renvoie qu’au niveau des modes d’occupation qu’en font les habitants. Basé sur le cas de Charleroi, cet article livre une réflexion nouvelle sur les composantes de la stigmatisation territoriale dans son rapport à la pratique de la zone, permettant alors d’ancrer cet objet d’étude dans le domaine de la géographie urbaine. Cette approche par la spatialité, qui jusque-là avait été étonnamment délaissée, donne la possibilité de sortir du discours causal propre au champ de la stigmatisation pour percevoir celle-ci comme une clé de lecture potentielle mais non exclusive des manières d’habiter la ville.

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUBREUIL Thomas, 2017: «Le style de vie des halls. La socialisation des “jeunes de la rue”», in BEAUD Stéphane, MAUGER Gérard (dir.), *Une génération sacrifiée? Jeunes des classes populaires dans la France désindustrialisée*, Paris: Éditions Rue d’Ulm, 63-81.
- BOURDIEU Pierre, 1979: *La distinction: critique sociale du jugement*, Paris: Éditions de Minuit.
- BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude, PASSERON Jean-Claude, 2006: *Le métier de sociologue: Préalables épistémologiques*, Paris: EHESS.
- CUNY Cécile, 2018: «Residents’ Responses to “Territorial Stigmatization”: Visual Research in Berlin», *International journal of urban and regional research*, 43(6).
- DESSOUROUX Christian, VAN CRIEKENGEN Mathieu, DECROLY Jean-Michel, 2009: «Embellissement sous surveillance: une géographie des politiques de réaménagement des espaces publics au centre de Bruxelles», *Belgeo*, 2, 169-186.
- DUBET François, 2018: *Trois jeunesses. La révolte, la galère, l’émeute*, Lormont: Le Bord de l’eau.
- DUCHESNE Sophie, HAEGEL Florence, 2004: *L’enquête et ses méthodes: l’entretien collectif*, Malakoff: Armand Colin.
- KOKOREFF Michel, 1993: «L’espace des jeunes: territoires, identités et mobilité», *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, 171-179.
- GOFFMAN Erving, 1975: *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Paris: Éditions de Minuit.

- HOGGART Richard, 1970: *La culture du pauvre. Étude sur le style de vie des classes populaires en Angleterre*, trad.de l'anglais par J. C. Garcias et J.-C. Passeron, Paris: Éditions de Minuit.
- KOECHLIN Aurore, 2019: *La révolution féministe*, Paris: Éditions Amsterdam.
- PERMENTIER Matthieu, VAN HAM Maarten, BOLT Gideon, 2007: «Behavioural responses to neighbourhoodreputations», *Journal of Housing and the Built Environment*, 22, 199-213.
- ROSA BONNHEUR (collectif), 2019: *La Ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris: Éditions Amsterdam.
- ROUSSEAU Max, 2010: «Gouverner la gentrification. Différentiel de loyer et coalitions de croissance dans la ville en déclin», *Pôle Sud*, 32(1), 59-72.
- SCHWARTZ Olivier, 2011: «Peut-on parler de classes populaires?», *La vie des idées*, disponible sur <https://laviedesidees.fr/Peut-on-parler-des-classes.html>
- SCOTT James C, 1992: *Domination and the Art of Resistance*, Yale: Yale University Press.
- SLATER Tom, 2017: «Territorial Stigmatization»: Symbolic Defamation and the Contemporary Metropolis», in HANNIGAN John, RICHARDS Greg (éd.), *The Sage Handbook of New Urban Studies*, Londres: Sage, 111-125.
- VERJANS Gwenaëlle, 2006: *La vie quotidienne à La Docherie. Un quartier populaire de Wallonie des années 20 à 60*, Mons: Couleur livres.
- VIENNE PHILIPPE, 2004: «Au-delà du stigmat: la stigmatisation comme outil conceptuel critique des interactions et des jugements scolaires», *Éducation et sociétés*, 13(1), 177-192.
- WACQUANT Loïc, 2007: «La stigmatisation territoriale à l'âge de la marginalité avancée», *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 17, 17-29.
- WACQUANT Loïc, 2007: *Parias urbains. Ghetto, banlieues, État. Une sociologie comparée de la marginalité sociale*, 2^e éd, Paris: La Découverte.
- WOLFF Manuel, FOL Sylvie, ROTH Hélène, CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, «Shrinking Cities, villesen décroissance: une mesure du phénomène en France», *Cybergeo: European Journal of Geography* [en ligne], Aménagement, Urbanisme, document 661, mis en ligne le 8 décembre 2013, url: <http://journals.openedition.org/cybergeo/26136>, consulté le 30 janvier 2020.

HANGING AROUND, A SPATIAL PRACTICE IN A STIGMATISED URBAN ENVIRONMENT

At a time when the political and media discourse still largely stigmatises popular practices, this article provides an analysis and theoretical outline of the practice of hanging around. This practice refers to the socio-spatial modalities of the activity where young people hang around street corners. The results presented in this article are based on a field survey as seen below that was carried out in Charleroi, a de-industrialised Belgian city, on young men aged between 18 and 24.

Keywords: *Popular practices, Territorial stigmatisation, Spatial practices, De-industrialisation, Young people.*

DIE PRAXIS DES ABHÄNGENS, EINE RÄUMLICHE PRAXIS IN EINER STIGMATISIERTEN STÄDTISCHEN UMGEBUNG

Zu einer Zeit, in der politische und mediale Diskurse die populäre Praxis noch weitgehend stigmatisieren, bietet dieser Artikel eine Analyse und einen theoretischen Überblick der Praxis des Abhängens. Diese Praxis bezieht sich auf die sozio-räumlichen Modalitäten der Aktivität, mit der Jugendliche auf der Strasse abhängen. Die in dem Artikel vorgestellten Ergebnisse basieren auf einer Feldstudie von unten, die in Charleroi, einer deindustrialisierten belgischen Stadt, unter jungen Männern zwischen 18 und 24 Jahren durchgeführt wurde.

Stichworte: *Populäre Praktiken, territoriale Stigmatisierung, räumliche Praktiken, Deindustrialisierung, Jugendliche.*

TESSIN ET URBANISATION NÉOLIBÉRALE : ÉVOLUTION DES DISCOURS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

MOSÈ COMETTA, Institut de géographie et durabilité – Université de Lausanne¹,
mosi.cometta@gmail.com

RÉSUMÉ

Cet article étudie l'évolution discursive de l'aménagement du territoire au Tessin (Suisse). L'analyse de l'évolution des discours urbanistiques tessinois – les plans directeurs de 1990 et 2009 – et la compréhension du Tessin qui les sous-tend montrent une transition des institutions du keynésianisme au néolibéralisme.

Le passage d'un modèle de centralisation décentralisée à un modèle de spécialisation fonctionnelle montre la transformation des objectifs de développement par les institutions. Cela permet de mieux comprendre les problèmes et les tensions des territoires périphériques.

Mots-clés : *Tessin, aménagement du territoire, hégémonie culturelle, planetary urbanization, néolibéralisme.*

INTRODUCTION

Les processus d'urbanisation caractérisent de plus en plus notre société – au point que certains chercheurs suggèrent que l'urbain est désormais un phénomène planétaire (SCHMID, BRENNER, 2011). Leur gestion par les institutions acquiert donc un rôle important pour le gouvernement. L'aménagement du territoire n'est pas une activité purement technique, mais est toujours l'expression spatiale d'un projet de société que l'on veut cibler. C'est pourquoi l'étude de l'évolution de l'aménagement du territoire dans un lieu donné permet de comprendre l'évolution politique de celui-ci dans un sens plus large. Cet article a deux objectifs : théoriquement,

¹ Projet financé par le Fonds national suisse de la recherche scientifique, projet P0LAP1_172054.

rapprocher l'étude de l'aménagement en tant que pratique discursive aux domaines de l'hégémonie culturelle et de la *planetary urbanization*; empiriquement, analyser le cas du Tessin (Suisse) en tant que ville-région et en particulier mettre en évidence les changements fonctionnels pour ses zones périphériques.

L'analyse des discours d'aménagement ouvre des perspectives intéressantes pour la compréhension de la société urbaine contemporaine (LEFEBVRE, 1970, 2000 [1974], 2001 [1970]; LÉVY, 1994; SCHMID, BRENNER, 2011). Diverses données suggèrent que le monde devient un espace de plus en plus urbain, et, malgré les limites et les problèmes de ces indicateurs (BRENNER, 2016; ONU, 2018), il est clair que la spatialité contemporaine est très différente de celle des sociétés précédentes. Le territoire est le résultat de l'action de nombreux acteurs, chacun ayant une perspective, des intérêts et des attentes différents. Parmi ceux-ci, les acteurs institutionnels sont particulièrement importants – en Suisse, c'est l'État, à différentes échelles, qui est responsable de l'aménagement du territoire et de sa régulation. Aussi les institutions, à leur tour, sont-elles le résultat dynamique de processus sociaux complexes et manifestent la volonté du groupe qui parvient à s'imposer comme hégémonique – c'est-à-dire qui est capable d'influencer, avec sa vision et ses valeurs, la gestion de la société. Observer l'évolution des attentes institutionnelles par rapport au territoire (à travers les politiques d'aménagement du territoire) est donc un exercice important pour essayer de reconstruire le projet de société qui a motivé ces attentes. En effet, c'est grâce à ces documents – un espace intermédiaire entre les mots et les choses (CALLON, 2006) – que la société « *se rend à elle-même visible et compréhensible, c'est-à-dire réflexive et donc représentable* » (OSTROWETSKY, 1993, 299). Comme dirait Lefebvre, « *le pouvoir n'apparaît pas comme tel; il se dissimule sous "l'organisation de l'espace"* » (2000, 370).

QUELQUES PERSPECTIVES POUR L'ANALYSE DISCURSIVE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les plans directeurs cantonaux (au cœur du système juridique suisse) sont, comme tous les instruments d'aménagement du territoire, un objet complexe. Ils résument des négociations entre acteurs politiques et techniques qui ont duré plusieurs années. « *Le plan a toujours été composé d'un ensemble d'actions et de documents, de déclarations ayant un caractère à la fois théorique et pratique, descriptif et institutionnel, analytique et réglementaire* » (SECCHI, 2000, 1). Cet article s'intéresse aux dossiers explicatifs qui accompagnent les fiches techniques des Plans directeurs du Tessin, un canton suisse. La planification comprend au moins deux dimensions fondamentales : l'une liée à la désignation des objectifs et l'autre liée aux moyens techniques pour les atteindre (PALERMO, 2017). Ce texte vise à souligner l'importance politique et narrative des Plans en insistant sur ses objectifs. Ce faisant, il s'inscrit dans la tradition des études urbaines qui considèrent les documents de planification comme un outil de communication à la limite de la fiction narrative (MATTHEY, 2011). « *D'ordre technico-politique, l'urbanisme relève notamment de productions cognitives liées à l'anticipation et la vision* » (DEVISME, 2015, 2). En effet, « *la mise en récit des projets d'aménagement du territoire porte des enjeux pour préparer les esprits aux transformations à venir* » (DURANEL, 2019, 377), d'où on peut voir une

«convergence entre récit d'urbanisme et storytelling; conception selon laquelle l'urbanisme ne serait pas uniquement une discipline techniciste, mais consisterait aussi en une production d'imaginaire et une fabrication de représentation, voire pourrait-on ajouter d'idéologie» (OUVRARD, 2016, 53). Selon cette tradition de recherche, il est donc clair que «la notion de projet urbain est un outil narratif» (AMBAL, 2019, 54).

La dimension narrative des Plans peut être explorée grâce au concept d'hégémonie culturelle, d'origine gramscienne. Le philosophe italien, en essayant de dépasser les limites du déterminisme marxiste (LACLAU, MOUFFE, 2014), a proposé une analyse dans laquelle la lutte culturelle joue un rôle central. Le *bon sens*, ce qui est accepté comme objectif et naturel, est en fait le résultat d'une lutte entre différentes perspectives pour s'imposer comme hégémonique au sein de la société. La clé du pouvoir est de réussir à naturaliser ses propres critères en les faisant assumer par les gens comme objectifs et non contestables (en les transformant en *bon sens*), en déterminant ainsi le cadre dans lequel se développera le débat public. Les discours institutionnels jouent un rôle fondamental dans la lutte pour l'hégémonie: d'une part, ils sont l'expression du groupe dirigeant – et donc un champ d'études idéal pour comprendre sa vision – et d'autre part, ils sont des documents aux effets performatifs encore plus puissants que d'autres types de discours (WEISSER, 2014, 47). La position hégémonique, à son tour, peut exercer sa fonction à la fois d'une manière inclusive – c'est-à-dire en essayant d'inclure les revendications des groupes non hégémoniques (MOUFFE, 2005, 2013) – ou bien en excluant complètement ces groupes de l'exercice du pouvoir.

Les plans directeurs, qui interprètent la réalité et fixent de nouveaux objectifs de développement, sont un instrument important pour la construction de l'hégémonie culturelle. En fait, comme le rappelait Lefebvre (2000), l'espace est à la fois un produit et un producteur social, et la capacité à modifier l'ordre territorial a des effets profonds sur la société dans son ensemble. Le territoire (et plus encore les projets pour son développement) est donc toujours le résultat de l'équilibre des pouvoirs qui gouverne la société qui le produit dynamiquement. Explorer l'évolution de la compréhension de la réalité par les Plans directeurs peut donc mettre en lumière des évolutions plus profondes dans la manière dont on fait et conçoit la société à un moment donné.

En effet, il y a une étroite interdépendance entre la société, la politique et l'urbanisme – comme le montre par exemple la critique de la planification traditionnelle de Albrechts (2010). La planification peut présenter des objectifs comme des solutions scientifiquement ou techniquement correctes, dépolitisant leur contenu et contribuant ainsi à forger une nouvelle hégémonie culturelle (VANOLO, 2010). Il est donc toujours important de considérer la question du pouvoir pendant l'analyse de l'aménagement du territoire (FLYVBJERG, 2002) en mettant en évidence ses racines idéologiques (GUNDER, 2010). Ce travail est donc proche des études de Richardson et Jensen (2003), partageant largement leur cadre théorique, mais se concentrant davantage sur les documents institutionnels dans la partie empirique. Récemment, plusieurs études ont porté sur le lien entre le néolibéralisme et l'aménagement du territoire (HAUGHTON *et al.*, 2013), soulignant que cette relation n'est ni simple ni cohérente (OLESEN, 2013).

LA TRANSITION URBAINE AU TESSIN

Le canton du Tessin est la région la plus méridionale de Suisse, la seule à être située entièrement au sud des Alpes et à être entièrement italoophone. C'est un territoire très varié, qui passe des Alpes au climat insubrique. Il a une longue histoire de colonisation et de désaffection avec le pouvoir central (GHIRINGHELLI, 1998) résultant en une culture caractérisée par un fort localisme (CESCHI, 1998 ; MARCACCI, 2013). Depuis la deuxième moitié du XX^e siècle, le canton a connu un changement radical de son territoire et dans sa société (fig. 1). «*Le Tessin a souvent été présenté comme une double périphérie : isolé culturellement au nord et économiquement au sud. [...] Au cours de la deuxième partie du XX^e siècle et surtout depuis l'ouverture du tunnel routier du Gothard en 1980, le Tessin a toutefois acquis un rôle de centralité multiple – dans le tourisme pour les hôtes en provenance du nord des Alpes, dans les finances pour une clientèle italienne et dans les transports et la logistique comme pont entre le nord et le sud*» (SCHULER *et al.*, 2006, 401). L'afflux massif de capitaux, tant suisses qu'italiens, a favorisé un développement urbain rapide et incontrôlé. On estime qu'en l'absence quasi totale de réglementation en matière d'urbanisme, les constructions tessinoises ont doublé entre 1947 et 1970 (CACCIA, 1984). Cela a posé de nombreux problèmes pour le développement rationnel du territoire, favorisant la dispersion du bâti (CARLONI, 1998, 2011 ; ROSSI Angelo, 1986), la mobilité privée et la spéculation foncière – jusqu'alors quasi inexistante dans la société rurale (ROSSI Aldo *et al.*, 1979, 60-61).

Face à ces bouleversements territoriaux, un débat public avait démarré sur la nécessité de politiques d'aménagement. Cependant, la structure politico-institutionnelle n'était pas prête pour un tel effort. Ce n'est donc que dans les années 1970 – grâce à la loi fédérale du 8 octobre 1971 sur la protection des eaux contre la pollution – que les institutions tessinoises ont été appelées à établir un principe minimal de zonage (CACCIA, 1984, 54).

À la fin des années 1970, à l'initiative de la Confédération (loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979) le canton a été contraint d'élaborer un plan directeur pour coordonner le développement urbain au niveau cantonal. Il s'agissait d'une transformation complète de la gestion de l'espace – jusqu'alors la responsabilité presque exclusive des communes (LEPORI, 1981, 51).

Après dix ans de travail, le premier *Piano Direttore Cantonale* a été publié en 1990, toujours inspiré par la logique des années 1980 et les négociations entre les différents acteurs – en particulier en ce qui concerne la délicate relation entre le canton et les communes. Ses rédacteurs ont déclaré qu'ils avaient laissé le plan délibérément général et pas trop spécifique «*parce qu'un problème complexe doit être traité progressivement ; le climat politique et administratif exige beaucoup de temps pour préparer son acceptation ; la réglementation détaillée des problèmes secondaires contrasterait avec la nécessité de rapidité du plan directeur*»² (ANTONINI, 1983, 85). Malgré ces précautions, le premier plan directeur cantonal n'a été présenté qu'en 1990, après une dizaine d'années de travail. En 2009, un deuxième plan a été lancé pour remplacer l'ancien et modifier les politiques territoriales en fonction de l'évolution urbaine et politique.

² Toutes les citations en anglais ou italien, y compris celles des Plans directeurs, ont été traduites en français par moi-même.

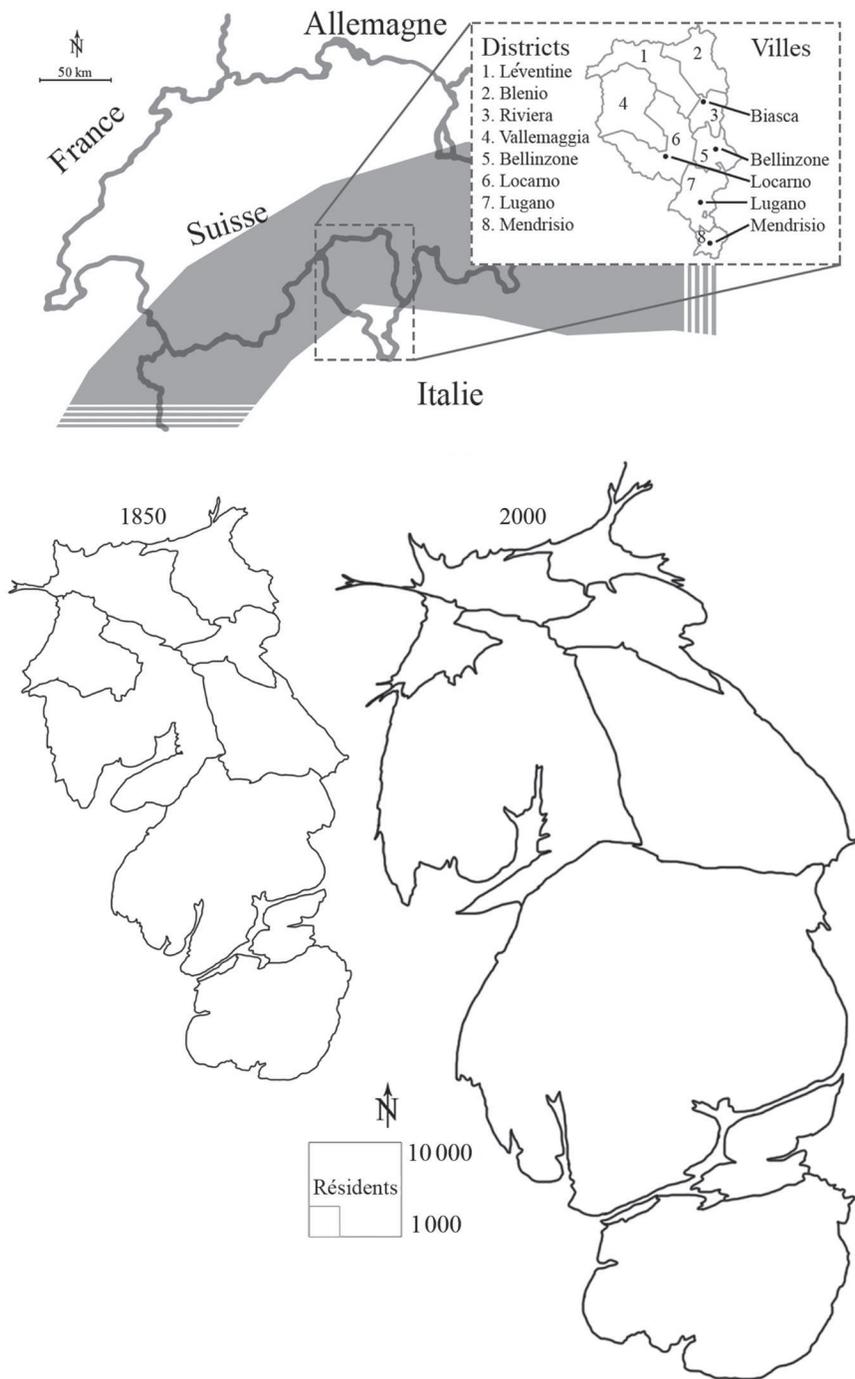


Figure 1: La situation territoriale et démographique du Tessin. Les anamorphoses montrent clairement l'évolution de la population dans les zones méridionales et urbaines du canton et la perte relative d'importance des vallées alpines et des zones de montagne.

MÉTHODOLOGIE

Le Tessin, avec ses 353 709 habitants (USTAT, 2018a), est le seul canton suisse entièrement italoophone et qui est situé entièrement au sud des Alpes. Son territoire est principalement constitué par des montagnes, caractérisé par deux grands lacs et quelques larges vallées – le territoire en dessous de 500 mètres d'altitude représente moins de 15 % de sa superficie totale (RCT, 2009, 42). Le PIB du Tessin est d'environ 28 milliards de francs par an (OFS, 2019), le salaire moyen est inférieur de près de mille francs à celui de la Suisse et le marché du travail est fortement influencé par le phénomène transfrontalier – les travailleurs italiens représentent plus d'un quart de la force de travail active (USTAT, 2015, 4).

Des méthodes qualitatives d'analyse de contenu (KOHLBACHER, 2006; MUCCHIELLI, 1996) et d'analyse discursive critique (HAJER, 2003; TALIB, FITZGERALD, 2018; WODAK, REISIGL, 2016) sont utilisées pour ce travail. Il s'agit de faire ressortir le contenu des discours, de le catégoriser et d'observer les relations entre les différents éléments qui émergent, mais aussi de souligner le non-dit, l'implicite, afin de rendre plus évidente la compréhension de la réalité qui sous-tend le texte. Notre perspective analytique est centrée sur les questions relatives à la construction de l'identité cantonale: nous ne voulions pas tant montrer le lien entre les Plans et la production technoscientifique correspondante (un travail plus classique en ce qui concerne l'analyse technique de l'aménagement du territoire), mais plutôt montrer comment différentes connaissances ont été articulées pour répondre à une idée du Tessin qui a évolué avec le temps, répondant à différents intérêts.

Cet article repose sur deux documents principaux: les dossiers accompagnant le plan directeur cantonal de 1990 (RCT, 1990) et celui de 2009 (RCT, 2009). Dans ces dossiers, les objectifs du Plan et la compréhension spatiale et sociétale du canton par les institutions cantonales (notamment le Département du territoire) sont expliqués au moyen de descriptions et de cartes. Pour compléter l'analyse, plusieurs articles de la *Rivista Tecnica* – qui a accueilli le débat entre ingénieurs, architectes et urbanistes au cours des années 1980 – ont été analysés.

Principal résultat de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire LAT du 22 juin 1979, «*le plan directeur est l'instrument central des cantons pour piloter leur développement territorial. Il coordonne les planifications et projets à incidence spatiale dans divers domaines sectoriels et à plusieurs niveaux étatiques. Dans le plan directeur, le canton définit ses intentions de planification et les fait concorder avec les projets de la Confédération et des communes*» (ASPAN, 2016, 11). Le plan directeur est un document complexe composé de plusieurs éléments: les objectifs de planification, les fiches techniques, les plans et un rapport expliquant les finalités des différentes mesures. Au cours de cette recherche, nous nous sommes concentrés en particulier sur le rapport explicatif, car il s'agit du dossier le plus volumineux, avec un caractère nettement politique et moins de détails techniques.

On s'est focalisé en particulier sur deux éléments: la position du canton par rapport au réseau urbain continental et sa structure territoriale interne. Les questions fondamentales sont les suivantes: comment le canton interprète-t-il son rôle en Europe? Comment le canton veut-il se développer?

RÉSULTATS

LE PLAN DIRECTEUR DE 1990

Le PD 90 est le résultat d'une décennie de travail des autorités cantonales. «*Le sérieux retard avec lequel le projet s'est concrétisé – définitivement, espérons-le – a au moins eu pour résultat positif de dissiper de nombreuses questions, d'éliminer la plupart des oppositions et donc d'obtenir un large consensus*» (LEPORI, 1981, 55).

L'histoire du canton y est relue sur la base de cycles d'ouverture et de fermeture: «*Les événements historiques du canton ont été caractérisés par une alternance de phases d'ouverture, notamment vers le sud, et d'isolement. Les premières ont toujours été à l'origine de la prospérité, tandis que les secondes ont conduit à la pauvreté et à l'émigration. Conscient de ces événements historiques, le Tessin s'est toujours battu pour promouvoir les moyens de communication avec ses régions voisines. Le dernier grand projet est le tunnel autoroutier du Saint-Gothard³, tandis que la bataille est en cours pour l'intégration du Tessin dans le réseau européen des lignes ferroviaires à grande vitesse*» (RCT, 1990, II.13). Cette lecture de l'histoire permet de définir le rôle du Tessin en Europe comme médiateur entre le Nord (Zurich) et le Sud (Milan). Différents projets d'infrastructures de transit devraient contribuer à assurer ce rôle et à faire prospérer l'économie et la société tessinoise, selon les responsables du PD 90.

En ce qui concerne l'intérieur du canton, le PD 90 note que l'esprit de clocher a jusqu'à présent empêché la coordination du développement urbain au-delà des limites des communes⁴. Le développement chaotique a accru les disparités entre les zones de plaine et les vallées de montagne, menaçant ainsi la cohésion cantonale. Il y a donc une volonté «*d'éviter une plus grande "périphérisation" de ces territoires, qui conduirait à une amplification des disparités intra-régionales*» (RCT, 1990, II.153) et des problèmes de gouvernance. C'est pourquoi on a décidé d'encourager le développement d'une ville-région polycentrique, qui contribue autant que possible à rééquilibrer les disparités socioterritoriales et qui répartit les bénéfices de la société urbaine – notamment la modernisation et une majeure richesse – sur l'ensemble du territoire (fig. 2).

Cet objectif sera atteint en favorisant un meilleur équilibre entre les pôles urbains de Lugano (centre incontesté de l'économie cantonale), Bellinzone, Locarno et Mendrisio-Chiasso, mais aussi en développant une série de sous-pôles et centres régionaux où «*se consolideront des services et infrastructures existants, d'importance régionale ou sous régionale et où seront promues de nouvelles initiatives, même si leur rentabilité n'est pas assurée*» (RCT, 1990, II.15). Il y a donc une volonté de corriger la situation territoriale. Ce projet

³ Un grand projet autoroutier pour relier le sud et le nord des Alpes suisses, en particulier le Tessin avec le canton d'Uri, inauguré en 1980. Avec ses 16 942 m de longueur, il a été le plus long tunnel autoroutier du monde pendant plusieurs décennies.

⁴ Comme mentionné, le canton a une histoire de fragmentation, l'unité étant imposée et non conquise par ses habitants. Cette situation, combinée aux différences régionales et à la fragmentation des institutions locales – en 2000, il y avait encore 245 communes pour une population de 306 846 personnes, dont 100 communes de moins de 400 habitants (USTAT, 2018b) – a contribué à former un esprit de clocher au sein de la population et surtout des autorités locales, ce qui entrave effectivement les projets de plus grande échelle et la coordination supra et intermunicipale en créant un contexte hostile pour leur réussite.

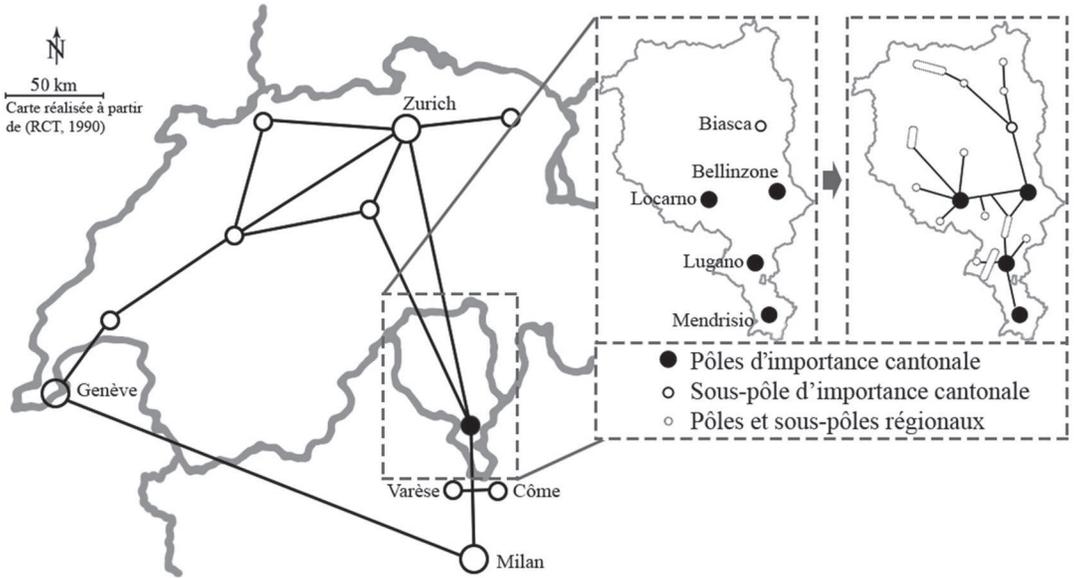


Figure 2 : Le réseau urbain suisse selon les planificateurs.

de rééquilibrage territorial et de partage des bénéfices liés à la société urbaine aussi dans les régions périphériques est plus important que les considérations économiques dans le choix de l'emplacement des infrastructures stratégiques. « *La politique doit promouvoir une répartition équilibrée de la population et des activités sur le territoire afin de réduire la tendance à la centralisation vers les agglomérations urbaines et de garantir que les communes des zones périphériques et de montagne disposent d'une base démographique suffisante* » (RCT, 1990, II.86).

LE PLAN DIRECTEUR DE 2009

Le PD 09, faisant le point sur les résultats du PD 90, note « *qu'au cours des 15 dernières années, dans le canton les disparités intrarégionales, déjà présentes lors des études réalisées pour le PD 90, se sont accentuées* » (RCT, 2009, 40). Non seulement l'écart entre les vallées de montagne et la plaine s'est agrandi, mais la distance entre l'attractivité économique de Lugano et celle des autres centres urbains s'est également considérablement accrue. L'objectif d'une cohésion territoriale plus forte et du rééquilibrage des différences n'a donc pas été atteint. Encore plus grave, « *l'analyse fiscale montre que les différences se sont amplifiées non seulement entre les régions et les agglomérations, mais aussi entre les zones : l'écart entre le Tessin urbain et périphérique a encore augmenté* » (RCT, 2009, 41). Démographiquement, la population s'est de plus en plus concentrée autour des pôles urbains, au point qu'aujourd'hui « *plus de 4 personnes sur 5 résident en zone urbaine (86,8% en 2007), dont près de*

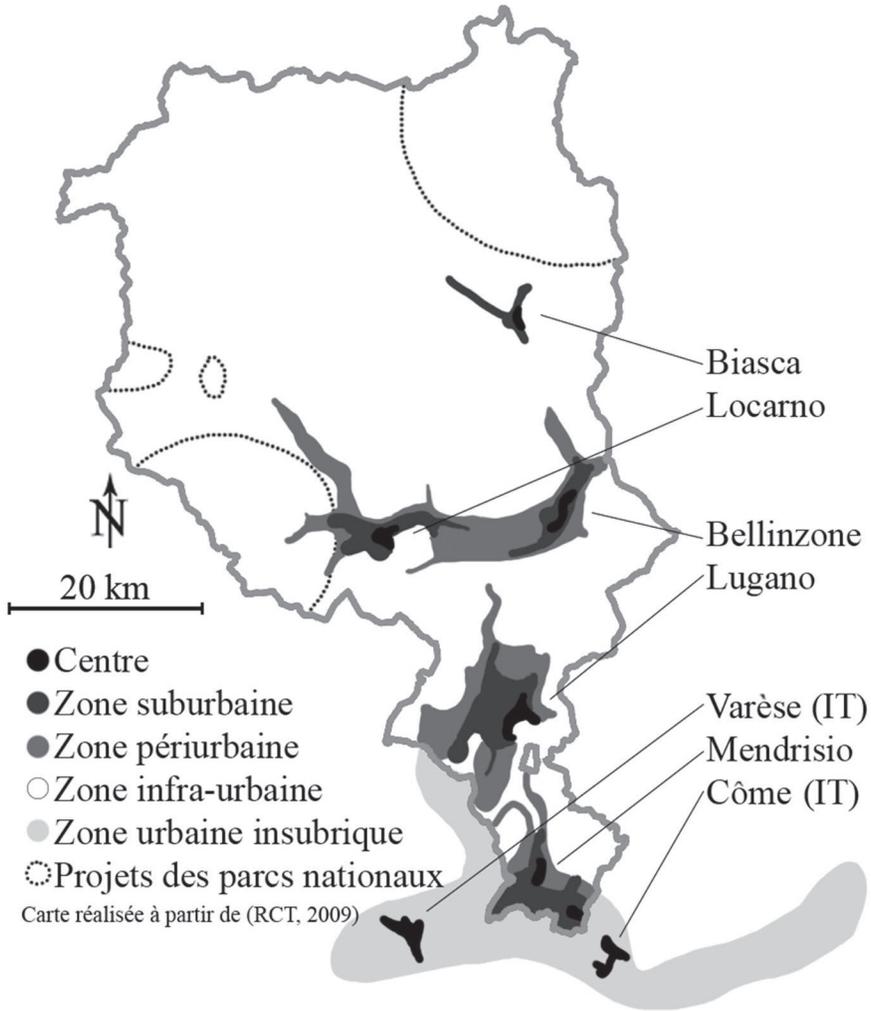


Figure 3 : La séparation entre le Tessin urbain (grises et noir) et infra-urbain (blanc et parcs nationaux) et la connexion urbaine avec Côme et Varèse.

la moitié (45,8%) à Lugano» (RCT, 2009, 36). Cette concentration atteint des limites importantes – «les espaces inférieurs à 500 m d'altitude ne représentent que 14,5% de l'ensemble du territoire cantonal, mais ils accueillent plus de 80% de la population et plus de 90% des emplois» (RCT, 2009, 42) – favorisant la séparation conceptuelle du Tessin en deux zones fonctionnellement distinctes: une zone proprement urbaine (composée d'espaces urbains, suburbains et périurbains) et une infra-urbaine (formée par les arrière-pays et les zones de montagne) (fig. 3). Alors que pour les zones urbaines la priorité doit être d'améliorer la qualité de l'espace urbain et de rationaliser

le développement territorial (RCT, 2009, 43, 60, 84), dans les zones infra-urbaines l'accent est mis sur la création de parcs nationaux comme attraction touristique pour accroître la visibilité du Tessin à l'étranger et renforcer ses liens avec les zones alpines voisines (RCT, 2009, 25, 70, 82, 97).

En ce qui concerne sa situation stratégique, les responsables institutionnels notent que le renforcement des métropoles zurichoïse et lémanique placera à nouveau le Tessin dans une position périphérique (RCT, 2009, 34; Rossi Angelo, 2008, 29). En outre, le lien de plus en plus fort avec la Lombardie risque de transformer le Tessin en une simple zone de transit sur l'axe Milan-Zurich, une périphérie sans aucun intérêt propre (RCT, 2009, 5, 34). La faiblesse structurelle du système économique tessinois a entraîné une perte relative de compétitivité qui affaiblit son rôle de médiateur entre l'Italie et la Suisse, risquant à moyen et long terme d'en faire une simple périphérie (RCT, 2009, 39, 63, 83). Pour que ce risque ne se concrétise pas, le système urbain de Lugano doit mieux s'interconnecter avec les villes italiennes de Varèse et de Côme, créant un réseau de villes moyennes capables de résister à la pression exercée par les systèmes métropolitains de Milan et Zurich. Aux yeux des institutions, ce n'est qu'en favorisant cette interconnexion que le Tessin urbain pourra espérer avoir un poids spécifique suffisant pour garantir son développement à l'avenir (RCT, 2009, 70, 84).

DISCUSSION DES RÉSULTATS

L'objectif de cet article est de comprendre, à travers l'analyse de deux Plans directeurs, comment la compréhension du Tessin (et notamment la fonction de ses zones périphériques) par les institutions a évolué dans le temps.

Le PD 90 était caractérisé par une grande prudence. D'une part, il n'a pas osé remettre en cause les choix opérés par les communes – même s'ils ont conduit à un développement non rationnel (ANTONINI, 1983; CARLONI, 2011; LEPORI, 1981) – et d'autre part, il s'est surtout préoccupé du dépeuplement des vallées et de la question de l'équilibre territorial. Il s'agissait donc d'une manifestation d'une rationalité encore influencée par les politiques disciplinaires (FOUCAULT, 2015) et keynésiennes, dans laquelle l'État devient porteur d'un projet politique et cherche à le réaliser⁵. Le souci du groupe dirigeant était donc d'accompagner, de gouverner et de tenter d'orienter la transition du canton d'une situation rurale à une urbaine.

L'insistance sur l'équilibre territorial entre les différentes régions, même au détriment de la fonctionnalité économique, n'est pas seulement un clair exemple du paradigme communaliste (DIENER *et al.*, 2006) et anti-urbain suisse (SALOMON CAVIN, 2005; SALOMON CAVIN, MARCHAND, 2010), mais aussi de la conscience que la société urbaine impose de nouvelles disparités socioterritoriales qui, à long terme, rendent plus difficile la gouvernance du territoire. Les politiciens et les techniciens étaient donc conscients de la réalité énoncée par Lefebvre: il «*n'y a aucune raison théorique d'admettre la disparition de la centralité au*

⁵ Bien que, comme on l'a déjà dit, l'aménagement du territoire en Suisse accorde de nombreuses compétences au niveau local, en particulier aux communes, ce qui contrecarre en partie les objectifs cantonaux.

cours d'une fusion de la société urbaine avec la campagne. L'opposition "urbanité-ruralité" s'accroît au lieu de disparaître, alors que s'atténue l'opposition ville-campagne. Il y a déplacement de l'opposition et du conflit» (LEFEBVRE, 2015, 67). Cette attention aux disparités socioterritoriales entre les districts disparaît presque complètement dans le PD 09. Cela indique que, durant les années 1990, la transition vers un modèle territorial néolibéral ne se produit pas seulement pour les villes européennes (RANCI, 2017), mais influence également l'aménagement du territoire régional et les villes-régions, notamment avec la disparition de l'idée de cohésion territoriale.

Que se passe-t-il entre les deux Plans ? D'une part, la société tessinoise s'urbanise presque complètement. Le besoin d'accompagnement est donc moins fort, puisque la transition vers les modes de vie urbains s'est déjà matérialisée. En même temps, politiquement et culturellement, la rationalité néolibérale conquiert une position hégémonique, insistant sur l'inutilité et le danger des politiques keynésiennes. Dans ce nouveau cadre, le rôle de la politique (et donc de l'aménagement du territoire) est d'accompagner et de renforcer les dynamiques économiques en insistant sur la compétitivité du tissu urbain tessinois – ce qui montre bien une étroite relation entre les processus d'urbanisation et la structure économique capitaliste⁶ – et non de s'y opposer en raison de valeurs politiques telles que l'équilibre territorial. Le développement du canton passe désormais par le principe de la spécialisation fonctionnelle : la zone urbaine devra mieux se connecter avec les villes voisines de Côme et Varèse, tandis que la zone infra-urbaine devra développer des projets touristiques pour améliorer l'attractivité du canton. Il s'agit d'un élément commun de la gouvernance territoriale néolibérale. *«Au cours des trois dernières décennies du xx^e siècle, les formes de régionalisme progressiste visant à réduire les inégalités spatiales ont presque disparu. Elles ont été remplacées par un régionalisme néolibéral ou, peut-être plus exactement, néoconservateur, essentiellement entrepreneurial et dominé par un durcissement des pressions pour se faire une place dans l'économie mondiale plutôt que traiter directement des problèmes de pauvreté et de développement inégal»* (SOJA, 2010, 65). Il y a donc une relation étroite entre la rationalité néolibérale et cette nouvelle gouvernance territoriale (ALLMENDINGER, HAUGHTON, 2013 ; WALSH, 2014) : l'espace joue un rôle important tant dans la mise en scène que dans la légitimation des politiques néolibérales.

Un autre élément fondamental est ce que nous pourrions appeler le «paradigme de la crise». Alors que le PD 90 se caractérisait par la prudence, le PD 09 est légitimé sur la base de la crise. De ce point de vue, les risques liés au développement futur du canton exigent des mesures décisives en faveur de la compétitivité du système tessinois. Les institutions ne peuvent plus se permettre de suivre des valeurs politiques ; elles doivent s'adapter au marché, car (dans cette perspective) c'est la seule façon de garantir l'avenir du canton. Les voix discordantes sont donc progressivement réduites au silence, se distançant du groupe dirigeant qui revendique la validité de ses projets sur le plan technico-économique

⁶ Ce n'est pas un hasard s'il y a ceux qui définissent les processus d'urbanisation comme un *spatial fix* du capitalisme (HARVEY, 2011, 2016).

(renforcée par l'idée d'une crise imminente) et non sur le plan politique ou idéal (ALLMENDINGER, HAUGHTON, 2011). Le paradigme de la crise empêche donc un débat ouvert et inclusif, légitimant les directives néolibérales comme la seule voie viable. Cela renforce la gravité des conflits au sein du système politique et réduit la légitimité des institutions pour ceux qui se sentent exclus et non considérés (MOUFFE, 2005, 2013).

Cette nouvelle gouvernance territoriale pose également la question de l'intégration des territoires infra-urbains dans le nouveau réseau urbain cantonal : ils doivent renoncer aux ambitions d'un développement urbain autonome et se concentrer sur la protection des paysages et le développement touristique pour favoriser la compétitivité de l'ensemble du système urbain du Tessin. Cela signifie que les choix des communes doivent de plus en plus tenir compte des enjeux de l'échelle cantonale et renoncer à une souveraineté absolue. Il s'agit donc du passage d'une conception insulaire du territoire (ELDEN, 2013; SCHMITT, 2011) à une conception réticulaire⁷, ce qui implique de nombreuses complications : comment les vallées vont-elles réagir à cette nouvelle planification territoriale ? Le percevront-elles comme une servitude supplémentaire aux besoins des centres ?

Le fait que ces questions ne soient pas abordées et que, grâce au paradigme de la crise, on ne s'intéresse qu'au développement économique du canton révèle que les institutions ont complètement changé leur rationalité. Elles ne conçoivent plus leur tâche comme la gestion politique d'une communauté, mais plutôt, dans un sens purement néolibéral, comme l'accompagnement et le renforcement du tissu économique. Ce bouleversement signifie que l'aménagement du territoire transforme ses objectifs et ses attentes. En même temps, laisser ces questions territoriales et politiques sans représentation institutionnelle signifie renoncer à la volonté arbitrale des institutions. Cela implique à son tour que ces problèmes se dérouleront complètement hors des institutions, ce qui affaiblira leur légitimité aux yeux des concernés.

Le modèle de gouvernance néolibérale se caractérise par un manque d'arbitrage et d'accompagnement des politiques proposées. Passer d'un modèle (équilibre territorial) à un autre (spécialisation fonctionnelle) sans créer de politiques d'inclusion et d'accompagnement, qui permettraient à toutes les communautés concernées de comprendre les opportunités offertes par ce nouveau modèle, revient en fait à créer une nouvelle forme d'exclusion. Le fait que des choix stratégiques de cette ampleur soient faits sans véritables campagnes d'accompagnement et de participation montre le manque de compréhension des mécanismes démocratiques et du fonctionnement politique de la part de l'idéologie néolibérale. Croire qu'une politique est légitime parce qu'elle est économiquement justifiée, c'est ne pas reconnaître l'importance des émotions dans les processus de décision, notamment en matière d'aménagement du territoire – les références territoriales de l'identité sont souvent construites de manière idéale et émotionnelle et ne reflètent pas nécessairement la réalité matérielle.

⁷ Ce n'est pas un hasard si les projets du PD 09 ne sont pas limités par les frontières cantonales : au contraire, ils visent à dépasser les frontières institutionnelles afin de renforcer les liens entre les espaces fonctionnels.

CONCLUSION

Le cas présenté est un autre exemple de la façon dont la logique néolibérale transforme les équilibres socioterritoriaux jusqu'alors en vigueur, non seulement à l'échelle urbaine (HÄUSSERMANN, 2005) mais aussi dans les régions urbanisées. Cela ouvre de nouvelles avenues de recherche. Le cas du Tessin montre que ce qui est arrivé aux villes européennes – en particulier une transformation de la gouvernance territoriale et de la manière dont les institutions conçoivent le territoire sur la base d'une nouvelle sensibilité néolibérale – se produit également dans les régions urbanisées, sans que celles-ci soient nécessairement centrales ou denses. Cela peut favoriser l'intégration de la notion de *planetary urbanization* (BRENNER, 2016; SCHMID, BRENNER, 2011) dans l'étude de l'aménagement du territoire en tant que pratique discursive. En fait, ce ne sont pas seulement les villes et les zones urbaines classiques qui subissent les effets de l'aménagement du territoire, mais aussi (et peut-être surtout) les vallées alpines éloignées et périphériques qui, dans la transition d'un référent territorial keynésien axé sur l'équilibre à un paradigme néolibéral centré sur la compétition, voient leur fonction complètement bouleversée.

En bref, cet article suggère que l'analyse de la planification territoriale en tant que pratique discursive, en étudiant attentivement les objectifs politico-territoriaux qui la guident, est utile non seulement dans le cas des grandes zones urbaines, mais aussi pour les zones qui, historiquement, n'étaient pas considérées comme urbaines et qui, aujourd'hui, avec l'avènement d'une société urbaine et d'un paradigme de planification néolibéral, doivent changer radicalement leur fonction socioterritoriale.

Une étude de ce type peut permettre de mieux comprendre les tensions socio-territoriales qui caractérisent les zones périphériques. Des phénomènes tels que le rejet de grands projets territoriaux comme des parcs nationaux peuvent être mieux compris dans ce contexte, en encourageant le dialogue entre les études urbaines et d'autres branches des sciences sociales et en faisant progresser la recherche sur des régions peu étudiées du point de vue de l'urbanisme.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBRECHTS Louis, 2010: «More of the same is not enough! How could strategic spatial planning be instrumental in dealing with the challenges ahead?», *Environment and Planning*, 37, 1115-1127.
- ALLMENDINGER Phil, HAUGHTON Graham, 2011: «Post-political spatial planning in England: A crisis of consensus?», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 89-103.
- ALLMENDINGER Phil, HAUGHTON Graham, 2013: «The Evolution and Trajectories of English Spatial Governance: “Neoliberal” Episodes in Planning», *Planning, Practice & Research*, 28(1), 6-26.
- AMBAL Julie, 2019: *Projets urbains et imaginaires de la mobilité, les nouveaux récits de la fabrique métropolitaine: Le cas du mégaprojet Bordeaux Euratlantique*, Université de Bordeaux.

- ANTONINI Benedetto, 1983: «Principi operativi e metodo di lavoro del Piano direttore del Canton Ticino», *Rivista Tecnica*, 5, 84-90.
- ASPAN, 2016: *Le plan directeur cantonal*.
- BRENNER Neil, 2016: «The Hinterland, Urbanised?», *Architectural Design*, 86(4), 118-127.
- CACCIA Fulvio, 1984: «Costruzioni fuori dalle zone edificabili», *Rivista Tecnica*, 10, 54-56.
- CALLON Michel, 2006: «Sociologie de l'acteur réseau», in AKEICH Madeleine, CALLON Michel, LATOUR Bruno (éd.), *Sociologie de la traduction: Textes fondateurs*, Paris: Presses des Mines.
- CARLONI Tita, 1998: «La grande trasformazione del territorio», in CESCHI Raffaello (éd.), *Storia del Cantone Ticino: vol. II*, Bellinzona: Stato del Cantone Ticino, 671-700.
- CARLONI Tita, 2011: *Pathopolis*, Bellinzona: Casagrande.
- CESCHI Raffaello, 1998: «Il territorio e gli abitanti», in CESCHI Raffaello (éd.), *Storia del Cantone Ticino: vol. I*, Bellinzona: Stato del Cantone Ticino, 15-32.
- DEVISME Laurent, 2015: «Figures urbanistiques en régime prospectif. Pour une critique des pouvoirs de l'évocation», *Articolo - Journal of Urban Research*, 7, 1-13.
- DIENER Roger, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, SCHMID Christian, 2006: *Switzerland. An Urban Portrait*, Bâle: Birkhäuser.
- DURANEL Guillaume, 2019: *Les conventions de l'Architecture au prisme du dispositif du Grand Paris*, Paris: Conservatoire national des arts et métiers.
- ELDEN Stuart, 2013: *The birth of Territory*, Londres: The University of Chicago press.
- FLYVBJERG Bent, 2002: «Bringing Power to Planning Research: One Researcher's Praxis Story», *Journal of Planning Education and Research*, 21, 353-366.
- FOUCAULT Michel, 2015: «La volonté de savoir», in *Œuvres: vol. II*, Paris: Gallimard, 617-738.
- GHIRINGHELLI Andrea, 1998: «La costruzione del Cantone (1803-1830)», in CESCHI Raffaello (éd.), *Storia del Cantone Ticino: vol. I*, Bellinzona: Stato del Cantone Ticino, 33-62.
- GUNDER Michael, 2010: «Planning as the ideology of (neoliberal) space», *Planning Theory*, 9(4), 298-314.
- HAJER Marteen A., 2003: «Discourse Analysis», in *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*, Oxford: Oxford Scholarship Online.
- HAUGHTON Graham, ALLMENDINGER Phil, OOSTERLYNCK Stijn, 2013: «Spaces of neoliberal experimentation: Soft spaces, postpolitics, and neoliberal governmentality», *Environment and Planning*, 45, 217-234.
- HÄUSSERMANN Hartmut, 2005: «The end of the European City?», *European Review*, 13(2), 237-249, <https://doi.org/10.1017/S1062798705000372>
- KOHLBACHER Florian, 2006: «The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research», *Forum: Qualitative Social Research*, 7(1).
- LACLAU Ernesto, MOUFFE Chantal, 2014: *Hegemony and Socialist Strategy*, Londres: Verso.
- LEFEBVRE Henri, 1970: *La révolution urbaine*, Paris: Gallimard.
- LEFEBVRE Henri, 2000: *La production de l'espace*, 4^e éd., Paris: Anthropos.
- LEFEBVRE Henri, 2001: *Du Rural à l'Urbain*, Paris: Anthropos.
- LEFEBVRE Henri, 2015: *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos.
- LEPORI Alberto, 1981, «Vicende e problemi del Piano Direttore nelle discussioni sull'urbanistica nel Ticino», *Rivista Tecnica*, 3, 51-55.
- LÉVY Jacques, 1994: *L'espace légitime: Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris: Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.

- MARCACCI Marco, 2013 : «Policentrismo e squilibri regionali nella storia del canton Ticino», in MAZZOLENI Oscar, PILOTTI Andrea, MARCACCI Marco (éd.), *Un cantone in mutamento*, Lugano : Opera Nuova.
- MATTHEY Laurent, 2011 : «Urbanisme fictionnel : L'action urbaine à l'heure de la société du spectacle», *Métropolitiques.Eu.*, October 28, <https://www.metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html>
- MOUFFE Chantal, 2005 : *The Return of the Political*, Londres : Verso.
- MOUFFE Chantal, 2013 : *Agonistics. Thinking the world politically*, Londres : Verso.
- MUCCHIELLI Alex, 1996 : «Contenu (analyse de)», in MUCCHIELLI Alex (éd.), *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, Paris : Armand Colin.
- OFS, 2019 : *Produit intérieur brut (PIB) par canton*.
- OLESEN Kristian, 2013 : «The neoliberalisation of strategic spatial planning», *Planning Theory*, 13(3), 288-303.
- ONU, 2018 : *World Urbanization Prospects : The 2018 Revision. Methodology*.
- OSTROWETSKY Sylvia, 1993 : «Des mots, des choses et des lieux», in DECROSSE Anne (éd.), *L'esprit de société*, Liège : Mardaga.
- OUVRARD Pauline, 2016 : *Le nouvel esprit de l'urbanisme, entre scènes et coulisses*, Nantes : Université de Nantes.
- PALERMO Pier Carlo, 2017 : «Urbanistica del progetto urbano: Ambiguità e ipocrisie», *Eco Web Town*, I(15), 21-43.
- RANCI Costanzo, 2017 : «Neoliberalism and the European city : Reshaping the competitiveness/ social cohesion nexus», in MOREL JOURNAL Christelle, PINSON Gilles (éd.), *Debating the neoliberal city*, Londres : Routledge, Taylor & Francis Group, 136-152.
- RCT, 1990 : *Progetto di Piano direttore cantonale*.
- RCT, 2009 : *Revisione del Piano direttore cantonale : Rapporto esplicativo 2009*.
- RICHARDSON Tim, JENSEN Ole B., 2003 : «Linking Discourse and Space : Towards a Cultural Sociology of Space in Analysing Spatial Policy Discourses», *Urban Studies*, 40(1), 7-22.
- ROSSI Aldo, CONSOLASCIO Eraldo, BOSSHARD Max, 1979 : *Costruzione del territorio e spazio urbano nel Cantone Ticino : vol. I. La costruzione del territorio nel Cantone Ticino*, Lugano : Fondazione Ticino Nostro.
- ROSSI Angelo, 1986 : «La regione funzionale urbana di Lugano», *Rivista Tecnica*, 11, 43-52.
- ROSSI Angelo, 2008 : *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese*, Commissione regionale dei trasporti del luganese.
- SALOMON CAVIN Joëlle, 2005 : *La ville, mal-aimée*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- SALOMON CAVIN Joëlle, MARCHAND Bernard, 2010 : *Antiurbain : Origines et conséquences de l'urbaphobie*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- SCHMID Christian, BRENNER Neil, 2011 : «Planetary urbanization», in GANDY Matthew (éd.), *Urban constellations*, Berlin : Jovis Verlag, 10-13.
- SCHMITT Carl, 2011 : *Der Nomos der Erde*, Berlin : Duncker & Humblot.
- SCHULER Martin, DESSEMONTET Pierre, JEMELIN Christophe, JARNE Alain, PASCHE Natacha, HAUG Werner, 2006 : *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, Zurich : Neue Zürcher Zeitung.

- SECCHI Bernardo, 2000: *Nuove forme del piano: Tre interpretazioni a confronto*, Società Italiana degli Urbanisti, V Conferenza Nazionale, November 16, <http://web.tiscalinet.it/siu/pdf/secchi.pdf>
- SOJA Edward, 2010: *Seeking Spatial Justice*, Londres : University of Minnesota Press.
- TALIB Nadira, FITZGERALD Richard, 2018: «Putting philosophy back to work in Critical Discourse Analysis», *Critical Discourse Studies*, <https://doi.org/10.1080/17405904.2017.1421242>
- USTAT, 2015: *I comparti economici. Struttura ed evoluzione del tessuto economico ticinese*.
- USTAT, 2018a: *Comuni, per distretto, in Ticino, dal 1850 al 2017*.
- USTAT, 2018b: *Popolazione residente, dal 1850 al 2000*, <https://www3.ti.ch/DFE/DR/USTAT/index.php?fuseaction=dati.regioni&tema=33>
- VANOLO Alberto, 2010: «European Spatial Planning Between Competitiveness and Territorial Cohesion: Shadows of Neo-liberalism», *European Planning Studies*, 18, 1301-1315.
- WALSH Cormac, 2014: «Rethinking the Spatiality of Spatial Planning: Methodological Territorialism and Metageographies», *European Planning Studies*, 22(2), 306-322.
- WEISSER Florian, 2014: «Practices, politics, performativities: Documents in the international negotiations on climate change», *Political Geography*, 40, 46-55.
- WODAK Ruth, REISIGL Martin, 2016: «The discourse-historical approach», in WODAK Ruth, MEYER Michael (éd.), *Methods of Critical Discourse Studies*, Londres : Sage.

TICINO AND NEOLIBERAL URBANIZATION : EVOLUTION OF LAND USE PLANNING DISCOURSES

This paper studies the discursive evolution of spatial planning in Ticino (Switzerland). The analysis of the evolution of its urban planning discourses – the master plans of 1990 and 2009 – and the understanding of the canton that underlies them show an institutional transition from Keynesianism to neoliberalism.

The shift from a decentralized centralization model to a functional specialization model shows the transformation of development objectives by institutions. This allows a better understanding of the problems and tensions of the peripheral territories.

Keywords: *Ticino, Spatial planning, Cultural hegemony, Planetary urbanization, Neoliberalism.*

TESSIN UND DIE NEOLIBERALE URBANISIERUNG: ENTWICKLUNG DER PLANUNGSDISKURSE

Dieser Artikel untersucht die diskursive Entwicklung der Raumplanung im Kanton Tessin (Schweiz). Die Analyse der planerischen Diskurse in den Richtplänen von 1990 und 2009 und des ihnen zugrunde liegenden Verständnisses des Tessins zeigt einen institutionellen Wechsel vom Keynesianismus zum Neoliberalismus.

Der Übergang von einem Modell der konzentrierten Dezentralisierung zu einem Modell der funktionalen Spezialisierung zeigt den Wandel der Entwicklungsziele der Institutionen. Dies ermöglicht ein besseres Verständnis der Probleme und Spannungen der Randregionen.

Stichworte: *Tessin, Raumplanung, Kulturelle Hegemonie, Planetary urbanization, Neoliberalismus.*

JEUNESSE (NON) MOBILE ? LES FACTEURS INFLUENÇANT LA MOBILITÉ TEMPORAIRE DES JEUNES ADULTES SUISSES

LUCAS HALDIMANN, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne, lucas.haldimann@unil.ch

MARIEKE HEERS, FORS, c/o Université de Lausanne,
marieke.heers@fors.unil.ch

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

RÉSUMÉ

Les mobilités temporaires, à but éducatif, professionnel ou culturel, gagnent en popularité depuis une vingtaine d'années. Les études sur le sujet se sont principalement concentrées sur les étudiants universitaires, négligeant ainsi une grande partie des jeunes. Cet article comble cette lacune en analysant une base de données importante de jeunes Suisses afin de mesurer la prévalence des mobilités temporaires. Il recourt à une approche inspirée du parcours de vie ainsi qu'à des dimensions psychologiques afin de comprendre les facteurs influençant la propension à la mobilité temporaire. Différents critères de sélectivité sont identifiés, tels que la classe sociale et le cursus éducationnel, mais aussi le genre, l'entourage, les caractéristiques psychologiques, ainsi que la constitution d'un capital de mobilité, représentant l'accumulation des précédentes expériences de mobilité.

Mots-clés : jeunesse, mobilité temporaire, sélectivité, parcours de vie, non-mobilité.

INTRODUCTION¹

Les expériences de mobilité temporaire regroupent des séjours à motifs éducatifs (séjours linguistiques, etc.), professionnels (stages, emplois ou bénévolat),

¹ Cet article est tiré du projet «Mobile and non-mobile young Swiss adults: Prevalence, motivations, and barriers of temporary mobilities» financé par le Fonds national suisse de la recherche scientifique (requête n° 100017_165 726).

ou culturels (séjours avec l'objectif de découvrir une nouvelle culture), mais qui excluent les voyages purement touristiques. Elles ont la particularité d'avoir une temporalité limitée dès le départ (KING, RAGHURAM, 2013) et sont généralement le fait de jeunes adultes, qui sont plus mobiles en raison de l'absence de responsabilités familiales ou professionnelles (ARNETT, 2000 ; GALLAND, 2011).

Malgré une popularité en hausse depuis une vingtaine d'années (FRÄNDBERG, 2015 ; KING, RAGHURAM, 2013 ; SMITH *et al.*, 2014), les données disponibles à ce sujet sont limitées, en particulier en ce qui concerne la prévalence de ces séjours et les populations qui y participent. Sur ce dernier point, plusieurs études identifient des inégalités en fonction du milieu socio-économique (KING *et al.*, 2011 ; MURPHY-LEJEUNE, 2003 ; WATERS, BROOKS, 2010). Toutefois, une lacune importante de la littérature existante est sa focalisation sur des mobilités et des populations spécifiques, tels que les semestres à l'étranger d'étudiants universitaires (BLACK *et al.*, 2019 ; FINDLAY *et al.*, 2012 ; KING, RAGHURAM, 2013 ; KUHN, 2012 ; VAN MOL, TIMMERMAN, 2014). Elle ne permet ainsi pas d'élargir les résultats obtenus à l'ensemble des jeunes.

Les jeunes adultes semblent retirer plusieurs bénéfices des mobilités temporaires. Ils améliorent leurs compétences linguistiques et acquièrent de l'autonomie (KING, RUIZ-GELICES, 2003). Ces expériences favorisent aussi la découverte de soi (BAGNOLI, 2009 ; BROWN, 2009 ; FRÄNDBERG, 2015) et permettraient d'accroître l'employabilité (BALÁŽ, WILLIAMS, 2004). Au niveau sociétal, elles favoriseraient la compréhension interculturelle et l'ouverture d'esprit (KING, RUIZ-GELICES, 2003 ; MAUNAYE, 2013). Étant donné ces bénéfices, il est crucial de comprendre le degré de sélectivité des mobilités temporaires, car elles pourraient être source d'inégalités.

Cet article porte sur les facteurs expliquant la propension différente des jeunes adultes à être mobiles temporairement. Nous recourons à une approche inspirée du parcours de vie et combinée avec des dimensions psychologiques que nous appliquons à une cohorte de jeunes hommes suisses âgés de dix-huit à vingt ans (N=40'503) ainsi qu'à un échantillon complémentaire et représentatif de jeunes femmes (N=2'126).

PERSPECTIVE THÉORIQUE

L'APPROCHE PAR LES PARCOURS DE VIE

La mobilité temporaire est abordée ici à travers la perspective du parcours de vie, qui permet de structurer un ensemble complexe d'événements en lien avec des décisions clés dans la vie d'un individu (BAILEY, 2009). Cette approche souligne la nécessité de prendre en compte trois interdépendances : entre le passé, le présent et le futur, entre les différentes sphères d'action (famille, éducation, travail, etc.), et entre les actions individuelles et leur contexte politique, économique, social et culturel (HEINZ *et al.*, 2009). Dans cet article, nous décomposons le parcours de vie des jeunes adultes en trois trajectoires : la trajectoire sociofamiliale, la trajectoire éducative et professionnelle et la trajectoire de mobilité (RÉRAT, 2014)².

² Une définition stricte de l'approche de parcours de vie impliquerait d'observer les interactions à différents moments de la vie des personnes interrogées. Nous nous en inspirons ici en reconstruisant les trajectoires en fonction de facteurs susceptibles d'influencer la propension à la mobilité temporaire et disponibles dans la source utilisée.

La trajectoire sociofamiliale comprend le milieu socio-économique et la constellation familiale. Les jeunes adultes provenant de classes sociales aisées sont les plus mobiles (FINDLAY *et al.*, 2012; KING *et al.*, 2011; MURPHY-LEJEUNE, 2003; WATERS, BROOKS, 2010). Les expériences de mobilité requièrent en effet des ressources financières et elles permettraient d'améliorer leur employabilité (FRÄNDBERG, 2015; HOLDSWORTH, 2017). La constellation familiale prend en compte l'entourage, soit le réseau social et familial de l'individu (MULDER, 2007). Avoir de la famille à l'étranger influence la décision de partir (WATERS, BROOKS, 2010). Les proches, par leurs propres expériences, mais aussi leurs opinions et attitudes peuvent inciter les jeunes à partir par mimétisme (CAIRNS, SMYTH, 2011; MURPHY-LEJEUNE, 2003) et transmettre de l'information sur les pays de destination, facilitant ainsi la mobilité (BEECH, 2015). Le genre est un autre aspect de la trajectoire sociofamiliale et la recherche montre que les femmes sont plus mobiles que les hommes. Cette différence s'explique en partie par leur surreprésentation dans des domaines d'études où la mobilité est valorisée (langues, littérature, sciences sociales ou études commerciales) (BÖTTCHER *et al.*, 2016). Ces différences pourraient aussi dépendre de l'âge : en Suisse, les étudiantes sont plus mobiles que leurs homologues masculins avant l'âge de vingt-cinq ans, mais un rattrapage est observé par la suite (OFS, 2017).

Concernant la trajectoire éducative et professionnelle, l'éducation est considérée comme l'un des principaux leviers de la mobilité temporaire (SMITH *et al.*, 2014). L'éducation supérieure offre en effet davantage d'opportunités que les filières professionnalisantes. De plus, certains secteurs d'activité valorisent ou requièrent une expérience de mobilité (HOLDSWORTH, 2017; WATERS, 2009).

La trajectoire de mobilité se réfère à l'histoire de mobilité de l'individu et de sa famille. Les jeunes adultes apprennent à devenir mobiles à travers leurs propres expériences (CARLSON, 2013). Les concepts de capital de mobilité (MURPHY-LEJEUNE, 2003), capital spatial (LÉVY, 2014; RÉRAT, 2018) ou motilité (KAUFMANN, WIDMER, 2005) se réfèrent à la possibilité d'accumuler des expériences de mobilité pour faciliter de futurs séjours, mais aussi au fait que ce capital peut être échangé par exemple contre du capital économique (en termes d'employabilité). Il est transmissible d'une génération à l'autre à travers les valeurs et habitudes des parents (KAUFMANN, WIDMER, 2005). Il est donc important de prendre en compte différents types de mobilités, tels que la migration, la mobilité résidentielle ou les vacances.

DIMENSIONS PSYCHOLOGIQUES

Au-delà du parcours de vie, certaines dimensions psychologiques peuvent avoir un impact sur la mobilité temporaire. Ce type de variables n'est que rarement pris en considération dans les études sur la mobilité (FRIEZE *et al.*, 2004; PIGUET, 2013). Trois dimensions pourraient être pertinentes concernant les mobilités temporaires : la flexibilité, la capacité d'agir et l'estime de soi.

La flexibilité représente la capacité d'adaptation du comportement à une culture étrangère (VAN DER ZEE, VAN OUDENHOVEN, 2000). La capacité

d’agir reflète à quel point un individu pense pouvoir influencer sa destinée (LÉVY, 1997; STRODTBECK *et al.*, 1958). Elle peut constituer un prérequis à une expérience de mobilité. Finalement, l’estime de soi est liée au concept de bien-être (ROSENBERG, 1979). Le voyage peut être associé à une expérience de vie difficile (rupture, divorce parental, etc.), et être considéré comme un moyen de recouvrer le contrôle sur sa vie (BAGNOLI, 2009). Il est à noter que la causalité n’est pas univoque : une expérience de mobilité peut aussi avoir un effet positif sur l’estime de soi (HUTTEMAN *et al.*, 2015) ainsi que sur la flexibilité (GREISCHEL *et al.*, 2016).

CONTEXTE, DONNÉES ET MÉTHODE

La Suisse constitue un cas d’étude propice à l’analyse des mobilités temporaires. Petit pays au cœur de l’Europe, elle est particulièrement bien connectée à ses voisins à travers ses infrastructures de transports. Son économie hautement globalisée et ses quatre régions linguistiques nécessitent une main-d’œuvre possédant une bonne maîtrise de compétences linguistiques et interculturelles. Même s’il n’existe aucune donnée exhaustive permettant une comparaison internationale, les jeunes Suisses sont probablement plus mobiles que la moyenne des autres pays industrialisés, aidés aussi par l’important pouvoir d’achat du franc.

DONNÉES ET DÉFINITIONS

Les données proviennent de l’édition 2016-2017 des *enquêtes fédérales auprès de la jeunesse (ch-x)*, qui a porté sur le thème des parcours de vie et des expériences de mobilité des jeunes adultes (FORS, 2020). L’enquête est composée de deux volets (voir STAM, RÉRAT, 2019). Le premier a été réalisé dans le cadre du recrutement de l’armée qui est obligatoire pour tous les jeunes hommes de nationalité suisse³ (N=40’503). Cette enquête étant réalisée par des experts indépendants et n’ayant pas d’impact sur l’incorporation ou non dans l’armée⁴, il n’y a pas de biais importants attendus dans les résultats. Le deuxième volet est un échantillon représentatif de jeunes femmes suisses (N=2’126) collecté en dehors du recrutement⁵.

La mobilité temporaire est définie dans l’enquête comme un séjour ayant lieu sans les parents, à l’étranger ou dans une autre région linguistique de Suisse, pour des motifs éducatifs, professionnels ou culturels. Les séjours uniquement touristiques (vacances) sont exclus⁶. L’enquête distingue les jeunes non mobiles de ceux qui ont une expérience de mobilité courte (entre une et trois semaines) ou longue (plus de trois semaines). Dans le cas de plusieurs mobilités temporaires, la plus récente est considérée. Si le jeune a réalisé une mobilité longue et une courte, la longue est retenue. Comme une partie des personnes interrogées n’a pas eu le

³ La majorité (92,2%) des hommes font le recrutement entre dix-huit et vingt ans.

⁴ Une partie des conscrits rejoindra la protection civile ou le service civil au lieu de l’armée.

⁵ Les femmes ayant participé au recrutement n’ont pas été incluses en raison d’un profil peu représentatif.

⁶ Plusieurs questions filtres permettaient d’exclure les vacances des séjours temporaires.

temps de réaliser une expérience de mobilité, l'enquête aborde leurs intentions de réaliser une mobilité temporaire d'au moins trois semaines dans les trois années suivantes, et identifie trois catégories : « oui », « je ne sais pas, cela se peut » et « non ». Bien que les projets puissent différer des pratiques concrètes en fonction de contraintes ou d'opportunités, cette variable permet de mesurer l'attrait de la mobilité temporaire.

POPULATION DES JEUNES HOMMES SUISSES

L'analyse principale porte sur les hommes ayant répondu à l'ensemble des indicateurs traités (cela représente 34 354 jeunes pour les séjours passés et 34 144 pour les séjours planifiés, soit 85 % de la population de base). Les individus exclus en raison de non-réponses à l'une ou l'autre question présentent des caractéristiques semblables à la population des jeunes à l'exception d'une surreprésentation des personnes défavorisées, un biais fréquent dans ce type d'enquêtes (PORTER, WHITCOMB, 2005).

Le tableau 1 contient la liste des indicateurs sélectionnés sur la base de la littérature et des questions contenues dans l'enquête et regroupés selon les trajectoires du parcours de vie et les dimensions psychologiques. On constate une majorité de jeunes de dix-huit et dix-neuf ans (35 % et 44 %). Presque tous sont nés en Suisse (94 %), mais 37 % ont au moins un parent né à l'étranger. Ils sont pour la plupart en formation secondaire professionnelle (apprentissage : 57 %) ou en formation secondaire générale (gymnase : 34 %). Les deux tiers déclarent avoir une bonne connaissance de plus de deux langues.

MÉTHODE

Après une première étape descriptive (prévalence, destinations et motifs des séjours), deux modèles de régressions logistiques multinomiales sont utilisés afin de mesurer le lien entre chaque variable explicative sur la mobilité temporaire, toutes choses égales par ailleurs.

Un premier modèle compare les personnes ayant réalisé une mobilité courte ou longue aux personnes non mobiles (groupe de référence). Les commentaires se concentrent sur les personnes ayant réalisé une mobilité longue (ce type de séjour ayant vraisemblablement plus d'importance), puis une comparaison est réalisée avec les séjours courts. Un deuxième modèle compare les individus ayant un projet de mobilité à ceux qui ne le souhaitent pas (groupe de référence)⁷.

Les femmes ne sont pas intégrées dans ces modèles en raison de différences trop importantes en termes de taille et de constitution de l'échantillon. Une comparaison est toutefois effectuée dans les deux modèles afin d'identifier des différences de genre. Un échantillon d'hommes est créé en pondérant la population totale ($N_{\text{Modèle1}}=3'676$; $N_{\text{Modèle2}}=3'657$). Ces analyses sont toutefois moins précises concernant les autres variables.

⁷ Une troisième catégorie, les personnes sans projet précis, est incluse mais n'est pas commentée (voir les résultats complets dans le tableau 3 en annexe).

Tableau 1 : Variables explicatives et fréquences des expériences (passées) de mobilité temporaire

		NON MOBILE		SÉJOUR COURT		SÉJOUR LONG		TOTAL	
Trajectoire sociofamiliale									
Plus haut niveau d'éducation des parents	École obligatoire	915	(4,5%)	232	(2,6%)	118	(2,4%)	1 265	(3,7%)
	Éducation secondaire prof.	6 773	(33,2%)	2 166	(24,2%)	852	(17,2%)	9 791	(28,5%)
	Éducation secondaire générale	2 919	(14,3%)	1 252	(14,0%)	669	(13,5%)	4 840	(14,1%)
	Éducation tertiaire	7 808	(38,2%)	4 826	(53,8%)	3 049	(61,4%)	15 683	(45,7%)
	Ne sait pas	2 011	(9,8%)	488	(5,4%)	276	(5,6%)	2 775	(8,1%)
Situation financière pendant l'enfance	Modeste	6 140	(30,1%)	2 206	(24,6%)	1 110	(22,4%)	9 456	(27,5%)
	Bonne	14 286	(69,9%)	6 758	(75,4%)	3 854	(77,6%)	24 898	(72,5%)
Âge	18	6 923	(33,9%)	3 609	(40,3%)	1 495	(30,1%)	12 027	(35,0%)
	19	9 204	(45,1%)	3 716	(41,5%)	1 925	(38,8%)	14 845	(43,2%)
	20	2 945	(14,4%)	1 136	(12,7%)	859	(17,3%)	4 940	(14,4%)
	21	858	(4,2%)	324	(3,6%)	346	(7,0%)	1 528	(4,4%)
	22	252	(1,2%)	124	(1,4%)	176	(3,5%)	552	(1,6%)
Divorce/séparation des parents	23	109	(0,5%)	26	(0,3%)	61	(1,2%)	196	(0,6%)
	24	71	(0,3%)	18	(0,2%)	49	(1,0%)	138	(0,4%)
	25+	64	(0,3%)	11	(0,1%)	53	(1,1%)	128	(0,4%)
	Oui	5 343	(26,2%)	2 179	(24,3%)	1 269	(25,6%)	8 791	(25,6%)
	Non	15 083	(73,8%)	6 785	(75,7%)	3 695	(74,4%)	25 563	(74,4%)
Être en couple	Oui	7 077	(34,6%)	2 890	(32,2%)	1 743	(35,1%)	11 710	(34,1%)
	Non	13 349	(65,4%)	6 074	(67,8%)	3 221	(64,9%)	22 644	(65,9%)
Vivre sans les parents	Oui	829	(4,1%)	279	(3,1%)	352	(7,1%)	1 460	(4,2%)

	NON MOBILE		SÉJOUR COURT		SÉJOUR LONG		TOTAL	
	Non	19 597 (95,9%)	8 685 (96,9%)	4 612 (92,9%)	32 894 (95,8%)			
Famille à l'étranger	Pas de famille à l'étranger	12 077 (59,1%)	4 935 (55,1%)	2 417 (48,7%)	19 429 (56,6%)			
	Famille proche	1 742 (8,5%)	721 (8,0%)	736 (14,8%)	3 199 (9,3%)			
	Famille distante	6 607 (32,3%)	3 308 (36,9%)	1 811 (36,5%)	11 726 (34,1%)			
Trajectoire éducative et professionnelle								
Nombre de langues parlées	1	3 188 (15,6%)	525 (5,9%)	154 (3,1%)	3 867 (11,3%)			
	2 ou 3	14 080 (68,9%)	5 975 (66,7%)	3 167 (63,8%)	23 222 (67,6%)			
Niveau d'éducation (achevé ou en cours)	4+	3 158 (15,5%)	2 464 (27,5%)	1 643 (33,1%)	7 265 (21,1%)			
	École obligatoire	706 (3,5%)	160 (1,8%)	166 (3,3%)	1 032 (3,0%)			
	Éducation secondaire prof.	14 804 (72,5%)	3 252 (36,3%)	1 625 (32,7%)	19 681 (57,3%)			
Statut professionnel	Éducation secondaire générale	4 372 (21,4%)	5 058 (56,4%)	2 606 (52,5%)	12 036 (35,0%)			
	Éducation tertiaire	544 (2,7%)	494 (5,5%)	567 (11,4%)	1 605 (4,7%)			
	En formation, en emploi	11 172 (54,7%)	2 526 (28,2%)	1 178 (23,7%)	14 876 (43,3%)			
	En emploi	5 496 (26,9%)	5 067 (56,5%)	2 907 (58,6%)	13 470 (39,2%)			
	En éducation	2 704 (13,2%)	904 (10,1%)	533 (10,7%)	4 141 (12,1%)			
	Ni l'un ni l'autre	1 054 (5,2%)	467 (5,2%)	346 (7,0%)	1 867 (5,4%)			
Trajectoire de mobilité								
Lieu de naissance	Suisse	19 460 (95,3%)	8 482 (94,6%)	4 538 (91,4%)	32 480 (94,5%)			
	Europe	253 (1,2%)	175 (2,0%)	148 (3,0%)	576 (1,7%)			
Lieu de naissance des parents	Reste du monde	713 (3,5%)	307 (3,4%)	278 (5,6%)	1 298 (3,8%)			
	Les deux en suisse	13 156 (64,4%)	5 775 (64,4%)	2 877 (58,0%)	21 808 (63,5%)			

	NON MOBILE		SÉJOUR COURT		SÉJOUR LONG		TOTAL		
	Au moins un parent né à l'étranger	7 270	(35,6%)	3 189	(35,6%)	2 087	(42,0%)	12 546	(36,5%)
Déménagements	Pas de déménagement	7 863	(38,5%)	2 898	(32,3%)	1 345	(27,1%)	12 106	(35,2%)
	Dans le même canton	9 885	(48,4%)	4 643	(51,8%)	2 393	(48,2%)	1 6921	(49,3%)
	Dans un autre canton	2 037	(10,0%)	967	(10,8%)	675	(13,6%)	3 679	(10,7%)
	Dans/depuis un autre pays	641	(3,1%)	456	(5,1%)	551	(11,1%)	1 648	(4,8%)
Nombre de pays étrangers visités	Aucun	191	(0,9%)	10	(0,1%)	11	(0,2%)	212	(0,6%)
	1-2	1 609	(7,9%)	130	(1,5%)	55	(1,1%)	1 794	(5,2%)
	3-5	7 952	(38,9%)	1 894	(21,1%)	640	(12,9%)	10 486	(30,5%)
	6-10	7 635	(37,4%)	4 254	(47,5%)	1 936	(39,0%)	13 825	(40,2%)
	10+	3 039	(14,9%)	2 676	(29,9%)	2 322	(46,8%)	8 037	(23,4%)
Expérience de mobilité des parents	Non	12 645	(61,9%)	4 993	(55,7%)	2 285	(46,0%)	19 923	(58,0%)
	Oui	5 911	(28,9%)	3 386	(37,8%)	2 363	(47,6%)	11 660	(33,9%)
	Ne sait pas	1 870	(9,2%)	585	(6,5%)	316	(6,4%)	2 771	(8,1%)
Région linguistique	Germanophones	16 755	(82,0%)	6 980	(77,9%)	3 627	(73,1%)	27 362	(79,6%)
	Francophones	2 259	(11,1%)	1 481	(16,5%)	943	(19,0%)	4 683	(13,6%)
	Italophones	1 412	(6,9%)	503	(5,6%)	394	(7,9%)	2 309	(6,7%)
Type de communes	Communes rurales	5 914	(29,0%)	2 115	(23,6%)	938	(18,9%)	8 967	(26,1%)

		NON MOBILE		SÉJOUR COURT		SÉJOUR LONG		TOTAL	
	Couronnes suburbaines et périurbaines	9 266	(45,4%)	4 372	(48,8%)	2 430	(49,0%)	16 068	(46,8%)
	Petites villes et centre régionaux	2 245	(11,0%)	917	(10,2%)	548	(11,0%)	3 710	(10,8%)
	Villes grandes et moyennes	3 001	(14,7%)	1 560	(17,4%)	1 048	(21,1%)	5 609	(16,3%)
Dimensions psychologiques									
Flexibilité	(moyenne)	-0,12		0,07		0,37		0	
Estime de soi	(moyenne)	0,03		0,11		0,08		0,06	
Capacité d'agir	(moyenne)	-0,07		0,15		0,14		0,02	
Total		20 426	(59,5%)	8 964	(26,1%)	4 964	(14,4%)	34 354	

Note : En raison de l'arrondissement, le total peut ne pas correspondre à 100%.

Les variables explicatives sont opérationnalisées en fonction des trois trajectoires biographiques ainsi que des dimensions psychologiques. La trajectoire sociofamiliale comprend d'un côté le milieu socio-économique (mesuré par le plus haut niveau d'éducation atteint par les parents ainsi qu'une évaluation de la situation financière pendant l'enfance) et la constellation familiale. Celle-ci renvoie à l'âge du répondant, ainsi qu'à différentes situations: vivre indépendamment des parents, être en couple, avoir des parents séparés, avoir de la famille (proche ou éloignée) à l'étranger.

La trajectoire éducative et professionnelle inclut le statut professionnel ainsi que le niveau d'éducation atteint par les répondants ou la formation actuelle lorsque celle-ci est en cours. L'éducation future est prise en compte pour les participants indiquant une année de transition. Qui plus est, suivre une école de niveau secondaire général implique le plus souvent de poursuivre des études au niveau tertiaire (c'est le projet de 97% des lycéens interrogés). Le nombre de langues parlées est pris en compte quand bien même une double causalité concerne les séjours passés (maîtriser plusieurs langues facilite la mobilité comme cette dernière favorise l'apprentissage d'une langue). Il était toutefois important d'intégrer cette variable dans l'analyse pour permettre les comparaisons avec les séjours envisagés pour lesquels le problème de temporalité ne se pose pas.

La trajectoire de mobilité est opérationnalisée à travers le lieu de naissance des répondants et des parents, les déménagements en fonction de la distance, le nombre de pays visités (y compris pendant les vacances), et les expériences de mobilité des parents. Deux indicateurs concernent le contexte résidentiel: un gradient urbain-rural de la commune de résidence (OFS, 2000) ainsi que la région linguistique.

Finalement, trois dimensions psychologiques sont incluses dans l'étude. La flexibilité provient du «multicultural personality questionnaire» (VAN DER ZEE, VAN OUDENHOVEN, 2000) et elle est composée de dix-huit items mesurant la capacité d'un individu à agir dans différents contextes culturels. Les deux autres indicateurs sont issus du travail de Lévy *et al.* (1997), qui se sont inspiré de Rosenberg (1979) pour l'estime de soi et de Strodbeck *et al.* (1958) pour la capacité d'agir (pour plus de détails, voir STAM, RÉRAT, 2019).

RÉSULTATS

FRÉQUENCE DES MOBILITÉS TEMPORAIRES

Plus de 40% des jeunes hommes suisses ont été mobiles: 14,4% ont accompli une mobilité longue (plus de trois semaines), et 26,1% une mobilité courte (entre une et trois semaines). Ils sont de surcroît 33,1% à avoir un projet dans les trois prochaines années, et 22,3% considèrent un tel projet comme possible si l'opportunité se présente.

La plupart des séjours ont eu lieu à l'étranger (82,9%) plutôt que dans une autre région linguistique de Suisse (13,1%)⁸. Les destinations anglophones sont les plus prisées (Royaume-Uni: 22,5%, USA: 17,1%, Canada: 6,3%) suivies par les pays voisins de la Suisse: Allemagne (13,3%), France (11,5%) et Italie (5,7%).

⁸ Les répondants pouvaient indiquer plus d'une réponse. Les autres séjours ont été effectués par des Suisses habitant à l'étranger en Suisse (2%) ou à l'étranger (4,2%).

Tableau 2 : Types de séjours longs réalisés et planifiés

TYPE DE SÉJOUR	SÉJOURS PASSÉS	SÉJOURS PLANIFIÉS
Séjour linguistique dans le cadre de l'école obligatoire ou post-obligatoire	26 %	4,4 %
Séjour linguistique hors du cadre scolaire	30,2 %	32 %
Études secondaires ou universitaires	6,1 %	13,5 %
Formation professionnelle	4,4 %	4,3 %
Emploi, stage rémunéré	3,2 %	11,8 %
Emploi non rémunéré, bénévolat	2,1 %	2,1 %
Séjour chez de la parenté	7,8 %	2,2 %
Voyage de type aventure avec sac à dos	8,6 %	17,4 %
Autres voyages à but culturel	11,7 %	6,7 %
Autres séjours planifiés	-	5,50 %
Total	100 %	100 %

Plus de la moitié des séjours sont de nature éducative (tableau 2), tels que les séjours linguistiques dans le cadre scolaire (26%) ou en dehors (30,2%). Les séjours culturels (sac à dos, chez la parenté, etc.) représentent 28%, alors qu'il n'y a que 9,7% de séjours professionnels. Leur part augmente toutefois pour les séjours planifiés (18,2%), démontrant un plus grand intérêt pour ce type de séjour pour les plus âgés.

SÉLECTIVITÉ DES SÉJOURS RÉALISÉS

Cette analyse affine les résultats observés dans le tableau 1 et détermine s'ils sont statistiquement significatifs lorsque l'on contrôle toutes les variables. Une régression logistique multinomiale mesure l'association entre une expérience de mobilité temporaire et les facteurs susceptibles de l'influencer. Cet effet est exprimé en termes de rapport de probabilité. S'il est égal à 1, il n'existe pas de différence entre les deux modalités quant à leur effet sur la propension à la mobilité. S'il est supérieur à 1, la modalité augmente la propension à la mobilité par rapport à la modalité de référence. S'il est inférieur à 1, la modalité baisse la propension à la mobilité⁹.

Les résultats suivants concernent en premier lieu les jeunes ayant effectué un séjour long par rapport aux personnes non mobiles. Une comparaison est ensuite établie avec les séjours courts. Toutes les variables explicatives sont prises en compte simultanément dans la régression logistique. Il est donc important de considérer ces résultats comme un ensemble cohérent quand bien même les résultats sont commentés et représentés graphiquement par groupe de variables.

⁹ Plus le résultat est éloigné de 1, plus l'impact de la variable est important. Il est donc possible de déterminer une hiérarchie entre les différents effets. En revanche, il n'est pas possible de définir un ordre de grandeur (il ne s'agit pas de probabilités simples). Ainsi, un rapport de probabilité de 2 ne signifie pas que la variable double la probabilité d'être mobile.

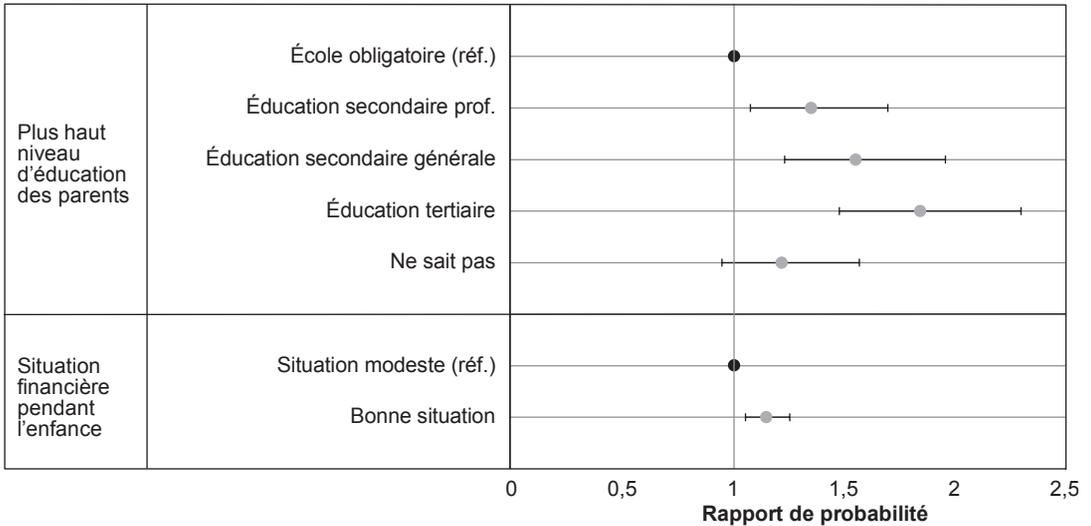


Figure 1: Influence du milieu socio-économique sur la propension à avoir effectué un séjour long¹⁰

TRAJECTOIRE SOCIOFAMILIALE

La probabilité d'avoir effectué un séjour de plus de trois semaines augmente lorsque les parents ont poursuivi leur formation après la scolarité obligatoire (fig. 1). De même, les jeunes qui ont connu une bonne situation financière durant leur enfance sont plus mobiles que les autres. Le lien entre classe sociale et mobilité temporaire s'explique d'une part par un effet de revenu, les parents au capital économique supérieur étant plus à même de soutenir financièrement un séjour de leurs enfants. D'autre part, les parents avec une formation supérieure semblent davantage sensibilisés quant aux bénéfices de la mobilité temporaire.

Pour ce qui est de l'âge, la probabilité d'avoir réalisé un séjour long augmente pour chaque année supplémentaire (fig. 2). Une séparation des parents réduit la mobilité des jeunes (peut-être pour des questions de ressources financières, de temps à partager entre les deux parents, etc.) alors que le fait de vivre seul l'augmente légèrement (ce qui peut être considéré comme un indicateur d'autonomie). Avoir de la famille proche vivant à l'étranger favorise la mobilité. Plusieurs facteurs explicatifs peuvent être avancés : opportunités de visite, possibilité de bénéficier d'informations, effet d'imitation et d'encouragement par rapport aux frères et sœurs, etc. En revanche, il n'y a pas de lien entre le fait d'être en couple et d'avoir été mobile.

¹⁰ La régression logistique a été effectuée sur la base des individus ayant répondu à toutes les questions prises en compte. Les coefficients d'évaluation du modèle sont : Pseudo R² = Cox et Snell : 0,245, Nagelkerke : 0,289.

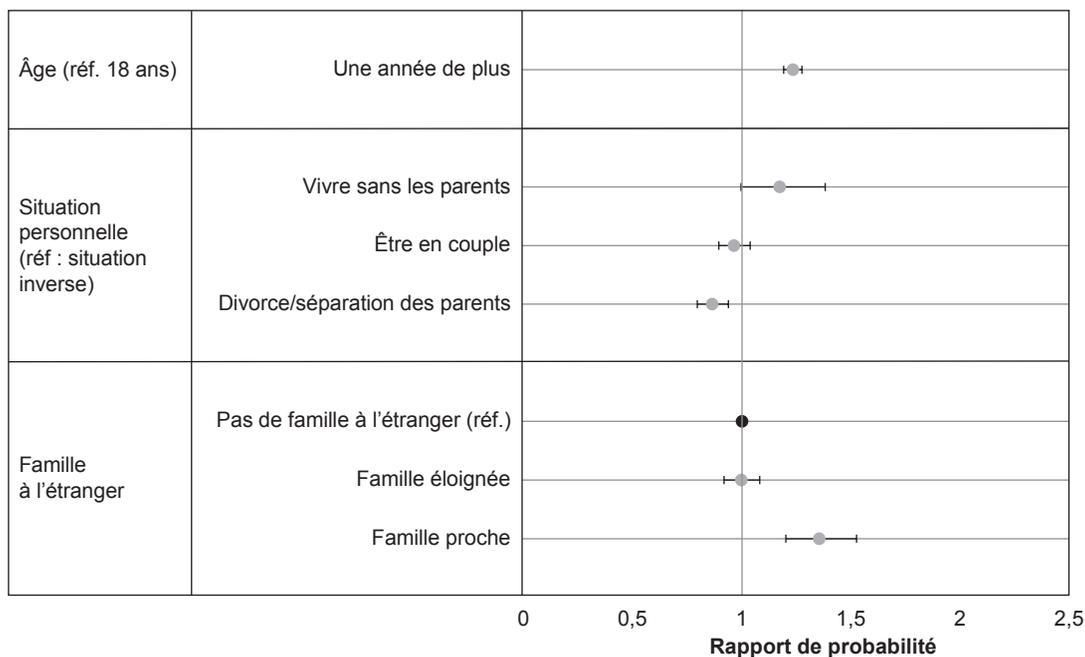


Figure 2 : Influence de la constellation familiale sur la propension à avoir effectué un séjour long

TRAJECTOIRE ÉDUCATIVE ET PROFESSIONNELLE

Pour ce qui est du niveau d'éducation (fig. 3), les jeunes ayant suivi un apprentissage sont les moins mobiles alors que ceux qui ont opté pour des études de type maturité ou de niveau tertiaire le sont clairement plus. Les différences liées au statut professionnel sont moins prononcées, mais elles confirment les tendances observées pour le niveau d'éducation. Les moins mobiles sont les personnes qui ont un emploi et celles qui suivent une formation en ayant un emploi (essentiellement des apprentis). Les autres catégories sont plus mobiles : c'est le cas des étudiants et des jeunes en phase de transition.

Le nombre de langues parlées est très fortement lié aux séjours réalisés. La causalité n'est cependant pas univoque comme mentionné plus haut. D'une part, s'exprimer dans plusieurs idiomes facilite les mobilités dans d'autres contextes linguistiques. D'autre part, de tels séjours contribuent à l'apprentissage des langues.

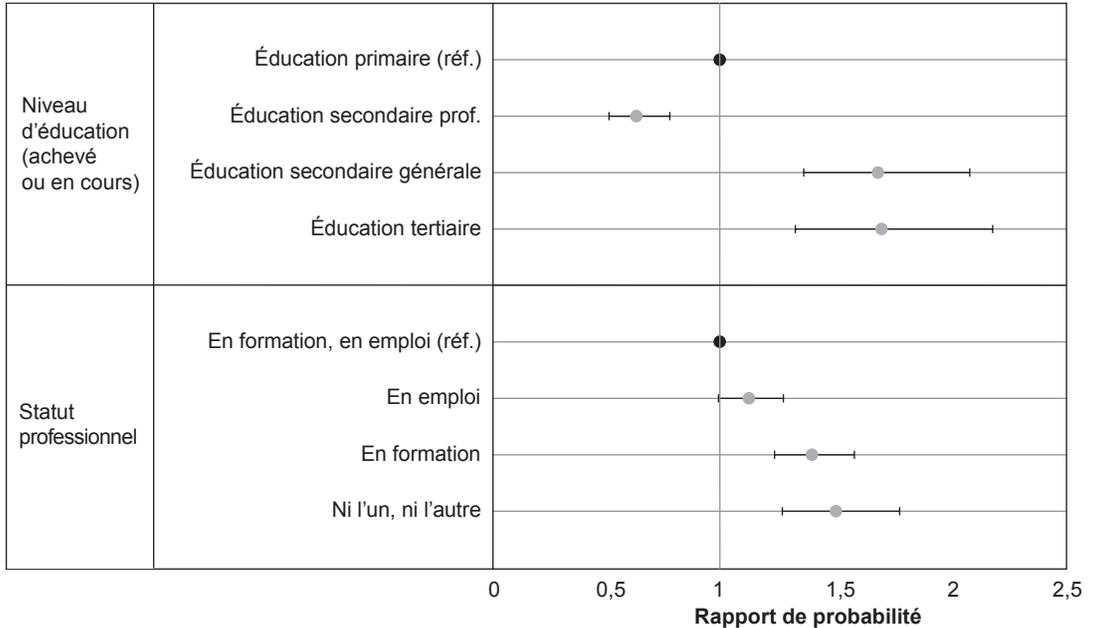


Figure 3: Influence de la trajectoire éducative et professionnelle sur la propension à avoir effectué un séjour long

TRAJECTOIRE DE MOBILITÉ

La propension à avoir réalisé un séjour long est influencée de manière variable par les expériences migratoires (fig. 4). Les jeunes dont le lieu de naissance se situe dans un pays extra-européen ou dont l'un des parents est né à l'étranger sont moins mobiles que ceux dont les parents sont nés en Suisse. Ceci peut s'expliquer par la diversité des histoires migratoires en termes de distance et de facilité de voyage, de degré de choix (migrations liées au travail, au regroupement familial *versus* à des raisons politiques), etc.

En revanche, avoir déménagé joue un rôle croissant selon la distance impliquée. De même, si l'un des parents a étudié ou travaillé à l'étranger, le jeune a lui-même une plus forte probabilité d'être mobile. Enfin, un plus grand nombre de pays visités augmente la mobilité (fig. 5). On peut voir dans ces résultats une tendance à la reproduction de la mobilité ou la constitution d'un capital de mobilité. En regard de l'ensemble des variables, cette socialisation à la mobilité n'apparaît toutefois pas comme étant automatique, mais dépend des formes de mobilité spatiale.

Les différences selon le type de commune (fig. 6) sont quasi inexistantes quand bien même il existe une propension légèrement supérieure parmi les habitants des petites villes et centres régionaux en comparaison aux résidents des communes rurales.

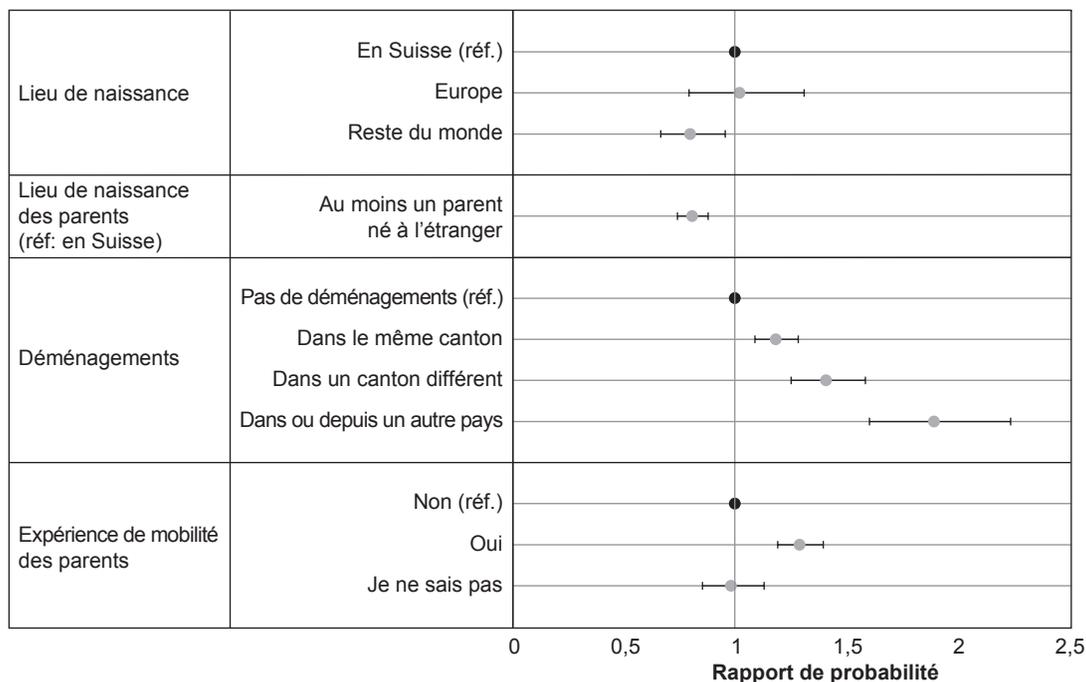
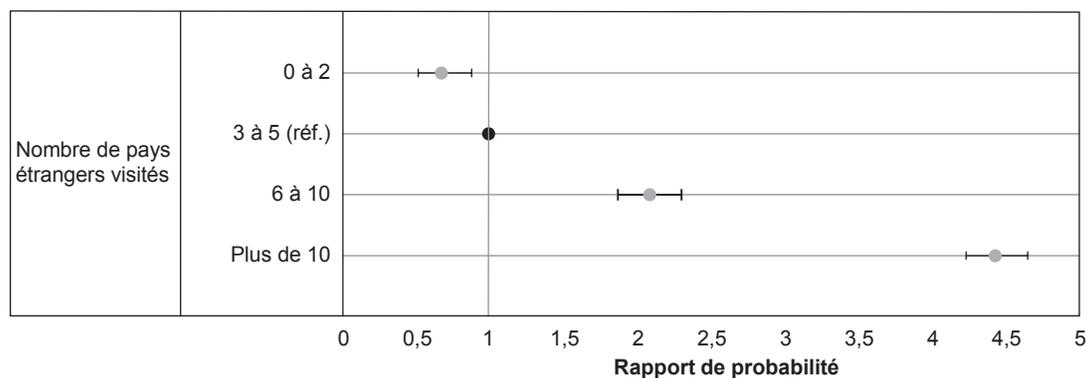


Figure 4: Influence de l'histoire migratoire et résidentielle sur la propension à avoir effectué un séjour long



Note : l'échelle a été doublée par rapport aux autres graphiques.

Figure 5: Influence du nombre de pays étrangers visités sur la propension à avoir effectué un séjour long

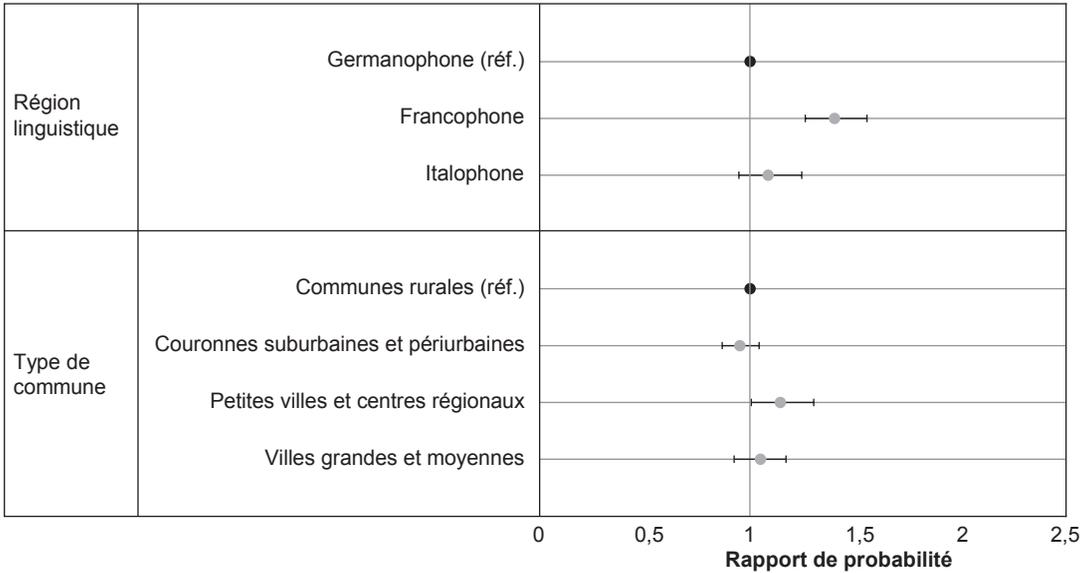


Figure 6: Influence du contexte résidentiel sur la propension à avoir effectué un séjour long

Les Romands sont les plus mobiles, mais il n'existe pas de différences statistiquement significatives entre Alémaniques et Tessinois. L'allemand étant la langue la plus parlée en Suisse, il pourrait y avoir une incitation plus forte à l'apprendre en immersion pour les Romands. Cette interprétation ne s'applique pas aux italophones bien qu'ils constituent une minorité encore plus petite. Ici, l'âge semble avoir un effet déterminant. Les Tessinois terminent le lycée en moyenne à dix-neuf ans, soit plus tardivement que la majorité du reste de la Suisse (dix-huit ans)¹¹. Ils auraient ainsi eu moins de temps pour être mobiles.

DIMENSIONS PSYCHOLOGIQUES

L'indice de flexibilité influence clairement la mobilité temporaire de manière positive, toutes choses égales par ailleurs (fig. 7). En revanche, lorsque les autres variables sont prises en compte dans la régression logistique, l'estime de soi n'influence pas de manière significative la propension à la mobilité temporaire. Cette absence de relation pourrait être mise en parallèle avec le caractère variable dans le temps de l'estime de soi telle que perçue par un jeune. La capacité d'agir présente un lien faible, ce qui pourrait indiquer une certaine facilité d'accès aux séjours temporaires.

¹¹ À l'exception des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie en Suisse alémanique et des cantons de Genève, Fribourg et du Valais en Suisse romande, où les étudiants obtiennent en général leur maturité à dix-neuf ans.

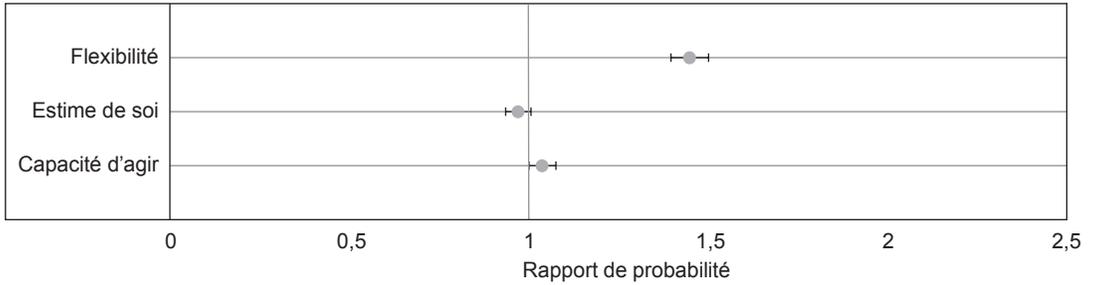


Figure 7: Influence de dimensions psychologiques sur la propension à avoir effectué un séjour long

L'analyse s'est jusqu'à présent focalisée sur les séjours longs, mais ce premier modèle intègre aussi les séjours courts qui sont brièvement commentés ici. La sélectivité est globalement plus faible pour les séjours courts. La classe sociale est significative par l'éducation des parents, mais pas par la situation financière pendant l'enfance. En revanche, le niveau d'éducation est un facteur discriminant important. Les séjours courts organisés dans le cadre de l'école (post)obligatoire sont plus courants au niveau secondaire général que pour les jeunes en apprentissage. Une reproduction de la mobilité est observée, mais dans une moindre mesure et la flexibilité est moins importante, ce qui signifie que les séjours courts sont plus accessibles.

SÉLECTIVITÉ DES SÉJOURS PLANIFIÉS

Un deuxième modèle de régression logistique multinomiale compare les jeunes qui ont l'intention de réaliser une mobilité à ceux qui ne le souhaitent pas ainsi qu'à ceux qui n'ont pas de projet précis. Les commentaires portent sur la comparaison entre les personnes qui planifient une mobilité et ceux qui ne le souhaitent pas (les résultats complets se trouvent dans le tableau 3 en annexe). Ils mettent également en avant les différences et similitudes observées avec l'analyse des séjours passés.

Plus le niveau d'éducation des parents est élevé, plus la propension à envisager une mobilité temporaire est marquée. Par contre, la situation financière pendant l'enfance n'est pas significative. Ce résultat peut s'expliquer par un décalage temporel et par le caractère encore hypothétique du projet et des contraintes financières.

Deux variables relatives à la constellation familiale influencent la mobilité. Avoir un membre de la famille – proche comme éloignée – à l'étranger favorise l'existence de projet à l'inverse du fait d'être en couple (ce qui n'était pas le cas pour les séjours réalisés). L'autonomie résidentielle n'a pas d'effet de même que le divorce des parents. L'âge réduit les aspirations à un séjour long. Les jeunes sont en effet de plus en plus nombreux à être confrontés à des contraintes et obligations sur les plans familial et professionnel.

Alors que le statut sur le marché du travail n'a pas d'influence, le niveau de formation apparaît comme un critère de poids. À l'instar des expériences passées, les jeunes qui étudient (ou qui ont obtenu un titre) à un niveau gymnasial ou dans une haute école sont plus avides de mobilité que leurs homologues qui ont terminé

la scolarité obligatoire ou opté pour l'apprentissage. Les aspirations de mobilité sont plus fréquentes pour les étudiants en filière gymnasiale qui, arrivant en fin de cursus, peuvent envisager une mobilité temporaire avant d'entrer dans une haute école.

Les jeunes sont d'autant plus susceptibles d'avoir un projet de mobilité temporaire qu'ils ont déjà entrepris un tel séjour. Un lien fort existe également avec l'expérience des parents. Ces tendances vont dans le sens d'une socialisation à la mobilité ou d'une reproduction de celle-ci.

Les italophones ressortent comme ceux qui seront les plus mobiles à l'avenir. Ceci laisse augurer d'un effet de rattrapage dû au système éducatif local (les lycéens terminant plus tardivement leurs études) et s'explique par la faible dotation en établissements d'éducation supérieure.

Finalement, une plus grande flexibilité augmente la fréquence de nourrir un projet de mobilité. Une telle relation était déjà observée pour les séjours réalisés. L'association est positive, mais faible pour la capacité à agir et elle est négative pour l'estime de soi.

MOBILITÉ TEMPORAIRE ET GENRE

Les deux modèles sont répétés avec les données des femmes pour analyser l'impact du genre. Les femmes sont plus mobiles que les hommes, toutes choses égales par ailleurs (fig. 8). Cette différence se retrouve également pour les séjours envisagés dans les trois prochaines années.

Plusieurs facteurs expliquent cette différence. Les femmes sont par exemple plus nombreuses à opter pour des études pour lesquelles il est pertinent de partir (langues, sciences humaines, communication, etc.) (BÖTTCHER *et al.*, 2016). Cette différence de genre ne semble toutefois être que temporaire, un effet de rattrapage étant constaté avec l'âge (OFS, 2017). Le service militaire obligatoire pourrait diminuer la propension à la mobilité temporaire des hommes à un certain âge. Les femmes

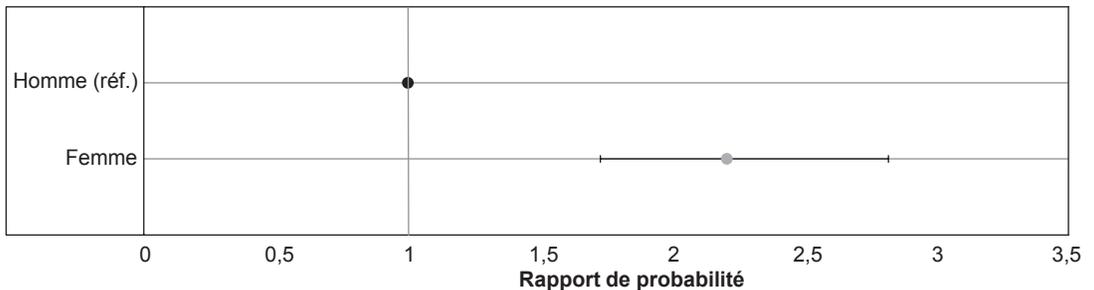


Figure 8 : Influence du genre sur la propension à avoir effectué un séjour long (N=3676)¹²

¹² Les coefficients d'évaluation au modèle sont : Pseudo R² = Cox et Snell : 0,254, Nagelkerke 0,292.

pourraient quant à elles être mobiles plus rapidement en prévision d'autres charges (familiales notamment) qui surviennent plus rapidement dans leur parcours de vie.

CONCLUSION

La présente étude s'est intéressée à la sélectivité des mobilités temporaires dans le contexte suisse, et a permis de répondre à la question de recherche « Quels sont les facteurs qui expliquent la propension différente des jeunes adultes à être mobiles temporairement ? ». Plus de 40 % des jeunes ont déjà été mobiles, et plus de 33 % prévoient de réaliser une expérience de mobilité dans les trois prochaines années. Cependant, la mobilité temporaire est un phénomène sélectif. Les plus grandes disparités concernent les expériences longues, puis les séjours envisagés, mais moins les séjours courts.

Le premier facteur discriminant est le milieu socio-économique dans lequel a grandi le jeune. Une bonne situation financière pendant l'enfance (capital économique)¹³, des parents qui ont un niveau de formation tertiaire (capital culturel) ou qui ont eux-mêmes étudié ou travaillé à l'étranger (capital de mobilité) favorisent la mobilité temporaire. Les jeunes les plus mobiles sont ceux qui optent pour une maturité ou une formation tertiaire, alors que les personnes passant par un apprentissage se caractérisent par les valeurs les plus basses. Cet écart renvoie à des différences en termes de temps à disposition, d'opportunités de mobilité offertes par le biais de programmes, et du degré de valorisation de la mobilité tant du point de vue de la formation que des débouchés professionnels.

L'analyse relève également une tendance à la reproduction de la mobilité et la constitution d'un capital de mobilité (CARLSON, 2013 ; MURPHY-LEJEUNE, 2003). Une première expérience de mobilité temporaire est susceptible d'apprendre aux jeunes à être mobiles et d'ouvrir la voie à d'autres séjours. La socialisation à la mobilité passe également par l'expérience de l'entourage de même que le fait d'avoir déménagé semble faciliter les premières expériences.

La prise en compte de dimensions psychologiques apporte un éclairage nouveau quant à la sélectivité des mobilités et explique la propension variable des jeunes à être mobiles. C'est en particulier le cas de la flexibilité dont certains jeunes font preuve et qui peut les orienter vers des séjours demandant une plus grande autonomie. Cette dimension est, au moins en partie, indépendante de la classe sociale. Un jeune issu d'un milieu moins favorisé, mais faisant preuve d'une plus grande flexibilité, peut devenir mobile. La relation négative entre l'estime de soi et les séjours planifiés indique qu'ils peuvent être un moyen de recouvrer le contrôle sur sa vie après une période difficile (BAGNOLI, 2009).

Finalement, l'analyse révèle aussi une différence de genre : les mobilités temporaires sont plus souvent réalisées par des femmes à cet âge.

Sur le plan conceptuel, trois enseignements peuvent être tirés de cette étude. Premièrement, l'utilité d'une approche inspirée du parcours de vie qui tient compte de l'interdépendance des événements passés, présents et futurs dans les diverses

¹³ Le fait qu'un divorce des parents diminue la fréquence des séjours longs réalisés pourrait aussi être interprété à l'aune des enjeux financiers.

sphères de la vie. Deuxièmement, la nécessité d’analyser l’entourage (parents, frères et sœurs, partenaire, etc.) pour comprendre la mobilité d’une personne. Enfin, la nécessité de prendre en compte les dimensions psychologiques pour comprendre les pratiques de mobilité.

À la lumière de nos résultats, les mobilités temporaires à but éducatif, professionnel ou culturel apparaissent comme un phénomène sélectif, duquel découlent plusieurs inégalités. Chaque jeune n’a pas la même propension à être mobile en fonction notamment du milieu social, du cursus de formation, de son expérience de mobilité ainsi que de celle de son entourage, ou de certaines dimensions psychologiques. Du point de vue de l’élaboration des politiques, il serait important de tenir compte de cette sélectivité afin de garantir un accès plus équitable à la mobilité temporaire.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNETT Jeffrey Jensen, 2000: «Emerging Adulthood: A Theory of Development from the Late Teens Through the Twenties», *American Psychologist*, 55(5), 469-480.
- BAGNOLI Anna, 2009: «On “An Introspective Journey”: Identities and Travel in Young People’s Lives», *European Societies*, 11(3), 325-345.
- BAILEY Adrian, 2009: «Population Geography: Lifecourse Matters», *Progress in Human Geography*, 33(3), 407-418.
- BALÁŽ Vladimír, WILLIAMS Allan, 2004: «“Been There, Done That”: International Student Migration and Human Capital Transfers from the UK to Slovakia», *Population, Space and Place*, 10(3), 217-237.
- BEECH Suzanne, 2015: «International Student Mobility: the Role of Social Networks», *Social & Cultural Geography*, 16(3), 332-350.
- BLACK Rosalyn, CHARLES Claire, KEDDIE Amanda, 2019: «Inciting Youth Mobilities: Insights from an Elite University Scholarship Program», *Journal of Youth Studies*, 340-355.
- BÖTTCHER Lucas, ARAÚJO Nuno, NAGLER Jan, MENDES José, HELBING Dirk, HERRMANN Hans, 2016: «Gender Gap in the Erasmus Mobility Program», *PLOS ONE*, 11(2), e0149514.
- BROWN Lorraine, 2009: «The Transformative Power Of The International Sojourn», *Annals of Tourism Research*, 36(3), 502-521.
- CAIRNS David, SMYTH Jim, 2011: «I wouldn’t mind moving actually: Exploring Student Mobility in Northern Ireland», *International Migration*, 49(2), 135-161.
- CARLSON Sören, 2013: «Becoming a Mobile Student – a Processual Perspective on German Degree Student Mobility», *Population, Space and Place*, 19(2), 168-180.
- FINDLAY Allan, KING Russell, SMITH Fiona M., GEDDES Alistair, SKELDON Ronald, 2012: «World Class? An Investigation of Globalisation, Difference and International Student Mobility», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37(1), 118-131.
- FORS, 2020: «Parcours de vie et expériences de mobilité (ch-x 2016/2017)», *FORSbase*, <https://forsbase.unil.ch/datasets/dataset-public-detail/16843/1956/>, consulté le 27 mars 2020.

- FRÄNDBERG Lotta, 2015: «Acceleration or Avoidance? The Role of Temporary Moves Abroad in the Transition to Adulthood», *Population, Space and Place*, 21(6), 553-567.
- GALLAND Olivier, 2011: *Sociologie de la jeunesse*, Paris: Armand Colin.
- GREISCHEL Henriette, NOACK Peter, NEYER Franz J., 2016: «Sailing Uncharted Waters: Adolescent Personality Development and Social Relationship Experiences During a Year Abroad», *Journal of Youth and Adolescence*, 45(11), 2307-2320.
- HANSON FRIEZE Irene, BONEVA Bonka, ŠARLIJA Nataša, HORVAT Jasna, FERLIGOJ Anuška, KOGOVSĚK Tina, MILUSKA Jolanta, POPOVA Ludmila, KOROBANOVA Janna, SUKHAREVA Nadejda, EROKHINA Ludmila, JAROŠOVÁ Eva, 2004: «Psychological Differences in Stayers and Leavers: Emigration Desires in Central and Eastern European University Students», *European Psychologist*, 9(1), 15-23.
- HEINZ Walter, HUININK Johannes, WEYMANN Ansgar, 2009: *The Life Course Reader: Individuals and Societies across Time*, Francfort-sur-le-Main: Campus-Verl.
- HOLDSWORTH Clare, 2017: «The Cult of Experience: Standing Out from the Crowd in an Era of Austerity», *Area*, 49(3), 296-302.
- HUTTEMAN Roos, NESTLER Steffen, WAGNER Jenny, EGLOFF Boris, BACK Mitja D., 2015: «Wherever I May Roam: Processes of Self-Esteem Development From Adolescence to Emerging Adulthood in the Context of International Student Exchange», *Journal of Personality and Social Psychology*, 108(5), 767-783.
- KAUFMANN Vincent, WIDMER Éric D., 2005: «L'acquisition de la motilité au sein des familles», *Espaces et sociétés*, 120-121(1), 199-217.
- KING Russell, FINDLAY Allan, AHRENS Jill, DUNNE Mairead, 2011: «Reproducing Advantage: The Perspective of English School Leavers on Studying Abroad», *Globalisation, Societies and Education*, 9(2), 161-181.
- KING Russell, RAGHURAM Parvati, 2013: «International Student Migration: Mapping the Field and New Research Agendas», *Population, Space and Place*, 19(2), 127-137.
- KING Russell, RUIZ-GELICES Enric, 2003: «International student migration and the European "Year Abroad": Effects on European identity and subsequent migration behaviour», *International Journal of Population Geography*, 9(3), 229-252.
- KUHN Theresa, 2012: «Why Educational Exchange Programmes Miss Their Mark: Cross-Border Mobility, Education and European Identity», *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 50(6), 994-1010.
- LÉVY Jacques, 2014: «Inhabiting», in LEES Loretta (dir.), *The SAGE handbook of human geography*, Los Angeles: SAGE reference.
- LÉVY René (dir.), 1997: *Tous égaux? De la stratification aux représentations*, Zurich: Seismo-Verl.
- MAUNAYE Emmanuelle, 2013: «Youth Migration: What Forms of Mobility? What Forms of Anchorage? The Positioning of Family Links and Intergenerational Relationships», *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, (19).
- MULDER Clara H., 2007: «The Family Context and Residential Choice: A Challenge for New Research», *Population, Space and Place*, 13(4), 265-278.
- MURPHY-LEJEUNE Elizabeth, 2003: *Student Mobility and Narrative in Europe: The New Strangers*, Londres & New York: Routledge.
- OFS, 2017: *Intensité des études et mobilité des étudiants 2015/16*, Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.

- OFS, 2000: «Typologie de communes en 22 classes au 5 décembre 2000», <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/catalogues-banques-donnees/cartes.assetdetail.461374.html>, consulté le 4 juin 2018.
- PIGUET Étienne, 2013: «Les théories des migrations. Synthèse de la prise de décision individuelle», *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 29, 3, 141-161.
- PORTER Stephen, WHITCOMB Michael, 2005: «Non-response in student surveys: The Role of Demographics, Engagement and Personality», *Research in Higher Education*, 46(2), 127-152.
- RÉRAT Patrick, 2018: «Spatial Capital and Planetary Gentrification: Residential Location, Mobility and Social Inequalities», in LEES Loretta, PHILLIPS Martin (dir.), *Handbook of Gentrification Studies*, Cheltenham, UK; Northampton, MA USA: Edward Elgar Publishing, 103-118.
- RÉRAT Patrick, 2014: «The Selective Migration of Young Graduates: Which of Them Return to Their Rural Home Region and Which Do Not?», *Journal of Rural Studies*, 35, 123-132.
- ROSENBERG Morris, 1979: *Conceiving The Self*, New York: Basic Books.
- SMITH Darren, RÉRAT Patrick, SAGE Joanna, 2014: «Youth Migration and Spaces of Education», *Children's Geographies*, 12(1), 1-8.
- STAM Alexandra, RÉRAT Patrick (dir.), 2019: *Entre mobilité temporaire et ancrage local: portrait de la jeunesse suisse: analyse des séjours dans d'autres régions linguistiques de Suisse et à l'étranger*, Coire & Glaris: Somedia Verlag AG.
- STRODTBECK Fred L., McCLELLAND David C., BALDWIN Alfred L., BRONFENBRENNER Urie, 1958: «Family Interaction, Values, and Achievement», in *Talent and society: New perspectives in the identification of talent*, Oxford: Van Nostrand.
- VAN DER ZEE Karen I., VAN OUDENHOVEN Jan Pieter, 2000: «The Multicultural Personality Questionnaire: A Multidimensional Instrument of Multicultural Effectiveness», *European Journal of Personality*, 14(4), 291-309.
- VAN MOL Christof, TIMMERMAN Christiane, 2014: «Should I Stay or Should I Go? An Analysis of the Determinants of Intra-European Student Mobility», *Population, Space and Place*, 20(5), 465-479.
- WATERS Johanna, 2009: «In Pursuit of Scarcity: Transnational Students, "Employability", and the MBA», *Environment and Planning A*, 41(8), 1865-1883.
- WATERS Johanna, BROOKS Rachel, 2010: «Accidental Achievers? International Higher Education, Class Reproduction and Privilege in the Experiences of UK Students Overseas», *British Journal of Sociology of Education*, 31(2), 217-228.

ANNEXE

Tableau 3 : Régressions logistiques multinomiales comparant les personnes non mobiles à celles ayant fait une mobilité courte ou longue (modèle 1) et les personnes sans projet de mobilité aux personnes indécises et avec un projet de mobilité (modèle 2)

		MODÈLE 1 (RÉFÉRENCE : NON-MOBILES)						MODÈLE 2 (RÉFÉRENCE : PAS DE PROJET DE MOBILITÉ)						
		PASSÉ : LONGS			PASSÉ : COURTS			PLANIFIÉ : NE SAIT PAS			PLANIFIÉ : OUI			
		Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	
Trajectoire sociofamiliale														
Plus haut niveau d'éducation des parents	École obligatoire (Réf.)
	Éducation secondaire prof.	1,36	**	0,1	1,35	***	0,085	1,139		0,081	1,324	**	0,084	
	Éducation secondaire générale	1,56	***	0,1	1,33	**	0,088	1,114		0,084	1,305	**	0,087	
	Éducation tertiaire	1,85	***	0,1	1,49	***	0,084	1,239	**	0,08	1,494	***	0,083	
	Ne sait pas	1,22		0,1	1,01		0,096	1,068		0,089	0,893		0,095	
Situation financière pendant l'enfance	Modeste (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Bonne	1,15	**	0	0,99		0,033	1,027		0,034	0,989		0,033	
Âge		1,24	***	0	0,94	***	0,015	0,954	**	0,015	0,923	***	0,015	

	MODÈLE I (RÉFÉRENCE : NON-MOBILES)						MODÈLE 2 (RÉFÉRENCE : PAS DE PROJET DE MOBILITÉ)					
	PASSÉ : LONGS			PASSÉ : COURTS			PLANIFIÉ : NE SAIT PAS			PLANIFIÉ : OUI		
	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.
Divorce/séparation des parents (Réf.: Non)	0,87	**	0	0,94		0,033	0,98		0,034	0,959		0,033
Être en couple (Réf.: Non)	0,97		0	0,94	*	0,03	0,814	***	0,03	0,727	***	0,029
Vivre sans les parents (Réf.: Non)	1,18	*	0,1	0,94		0,079	0,894		0,076	0,947		0,072
Famille à l'étranger		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Pas de famille à l'étranger (Réf.)		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Famille proche	1,36	***	0,1	0,92	0,054	1,031		0,054	1,142	**	0,051
Famille distante	1		0	1,02	0,032	1,14	***	0,034	1,179	***	0,032	
Trajectoire éducative et professionnelle												
Nombre de langues parlées		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1 (Réf.)		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	2 ou 3	2,83	***	0,1	1,65	0,054	1,37	***	0,048	1,647	***	0,051
4+	4,47	***	0,1	2,18	0,062	1,41	***	0,059	1,785	***	0,06	

		MODÈLE I (RÉFÉRENCE : NON-MOBILES)						MODÈLE 2 (RÉFÉRENCE : PAS DE PROJET DE MOBILITÉ)					
		PASSÉ : LONGS			PASSÉ : COURTS			PLANIFIÉ : NE SAIT PAS			PLANIFIÉ : OUI		
		Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.
Niveau d'éducation (achevé ou en cours)	École obligatoire (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Éducation secondaire prof.	0,63	***	0,1	0,99		0,099	1,074		0,088	1,637	***	0,097
	Éducation secondaire générale	1,68	***	0,1	3,45	***	0,101	1,401	***	0,093	2,718	***	0,1
	Éducation tertiaire	1,69	***	0,1	2,81	***	0,12	1,312	*	0,115	2,673	***	0,118
Statut professionnel	En formation, en emploi (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	En emploi	1,12		0,1	1,1	*	0,049	0,913		0,048	0,97		0,047
	En éducation	1,39	***	0,1	1,12	*	0,05	1,121	*	0,05	1,029		0,049
	Ni l'un, ni l'autre	1,5	***	0,1	1,17	*	0,073	1,018		0,072	1,016		0,071
Trajectoire de mobilité													
Lieu de naissance	Suisse (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Europe	1,01		0,1	1,28	*	0,117	0,952		0,122	0,987		0,112
	Reste du monde	0,79	*	0,1	0,91		0,082	0,987		0,08	0,822	*	0,08
Lieu de naissance des parents	Les deux en suisse (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Au moins un parent né à l'étranger	0,8	***	0	0,82	***	0,036	0,798	***	0,037	0,739	***	0,035

		MODÈLE 1 (RÉFÉRENCE : NON-MOBILES)						MODÈLE 2 (RÉFÉRENCE : PAS DE PROJET DE MOBILITÉ)					
		PASSÉ : LONGS			PASSÉ : COURTS			PLANIFIÉ : NE SAIT PAS			PLANIFIÉ : OUI		
		Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.
Déménagements	Pas de déménagement (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dans le même canton	1,18	***	0	1,16	***	0,032	1,006		0,032	1,063		0,032
	Dans un autre canton	1,4	***	0,1	1,11	*	0,05	0,976		0,051	0,964		0,049
	Dans ou depuis un autre pays	1,89	***	0,1	1,19	*	0,081	0,958		0,082	0,987		0,076
Nombre de pays étrangers visités	0-2	0,67	**	.	0,46	***	0,094	0,765	***	0,067	0,619	***	0,08
	3-5 (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	6-10	2,08	***	0,1	1,7	***	0,034	1,258	***	0,035	1,486	***	0,035
	10+	4,43	***	0,1	2,19	***	0,041	1,202	***	0,044	1,928	***	0,041
Expérience de mobilité des parents	Non (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Oui	1,28	***	0	1,13	***	0,033	1,196	***	0,034	1,342	***	0,032
	Ne sait pas	0,98		0,1	0,94		0,056	1,08		0,053	0,947		0,055
Région linguistique	Germanophones (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Francophones	1,4	***	0,1	1,44	***	0,043	1,529	***	0,046	1,676	***	0,044
	Italophones	1,09		0,1	0,79	***	0,061	1,837	***	0,061	2,22	***	0,058

	MODÈLE 1 (RÉFÉRENCE : NON-MOBILES)						MODÈLE 2 (RÉFÉRENCE : PAS DE PROJET DE MOBILITÉ)					
	PASSÉ : LONGS			PASSÉ : COURTS			PLANIFIÉ : NE SAIT PAS			PLANIFIÉ : OUI		
	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.	Exp(B)	Sig.	E.S.
Type de communes	Communes rurales (Réf.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Couronnes suburbaines et périurbaines	0,95		0	1,01	0,035	1,055		0,036	1,028		0,035
	Petites villes et centre régionaux	1,14	*	0,1	0,98	0,051	1,092		0,051	1,006		0,05
	Villes grandes et moyennes	1,05		0,1	1,01	0,046	1,073		0,048	0,975		0,046
Mobilités passées	Non-mobile (Réf.)	-	-	-	-	-	.	.	.	.	.	.
	Séjour court	-	-	-	-	-	1,528	***	0,036	1,811	***	0,034
Dimensions psychologiques	Séjour long	-	-	-	-	-	1,236	***	0,047	1,504	***	0,042
	Flexibilité	1,45	***	0	1,12	***	1,137	***	0,015	1,499	***	0,015
	Estime de soi	0,97		0	1,05	***	0,907	***	0,015	0,919	***	0,015
Capacité d'agir	1,04	*	0	1,06	***	0,015	0,981	***	0,015	1,089	***	0,014

//*/* se rapporte aux niveaux de significativités suivants : 0,05/0,01/0,001. E.S. signifie erreur standard.

Modèle 1 : N=34,354. Pseudo R2 : Cox et Snell = 0,245 ; Nagelkerke = 0,289

Modèle 2 : N=34,144. Pseudo R2 : Cox et Snell = 0,151 ; Nagelkerke = 0,172

(NON-)MOBILE YOUTH? FACTORS INFLUENCING TEMPORARY MOBILITY EXPERIENCES OF YOUNG SWISS ADULTS

During the last twenty years, temporary mobility, for educational, professional or cultural purposes, has become increasingly popular. Studies on the topic have mainly focused on university students and neglected a large proportion of young adults. This article fills that gap by measuring the prevalence of temporary mobility based on a large database of young Swiss adults. It uses a life-course approach as well as psychological dimensions to understand the factors influencing the propensity for temporary mobility. We identify different selectivity criteria, including social class and educational background, but also gender, entourage, psychological characteristics, as well as the constitution of a mobility capital, representing the accumulation of previous mobility experiences.

Keywords : Youth, Temporary mobility, Selectivity, Life course, Non-mobility.

(NICHT-)MOBILE JUGEND? WELCHE FAKTOREN BEEINFLUSSEN ZEITLICH BEFRISTETE MOBILITÄTSERFABRUNGEN JUNGER SCHWEIZER ERWACHSENER?

Zeitlich befristete Mobilität zu bildungsbezogenen, beruflichen oder kulturellen Zwecken hat in den letzten zwanzig Jahren zunehmend an Popularität gewonnen. Studien zu diesem Thema haben hauptsächlich Studierende an Universitäten analysiert und einen Grossteil der jungen Erwachsenen ausser Acht gelassen. Der vorliegende Artikel füllt diese Lücke, indem er – basierend auf einem grossen Datensatz junger Schweizer Erwachsener – die Verbreitung zeitlich befristeter Mobilität analysiert. Der Artikel kombiniert einen lebenslauforientierten Ansatz mit psychologischen Dimensionen, um die Beeinflussung der Neigung zur zeitlich befristeten Mobilität zu erklären. Verschiedene Selektivitätskriterien, wie die soziale Zugehörigkeit und der Bildungshintergrund, aber auch das Geschlecht, Freunde und Familie, psychologische Merkmale sowie die Konstitution eines Mobilitätskapitals, das sich aus der Akkumulation früherer Mobilitätserfahrungen ergibt, werden identifiziert.

Stichworte: Jugend, zeitlich befristete Mobilität, Selektivität, Lebenslauf, Nicht-Mobilität.

LES CIRCUITS ALIMENTAIRES DE PROXIMITÉ DANS LE DOMAINE DE LA RESTAURATION COLLECTIVE : CONTRAINTES ET OPPORTUNITÉS AU SEIN DE L'ARC JURASSIEN SUISSE

Patrick Ischer, Haute école de gestion Arc, HES-SO,
Haute école spécialisée de Suisse occidentale, patrick.ischer@he-arc.ch

Karine Doan, Haute école de gestion Arc, HES-SO,
Haute école spécialisée de Suisse occidentale, karine.doan@he-arc.ch

RÉSUMÉ

La mise en œuvre de circuits alimentaires de proximité pour fournir la restauration collective, si elle répond aux enjeux du développement durable, n'en demeure pas moins entravée par de nombreux obstacles. Ainsi, les différentes dimensions de la proximité (notamment relationnelle et identitaire) et les éléments d'ordre logistique constituent de véritables freins que les parties prenantes peinent parfois à débloquer. La recherche présentée s'appuie sur une démarche qualitative conduite auprès de onze représentants de restaurants collectifs et a pour objectif 1) de rendre compte de ces contraintes dans l'Arc jurassien suisse et 2) de saisir les leviers que ces restaurateurs actionnent pour instaurer ou renforcer des circuits alimentaires de proximité.

Mots-clés : *restauration collective, circuits alimentaires, proximité, logistique, Arc jurassien, suisse.*

INTRODUCTION

En Suisse, près d'un million de personnes mangent quotidiennement dans une cantine scolaire, un restaurant d'entreprise, un établissement médico-social, de soins ou socio-éducatif (OFFICE FÉDÉRAL DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET DES AFFAIRES VÉTÉRINAIRES, 2018). La restauration collective, puisqu'elle commande de grandes quantités, a donc un rôle important à jouer non seulement en matière de santé publique mais également du point de vue de l'économie territoriale. En effet, les

restaurateurs peuvent, par le choix du lieu d’approvisionnement des aliments servis aux clients ou aux patients, chercher à 1) réduire leur empreinte carbone et favoriser le commerce local en s’inscrivant dans des circuits de proximité et/ou 2) favoriser directement les producteurs en optant pour des circuits de proximité. De surcroît, si cet approvisionnement est effectivement local, cela représente une opportunité considérable pour dynamiser les territoires à travers une limitation des fuites financières, une valorisation des productions, une création d’emplois et de nouvelles synergies entre les acteurs¹ (RIMBAUD *et al.*, 2017).

En d’autres termes, la restauration collective constitue une échelle intéressante dans le cadre des processus de requalification et de reterritorialisation de l’alimentation. Ces processus sont d’autant plus pertinents que le modèle des circuits longs alimentaires – conséquence directe du profond mouvement d’industrialisation qui a frappé le secteur agricole et alimentaire – a démontré ses limites dans les années 1990 (CHIFFOLEAU, DEGENNE, 2010). En effet, depuis cette période² et à la suite des crises sanitaires et environnementales qui ont dégradé la confiance des consommateurs, on assiste à un intérêt grandissant pour les « systèmes agroalimentaires alternatifs » (S3A). Les S3A, dont font partie les circuits alimentaires de proximité, sont « [...] considérés comme [des] initiatives comportant des allégations de “nouveaux” liens entre production et consommation, ou entre producteurs et consommateurs, en rupture avec le système “dominant” » (DEVERRE, LAMINE, 2010, 58).

L’intérêt de ces circuits est encore plus marqué car ils tendent à s’inscrire dans le paradigme du développement durable, tant du point de vue économique (maintien des exploitations agricoles, renforcement de l’économie régionale par la création d’emplois et de retour fiscal, etc.), qu’environnemental (réduction des « kilomètres alimentaires » et, partant de l’émission des gaz à effet de serre, soutien d’une agriculture respectueuse de l’environnement) et social (création de liens sociaux, instauration de principes de loyauté et de confiance entre producteurs et consommateurs, soutien aux agriculteurs locaux, revalorisation du métier de paysan, limitation des situations d’exclusion et de marginalisation, etc.) (TODOROVIC *et al.*, 2018; CHEVALLIER *et al.*, 2014; HÉRAULT-FOURNIER, MERLE, PRIGENT-SIMONIN, 2012; CHIFFOLEAU, 2012; CHIFFOLEAU, DEGENNE, 2010). Ces circuits de proximité sont toutefois critiqués par certains auteurs, qui dénoncent des formes d’inégalité et de domination hégémonique au sein de ces systèmes alimentaires locaux (DUPUIS, GOODMAN, 2005), qui relèvent que ceux-ci ne sont pas nécessairement durables, viables et équitables (FORNEY, HÄBERLI, 2016; BORN, PURCELL, 2006; ALLEN *et al.*, 2003) ou qui attestent du fait que les effets multiplicateurs sur l’économie régionale sont finalement relatifs (TREGGAR, 2011),

¹ Sonnino *et al.* (2014) défendent l’idée que, dans le contexte brésilien, l’alimentation scolaire permet en outre d’assurer la sécurité alimentaire à l’échelle nationale, de créer de nouvelles formes de participation sociale en incluant les communautés ethniques. Qui plus est, « *school feeding was highlighted as a crucial tool to enhance citizens’ access to food, to create markets for small and medium-sized suppliers and to improve children’s food habits* » (p. 6).

² Rappelons toutefois que des modèles de circuits courts ont émergé au Japon après la Seconde Guerre mondiale (CHIFFOLEAU, 2008).

Parmi les éléments composites de ces S3A, les circuits courts occupent une place prépondérante. Définis communément comme un circuit de distribution comportant au maximum un intermédiaire entre le producteur et le consommateur, ils peuvent prendre plusieurs formes : vente directe sur l'exploitation, marché forain ou classique, système de paniers, point de vente collectif, ou encore vente par internet. Il faut donc admettre que si les circuits courts peuvent renvoyer au critère de proximité, ce dernier est bien souvent implicite, voire inexistant (particulièrement dans le cas de la vente par internet). C'est pourquoi l'Union européenne, si elle retient l'idée d'une commercialisation alimentaire en vente directe ou avec au plus un intermédiaire, a ajouté le critère relatif à la proximité géographique pour définir les circuits courts (GUIRAUD, LAPERRIÈRE, ROUCHIER, 2014). Ainsi, « [...] dans la notion "circuits courts de proximité", le qualificatif "court" renvoie au nombre d'intermédiaires, alors que le qualificatif "proximité" renvoie à la distance spatiale » (CHEVALLIER *et al.*, 2014, 341). Cette définition peut cependant être reconsidérée dans le cadre de la restauration collective. En effet, comme le note Romeyer (2012), les coopératives, les transporteurs, les transformateurs, etc. sont autant d'intervenants qui viennent complexifier les logiques d'approvisionnement, au point « [qu']il semble plus pertinent de parler de circuits de proximité (et d'approvisionnement local) que de circuits courts dans le cadre de la restauration collective » (ROMEYER, 2012, 140)³.

Au regard de ces définitions et de la difficulté de supprimer des intermédiaires (notamment les grossistes) dont le professionnalisme est généralement reconnu, l'objectif de cette contribution est de saisir précisément les contraintes à la mise en place de circuits alimentaires de proximité, telles que vécues par des restaurants collectifs localisés dans la région Berne-Jura-Neuchâtel (BEJUNE)⁴ de l'Arc jurassien suisse (qui n'a jamais fait l'objet d'une telle étude), mais également de rendre compte des leviers que ceux-ci actionnent pour instaurer ou renforcer de tels circuits.

APPORTS THÉORIQUES

LES DIFFÉRENTES DIMENSIONS DE LA PROXIMITÉ

Évoquer les circuits alimentaires de proximité ne peut faire l'économie de traiter du concept même de proximité. Terme éminemment polysémique, il peut sous-entendre une interprétation à la fois physique et sociale du local. Poursuivant les travaux de Bergadaà et Del Bucchia (2009), Prigent-Simonin, Hérault-Fournier et Merle (2012), Hérault-Fournier (2013) et Hérault-Fournier, Merle et Prigent-Simonin (2012) évoquent

³ Ce conseil vient d'ailleurs corroborer celui émis par Praly *et al.* (2014), qui estiment que le concept de « circuit de proximité » permet notamment de saisir le rôle des différents intermédiaires dans le développement des filières localisées.

⁴ La région suisse BEJUNE englobe les cantons de Neuchâtel et du Jura, ainsi que la partie francophone du canton de Berne. La superficie totale de ce territoire est de 2 182 km², pour une population d'environ 305 000 habitants. On dénombre 2 300 agriculteurs actifs, principalement orientés vers l'élevage (viande et lait) et, dans une moindre mesure, la culture des céréales. L'intérêt de ce contexte géographique est double : d'une part, il s'agit d'une région à forte composante rurale et l'accès aux producteurs est relativement aisé ; d'autre part, et au vu de l'offre agricole restreinte de la région, les restaurants collectifs sont obligés de se fournir, en fruits et légumes notamment, dans des cantons voisins. Ces deux aspects permettent donc de mettre en perspective les opportunités et les contraintes en termes d'approvisionnement.

tout d'abord la «proximité d'accès» (en termes de temps, de distance et de commodité), qui renvoie au fait de pouvoir se rendre facilement sur le point de vente. Cette définition renvoie – tout le moins partiellement – à la notion de «proximité géographique» évoquée par Rallet et Torre (2001), puisqu'ils estiment que cette proximité existe quand des partenaires économiques peuvent entretenir quotidiennement des relations de face-à-face. Ensuite, la «proximité relationnelle», dont l'importance réside dans les relations de confiance qui peuvent être établies et qui peuvent favoriser la coopération, les apprentissages, la co-construction, etc. Les auteures évoquent également la «proximité identitaire», qui renvoie aux valeurs partagées autour du circuit, des produits et des producteurs⁵. Finalement, elles relèvent la «proximité de processus» permettant aux clients de mieux comprendre le fonctionnement interne du magasin (modes de transformation et distribution des denrées alimentaires). Considéré comme un gage de transparence, ce sentiment de proximité favorise également la confiance entre les parties (HERAULT-FOURNIER, MERLE, PRIGENT-SIMONIN, 2012). Notons toutefois que ce point de vue n'est pas partagé par tous les chercheurs. À titre d'exemple, Winter souligne que la qualité est une construction sociale dont la mesure peut constamment changer et qu'elle n'est pas nécessairement «*synonyme de production locale et de faible kilomé-trage alimentaire*» (WINTER, 2003, 26 [traduit par l'auteur]) et Tregear (2011) fait remarquer que les relations entretenues par les parties prenantes ne sont pas systématiquement caractérisées par des notions de justice et d'équité.

Rimbaud *et al.* (2017) évoquent pour leur part des facteurs de réussite dans la mise en place de circuits alimentaires de proximité dans le cadre de la restauration collective qui font, tout le moins partiellement, écho à ces différentes dimensions de la proximité. Ainsi, outre un soutien politique et un accompagnement dans la démarche, il est selon eux primordial que tous les acteurs inscrits dans la chaîne d'approvisionnement partagent les valeurs inhérentes au processus et qu'ils développent entre eux de bonnes relations. Motivées et impliquées, les parties prenantes – surtout le fournisseur et le restaurant collectif – doivent également inscrire ce type d'approvisionnement dans leurs stratégies et s'adapter aux exigences de celui-ci (notamment l'anticipation des commandes). Cependant, comme l'observe Langhade (2010), la restauration collective est un secteur cloisonné qui implique une multiplicité et une diversité d'acteurs (producteurs, transformateurs, distributeurs, cuisiniers, etc.) qui ne se connaissent mutuellement que très peu. Par conséquent, aucun d'entre eux ne parvient à appréhender cette chaîne dans sa globalité.

LES JEUX LOGISTIQUES DES CIRCUITS DE PROXIMITÉ

Hormis ces éléments, il convient également de relever le rôle fondamental de la qualité de la chaîne d'approvisionnement du producteur au consommateur, autrement dit de l'efficacité de la logistique pour satisfaire les besoins des uns et des autres (JANIN, 2019). Comme le souligne Romeyer (2012), l'insuffisance d'infrastructures et d'équipements logistiques des producteurs, les contraintes de livraison, les coûts

⁵ Cette «proximité identitaire» fait écho à la proximité organisationnelle et institutionnelle évoquée par certains auteurs (voir notamment BELLET, KIRA, 1998; GILLY, TORRE, 2000), cette dernière étant caractérisée par l'adhésion à des valeurs et des références communes, et par le partage d'une culture et d'un langage communs.

économiques et écologiques représentés par le transport lorsqu'il n'est pas optimisé, les intermédiations difficiles à supprimer, sont autant de freins qui entravent la mise en place des circuits de proximité dans le cadre de la restauration collective. Les défis sont donc de taille, d'autant plus que la structuration de la chaîne se joue au niveau de trois pôles : « *l'approvisionnement (obtenir les produits des fournisseurs sélectionnés), les phases de "mobilités" (l'enlèvement chez le producteur, le transport entre plateformes, la livraison vers le lieu de vente et le déplacement du client) et les phases d'"immobilité" (le stockage des produits, les opérations de conditionnement)* » (MESSMER, 2013, 5). Or, les producteurs sont confrontés aux difficultés de cumuler deux, voire trois activités (la production, la commercialisation et, dans certains cas, la transformation), ce qui engendre une charge de travail importante et nécessite des compétences diversifiées (LANGHADE, 2010; BLANQUART *et al.*, 2015; REQUIER-DESJARDINS, ROUDART, 2019). Situation qui peut par ailleurs considérablement modifier tant l'activité agricole que le métier d'agriculteur (DUFOUR, LANCIANO, 2012). De plus, la gestion des espaces géographiques (distance et temps) et économiques rend d'autant plus délicate cette logistique qui, de fait, est très peu optimisée contrairement à d'autres circuits (GONÇALVES, 2013). C'est ainsi pour pallier ces obstacles que Rimbaud *et al.* (2017) insistent sur la pertinence de construire une organisation logistique collective (plateformes et services de livraison mutualisés).

MÉTHODOLOGIE

Cette recherche s'inscrit dans une démarche qualitative, servie par onze entretiens semi-directifs conduits avec des représentants (cuisiniers ou responsables) de cantines scolaires, de restaurants d'entreprises, d'institutions socio-éducatives ou sanitaires et d'un service traiteur qui livre quotidiennement des repas dans des entreprises. La constitution de l'échantillon a été envisagée de sorte à obtenir des points de vue contrastés sur la thématique, en considérant également la taille (en termes de nombre de repas et d'employés), ainsi que le type de gestion et d'institution (cf. tableau 1 en annexe). De surcroît, comme indiqué sur la figure 1 (voir ci-après), deux restaurants collectifs sont rattachés à des institutions sanitaires qui sont elles-mêmes localisées sur plusieurs sites⁶ (le A dans trois communes du canton du Jura, le B dans cinq communes du canton de Neuchâtel). Notons que notre étude ne porte en revanche que sur les restaurateurs et nous n'avons donc pas questionné directement les fournisseurs de premier rang afin de connaître leurs sources d'approvisionnement. Ce sont donc les discours des restaurateurs qui nous ont permis, autant que faire se peut, d'estimer ces dernières.

Le guide d'entretien a été conçu sur la base de la littérature et organisé selon une chronologie allant de l'élaboration des menus à la gestion des déchets et des restes, en passant par les critères déterminant le choix des produits et des fournisseurs, le déroulement des commandes, la tenue des budgets, les exigences de l'entreprise « hôte » ou de la direction, la connaissance de l'origine des denrées, la livraison et le stockage des marchandises, etc. Nous avons également consacré une partie importante de l'entretien à questionner nos informateurs sur les circuits courts et de proximité, afin d'évaluer leurs pratiques, mais aussi leurs représentations.

⁶ Les responsables des cuisines de chacun des sites sont toutefois tenus de travailler avec des fournisseurs imposés et communs.

Signalons également que nous avons uniquement pris en compte des produits frais susceptibles d’être issus du territoire considéré (ou de la proche région), à savoir : viande de boucherie (bœuf, veau, porc, cheval, agneau), volaille (dinde, poulet), produits carnés (charcuterie et jambon), poissons d’eau douce (truites, corégones et perches), légumes (salades, tomates, oignons, etc.)⁷, (petits) fruits (pommes, poires, cerises pruneaux, fraises, framboises, etc.), produits laitiers (lait, crème, yoghourt, fromages, crèmes glacées), œufs⁸.

Selon des entretiens conduits avec des représentants de la Chambre neuchâteloise d’agriculture et de viticulture et de la Fondation rurale interjurassienne, nous sommes en mesure de confirmer que les producteurs actifs dans la région BEJUNE peuvent largement satisfaire la demande de viande (de boucherie, produits carnés, volaille), de produits laitiers et d’œufs. S’agissant du poisson, les pêcheurs du lac de Neuchâtel et les quelques pisciculteurs peuvent, selon nos interlocuteurs, assurer une quantité suffisante. Ensuite, du fait que la région ne compte que très peu de maraîchers (hormis des producteurs de pommes de terre) et de producteurs de fruits (puisqu’elle n’offre pas les conditions climatiques et géomorphologiques idoines pour l’implantation de vergers), nos informateurs s’approvisionnent principalement dans le Seeland (considéré comme le « jardin potager de la Suisse ») et dans la Plaine vaudoise, soit des territoires géographiquement proches de la région ici considérée.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Les personnes rencontrées tendent très largement – probablement par effet de désirabilité sociale – à évoquer la proximité, lorsque nous leur demandons auprès de quels fournisseurs elles s’approvisionnent et d’où viennent les denrées qu’elles préparent ou qu’elles distribuent. Qu’elles parlent de produits régionaux fournis et distribués par des prestataires régionaux, de produits importés fournis et distribués par des prestataires régionaux ou de produits distribués en limitant le nombre d’intermédiaires, elles semblent ainsi valoriser le principe des circuits courts et/ou de proximité. Cependant, comme l’ont d’ailleurs observé Darly et Aubry (2014), les entretiens conduits invitent à déceler une certaine confusion entre l’origine des produits et la localisation du fournisseur. Ainsi, une frange importante des grossistes de premier rang avec lesquels travaillent nos informateurs est établie dans la même région, mais ceux-ci s’approvisionnent bien souvent dans un périmètre beaucoup plus large (voire en dehors de frontières nationales) (fig. 1 et 2). Comme le fait remarquer Feagan (2007), le local est donc intrinsèquement lié à l’extralocal, et cette interdépendance vient considérablement complexifier la délimitation des frontières. Au-delà de cet amalgame et quand bien même les circuits de proximité sont valorisés et partiellement mis en place par les personnes rencontrées, ces dernières estiment qu’ils ne peuvent être pleinement déployés que s’ils remplissent certaines conditions, qui constituent autant d’obstacles.

⁷ Nous avons considéré les légumes cultivés dans la région, notamment dans les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel et Soleure (donc le Seeland), et dont la production annuelle dépasse les 500 tonnes/an.

⁸ Ces différentes catégories sont celles retenues dans les livres de cuisine de référence, notamment Pauli (2008).

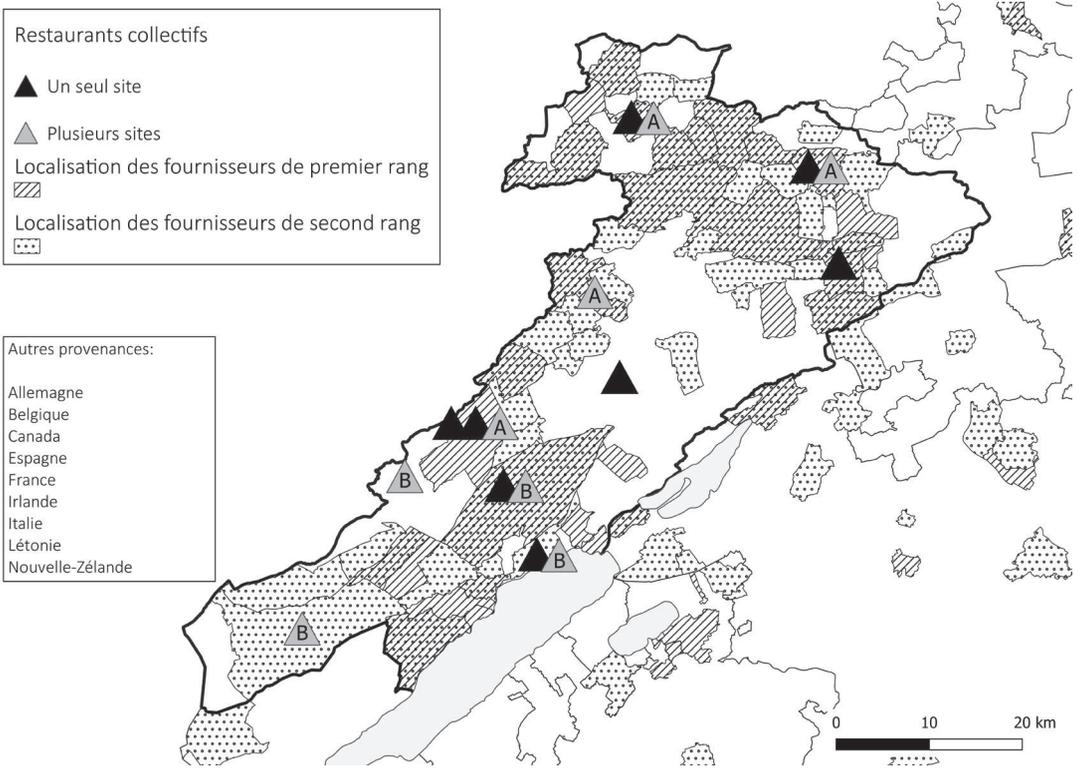


Figure 1: Cartographie de la localisation des restaurants collectifs, et des fournisseurs de 1^{er} rang et de 2^e rang (échelle régionale)

LES CONTRAINTES ET LES LEVIERS À LA MISE EN PLACE DES CIRCUITS DE PROXIMITÉ

Le prix, la quantité et la diversification des denrées

Tous s'accordent tout d'abord pour souligner le fait que le prix est un facteur déterminant et que l'approvisionnement direct auprès de producteurs locaux peut représenter un coût supplémentaire que les consommateurs finaux ne sont pas toujours prêts à assumer. Ainsi, l'un des informateurs affirme: «*Il faut aussi que le consommateur final comprenne qu'il va peut-être devoir payer un peu plus cher pour quelque chose de local ou de différent. Alors il est sensible aux produits du terroir, mais il est aussi sensible au niveau du porte-monnaie.*» (Restaurant 6).

Ensuite, la moitié des informateurs estiment qu'il est impératif de pouvoir coopérer avec des fournisseurs capables de livrer des denrées diversifiées, d'excellente qualité et en quantité suffisante. Critères qui, de leur point de vue, ne peuvent que difficilement être garantis par les producteurs locaux. En effet, s'agissant de la disponibilité des produits, un cuisinier affirme: «*Au vu du nombre de repas qu'on*

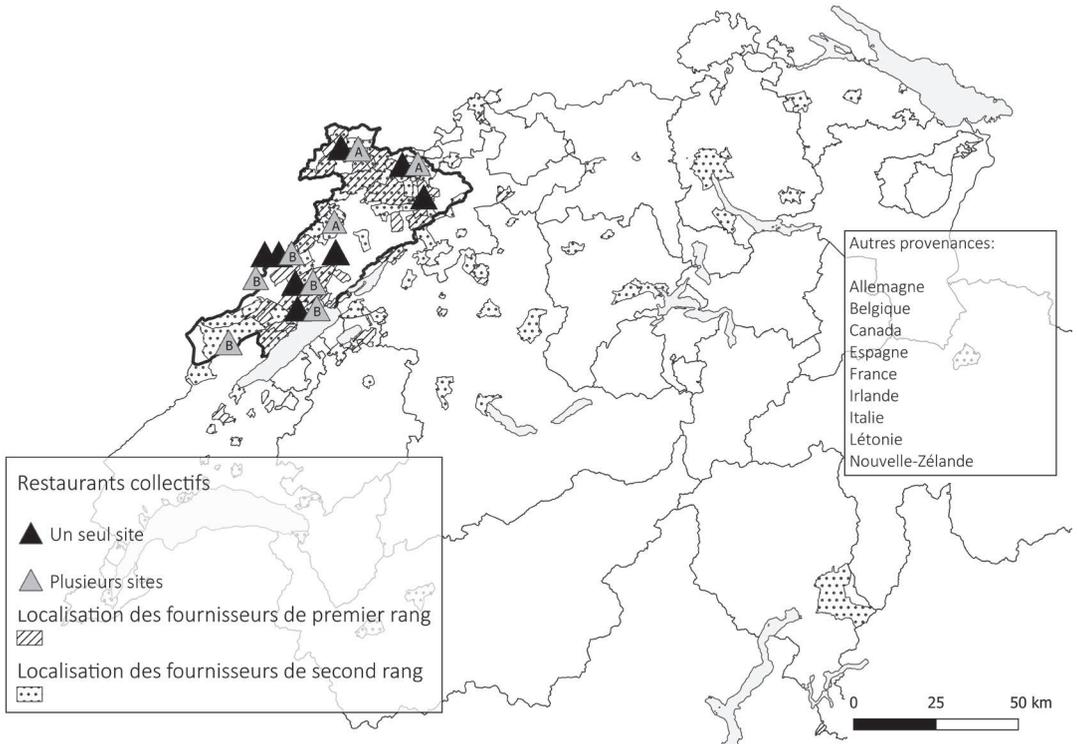


Figure 2: Cartographie de la localisation des restaurants collectifs, et des fournisseurs de 1^{er} rang et de 2^e rang (échelle nationale)

sert, c'est presque impossible de ne travailler qu'avec des producteurs locaux, pour contenter cette quantité.» (Restaurant 11).

Concernant le potentiel manque de diversité induit par un approvisionnement local, seul un informateur assume le fait qu'elle ne soit pas systématiquement garantie: «Il y a un manque de diversité au niveau des légumes, mais c'est aussi important de pouvoir dire aux gens: "Nous sommes en hiver, donc nous allons manger beaucoup de choux, de racines, de poireaux, etc." Donc même si mes usagers se plaignent de cela, je n'ai aucune gêne d'imposer ça aux gens. Tout le monde n'est pas réceptif, mais ils sont toujours plus nombreux à accepter cet état de fait.» (Restaurant 9).

Les proximités d'accès, relationnelles et identitaires

La dimension d'accès (donc la proximité géographique) n'est jamais évoquée par nos informateurs. Cela s'explique vraisemblablement par le fait que la plupart des fournisseurs de 1^{er} rang sont localisés dans la région (hormis, comme déjà signalé, pour les fruits et légumes) et que les restaurateurs n'ont pas nécessairement

de contact avec les fournisseurs de 2^e rang (qui peuvent être, comme indiqué sur la figure 2, établis dans toute la Suisse, voire au-delà des frontières nationales). Une autre explication pourrait provenir du fait que ce sont les fournisseurs qui assurent – apparemment efficacement – les livraisons et que ce sont donc eux qui doivent gérer les difficultés qui en découlent.

Ce sont donc les dimensions à la fois relationnelles et identitaires de la proximité⁹ qui ressortent dans les discours de nos informateurs. Ainsi, tous estiment qu’il est primordial de pouvoir collaborer avec des fournisseurs qui font preuve de professionnalisme. Comme le relève également Fassel, «[...] *la professionnalisation des producteurs – fournisseurs de la restauration collective – doit constituer un axe de travail prioritaire. Les contraintes de la restauration collective sont telles que son approvisionnement réclame une organisation collective rigoureuse.*» (FASSEL, 2008, 80) Les fournisseurs doivent donc, selon nos informateurs, se montrer compétents, fiables et afficher des connaissances quant aux produits qu’ils offrent. Ils doivent de surcroît démontrer une réactivité exemplaire. Lorsque ces critères sont remplis, d’autant plus que les partenaires offrent des prestations de qualité et qu’ils s’appliquent pour répondre aux attentes de leurs clients, un contrat de confiance est généralement conclu entre les parties et nombreuses sont les personnes interrogées qui font preuve de fidélité vis-à-vis de leurs fournisseurs. Dans ce cas précis, une responsable de cuisine n’envisage ainsi pas de supprimer le rôle d’intermédiaire que joue l’épicier chez qui elle se fournit, car elle juge primordial de permettre à des commerçants de la région de pérenniser leurs activités.

Il ressort également de deux entretiens (4 et 11) une méconnaissance mutuelle entre les fournisseurs, les producteurs et les restaurants collectifs. Le représentant de l’un d’entre eux déclare qu’il n’est que très peu approché par de potentiels producteurs locaux et un autre admet qu’il souhaiterait davantage travailler en circuit de proximité, mais qu’il méconnaît les réseaux de producteurs et de fournisseurs locaux : «*Je ne saurais même pas vers qui aller et je ne sais pas vraiment ce qui se fait dans la région. Des fois, on a des petits artisans qui viennent nous proposer leurs produits, mais ça sera plutôt des confitures, des miels ou des saucisses sèches, plutôt que des produits comme de la viande rouge. Et franchement, je ne sais pas pourquoi c’est comme ça.*» (Restaurant 4). Dans le même ordre d’idées, deux cuisiniers interrogés (3 et 6) estiment qu’il y a une potentielle absence de volonté et de curiosité de leurs collègues de travailler avec des producteurs locaux.

Si nos interlocuteurs se montrent plutôt favorables et qu’ils s’efforcent de mettre en place des circuits alimentaires de proximité, ils n’hésitent pas à dénoncer une résistance au changement à laquelle seraient en proie certains de leurs collègues. Certains de nos informateurs sont d’ailleurs d’avis que la proximité relationnelle avec les producteurs pourrait être largement accrue si les cuisiniers et les responsables d’institution se montraient simplement attentifs aux opportunités que peuvent offrir les acteurs de la région, notamment en mobilisant leurs réseaux interpersonnels : «*On est toujours à l’écoute de nos collègues, parce que typiquement pour le*

⁹ Nous n’avons explicitement interrogé nos informateurs sur la proximité «de processus». Nous pouvons toutefois indiquer que quatre d’entre eux ont spontanément déclaré qu’ils allaient visiter les installations de certains de leurs fournisseurs (surtout les producteurs).

miel il y en a toujours qui ont des amis apiculteurs. Et pour les œufs, c'était un tuyau de quelqu'un qui nous a parlé d'un paysan qui pouvait en livrer... » (Restaurant 7).

C'est du reste cette manière de procéder qu'a largement adoptée un de nos informateurs. Foncièrement convaincu par le bien-fondé des circuits courts et de proximité, celui-ci a décidé de limiter les intermédiaires et d'aller à la rencontre des producteurs locaux. Ce faisant, il établit un lien de confiance et intensifie les interactions, d'ailleurs considérées par Maréchal *et al.* (2019) comme l'un des ressorts fondamentaux de la mise en place des circuits de proximité. Ainsi, et pour la viande, il collabore avec un agriculteur de la région, qu'il visite ponctuellement afin de choisir les bêtes qu'il servira dans son restaurant. Si ces démarches lui permettent de connaître l'origine des denrées qu'il cuisine et d'obtenir une qualité conforme à ses attentes (d'autant plus qu'un lien de confiance est tissé entre lui et ses fournisseurs), elles présentent également un intérêt économique. Hormis des frais de transport largement réduits, les prix s'avèrent concurrentiels, car il achète en gros et sans passer par des intermédiaires. Concernant la viande, il déclare : *« C'est avantageux parce qu'il n'y a pas de perte au niveau du poids. Parce qu'aujourd'hui les grandes surfaces ont descendu les jours de maturation à dix. Donc quand ils vendent de la viande de bœuf, elle est encore pleine de collagène et d'eau. Avec la viande que je prends, qui est rassie, il n'y a presque plus de perte. En plus, je cuis ma viande à basse température, donc je perds très peu de matière. Donc au niveau de la qualité, on est au top! »* (Restaurant 9).

Considérant le fait que cet informateur a su imposer cette démarche auprès de sa direction, nous rejoignons le constat selon lequel ce sont généralement des individus particulièrement convaincus qui parviennent à développer de telles initiatives (LEBRETON, interrogée par DHOQUOIS, 2017). De manière générale, ces quelques résultats confirment partiellement ceux établis par Darly et Aubry (2014), qui remarquent que la motivation du chef de cuisine et de sa brigade est indispensable pour introduire des produits locaux. Comme recommandation, les auteurs soulignent qu'il convient de mettre en avant le plaisir pour les employés de retrouver un vrai travail de cuisine et d'insister sur le renforcement de la cohésion au sein de l'équipe qu'induit la confrontation à un défi professionnel.

Les obstacles d'ordre logistique

Au-delà des contraintes (ou des opportunités) relatives à la proximité relationnelle et identitaire, une autre série d'obstacles signalée concerne des aspects d'ordre logistique. Il ressort tout d'abord de trois entretiens le problème de la livraison, qui doit, pour des raisons de coûts et de temps, être assurée par le fournisseur. Bien qu'aucune loi ne l'exige, nos informateurs attendent par ailleurs de leurs fournisseurs qu'ils soient équipés avec des véhicules conformes, notamment afin de respecter les normes d'hygiène et la chaîne du froid¹⁰. Ainsi, certains restaurateurs ont ainsi été contraints de mettre un terme à la relation commerciale qui les liait à des producteurs

¹⁰ Les normes d'hygiène sont respectées, car, selon les informations transmises par l'Office fédéral de la sécurité alimentaire, la viande et les produits carnés transformés doivent être réfrigérés et conservés aux températures prescrites, et cela aussi vite que possible après l'abattage de l'animal. S'agissant du transport, la législation ne précise toutefois pas comment appliquer cette disposition, notamment en termes de durée ou de distance, contrairement à la France, où les producteurs sont

locaux, car ils n'étaient pas suffisamment équipés (pas de chambre froide, pas de véhicule idone), ne respectaient pas scrupuleusement les normes d'hygiène ou n'assuraient pas une traçabilité suffisante de leurs denrées.

Ensuite, et bien que les restaurants disposent d'espaces de stockage, ils évitent dans la mesure du possible d'entreposer trop de marchandises, c'est pourquoi ils délèguent volontiers cette tâche à leurs fournisseurs. Dans ce sens, trois interlocuteurs se montrent sceptiques quant au fait que les petits producteurs puissent assumer cette étape. Finalement, une majorité des personnes rencontrées commande essentiellement des denrées préalablement transformées¹¹. Ainsi, ils évitent de travailler avec des légumes de première gamme (c'est-à-dire des produits bruts qui n'ont subi aucun geste de transformation et dont la durée de conservation est limitée par sa propre physiologie), par conséquent, directement avec des producteurs : «*Si vous commandez des légumes bruts, des pommes de terre par exemple, vous imaginez le temps que ça occupe au niveau de la main-d'œuvre de peler 300 kilos de pommes de terre... c'est énorme.*» (Restaurant 11). Il est vrai que la restauration collective répond bien souvent à une fonction sociale et/ou qu'elle doit pratiquer des prix relativement bas, ce qui l'oblige à viser «*une simplification de l'acte de cuisine pour réduire les coûts de main-d'œuvre*» (RIMBAUD *et al.*, 2017, 289). Condition qui peut entraver certains approvisionnements locaux. Ce gain de temps invite donc à privilégier les produits prêts à l'emploi. Et comme il est rare que des agriculteurs locaux puissent satisfaire cette exigence, les cuisiniers se tournent donc vers des transformateurs ou des distributeurs, sans toutefois avoir d'assurance sur l'origine géographique des denrées (LE VELLY, BRÉCHET, 2011)¹².

CONCLUSION

La problématique des circuits de proximité interpelle les représentants des restaurants collectifs qui ont pris part à cette recherche : ils sont nombreux à valoriser de tels circuits et ils n'hésitent pas à les mettre en place lorsque cela est envisageable. Cependant, et contrairement à la France où l'approvisionnement local peut être contrarié par les régulations existantes (notamment le code des marchés publics et les recommandations nutritionnelles du Groupe d'étude des marchés de restauration collective et de nutrition (LE VELLY, BRÉCHET, 2011), les résultats de cette étude confirment que d'autres obstacles peuvent limiter un approvisionnement de proximité.

Tout d'abord, au-delà du prix, de la quantité et de la diversification des denrées, il est nécessaire que les fournisseurs fassent preuve de professionnalisme, et qu'ils soient proches d'un point de vue à la fois relationnel et identitaire (considération qui

autorisés à transporter les produits animaux dans des glacières jusqu'à une distance de quatre-vingts kilomètres. Au-delà, ils sont contraints d'utiliser un véhicule réfrigéré (CHIFFOLEAU, 2008).

¹¹ Ce qui est vrai pour la viande, les fruits et les légumes peut également l'être pour les œufs (qui doivent être pasteurisés) et le lait. Un des informateurs déclare ainsi : «*On utilise beaucoup de lait en poudre, car au niveau de l'hygiène, du stockage et du nettoyage c'est mieux. Tandis que le lait frais, il faut le conditionner et il faut être attentif.*» (Restaurant 11).

¹² Darly et Aubry (2014) notent toutefois que si la présence d'une légumerie dans le restaurant collectif est nécessaire à l'introduction de légumes bruts, son existence ne joue pas de rôle incitatif à l'approvisionnement en légumes locaux.

n'est d'ailleurs influencée ni par la taille ou le type d'institution, ni par le type de gestion). Ce sont les raisons pour lesquelles nos informateurs mettent un point d'honneur à travailler avec des partenaires de confiance, avec lesquels ils entretiennent de bons contacts ; ainsi les termes de «loyauté», de «rapports amicaux» ou de «partage de valeurs» ressortent à maintes reprises des entretiens. C'est d'ailleurs vraisemblablement ce qui explique la retenue des restaurants collectifs rencontrés à supprimer des intermédiaires (notamment les grossistes). Il n'en demeure pas moins que certains n'hésitent pas à multiplier les fournisseurs afin de faire jouer la concurrence. Si cette manière de procéder leur permet de maîtriser les coûts, elle atteste également du fait que les valeurs positives et les nobles motivations généralement annoncées peuvent être évacuées pour faire place à des intérêts davantage pragmatiques ou qui font écho à ceux défendus dans les systèmes alimentaires traditionnels (TREGGAR, 2011).

Ensuite, force est de souligner que les circuits alimentaires de proximité peuvent bien souvent souffrir d'un manque de volonté des cuisiniers ou d'une méconnaissance entre les représentants de la restauration collective et les autres acteurs – y compris les producteurs – présents sur un même territoire. Comme l'ont du reste observé certains auteurs (LE VELLY, BRÉCHET, 2011 ; DARLY, AUBRY, 2014), cette méconnaissance mutuelle peut inciter les restaurateurs à surestimer leur demande et à penser que les producteurs locaux ne parviendraient pas à l'assumer, et expliquer que ces derniers ignorent les besoins liés à l'organisation technique des cuisines (calibrage, conditionnement, etc.).

Par conséquent, la densité des interactions ne doit pas être écartée dans l'appréhension des circuits alimentaires de proximité, car elle permet de comprendre aussi bien les leviers que les freins de la mise en place de ces dispositifs (MARÉCHAL, PLATEAU, HOLZEMER, 2019). La collaboration, la coopération, ainsi que le fait de favoriser la connaissance et l'interconnaissance (rencontres physiques dans le cadre de salons, mise en réseau *via* des plateformes digitales regroupant les différents acteurs, etc.) sont des clés de réussite non négligeables, car ils renforcent la proximité aussi bien relationnelle qu'identitaire. Et si les circuits de proximité se distinguent des circuits courts en ce sens qu'ils ne visent pas à limiter le nombre d'intermédiaires, il convient également d'insister sur le fait que les parties prenantes peuvent se montrer fondamentalement défavorables à l'idée de changer de partenaires avec lesquels ils entretiennent un rapport basé sur la confiance.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLEN Patricia, FITZ SIMMONS Margaret, GOODMAN Michael, WARNER Keith, 2003 : « Shifting plates in the agrifood landscape : the tectonics of alternative agrifood initiatives in California », *Journal of Rural Studies*, 19(1), 61-75.
- BELLET Michel, KIRAT Thierry, 1998 : « La proximité, entre espace et coordination », in BELLET Michel, KIRAT Thierry, LARGERON Christine (éd.), *Approches multifformes de la proximité*, Paris : Hermès, 23-40.
- BLANQUART Corinne, GONÇALVES Amélie, RATON Gwenaëlle, VAILLANT Ludovic, 2015 : « Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts : le cas du Nord-Pas-de-Calais.

- Colloque «Territoires méditerranéens: agriculture, alimentation et villes»*, 7-9 juillet 2015, Association de science régionale de langue française, Montpellier, 16 p.
- BERGADÀ Michelle, DEL BUCCHIA Céline, 2009: «La recherche de proximité par le client dans le secteur de la grande consommation alimentaire», *Management & Avenir*, 1(21), 121-135.
- BORN Branden, PURCELL Mark, 2006: «Avoiding the local trap: Scale and food systems in planning research», *Journal of Planning Education and Research*, 26(2), 195-207.
- CHEVALLIER Marius, DELLIER Julien, PLUMECOCQ Gaël, RICHARD Frédéric, 2014: «Dynamiques et structuration des circuits courts agroalimentaires en Limousin: distance institutionnelle, proximités spatiale et relationnelle», *Géographie, économie, société*, 16(3), 339-362.
- CHIFFOLEAU Yuna, 2012: «Circuits courts alimentaires, dynamiques relationnelles et lutte contre l'exclusion en agriculture», *Économie rurale*, (332), 88-101.
- CHIFFOLEAU Yuna, 2008: «Les circuits courts de commercialisation en agriculture: diversité et enjeux pour le développement durable», in MARÉCHAL Gilles (éd.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon: Educagri, 21-30.
- CHIFFOLEAU Yuna, DEGENNE Alain, 2010: «Le développement des circuits courts alimentaires à l'épreuve de l'analyse des réseaux sociaux», *Revue économique et sociale*, 68(4), 71-78.
- DARLY Ségolène, AUBRY Christine, 2014: «La demande en produits locaux de la restauration collective: quels liens avec l'offre de proximité dans une région d'agriculture industrielle? Le cas de l'Île-de-France», *Géocarrefour*, 89(1-2), 145-157.
- DEVERRE Christian, LAMINE Claire, 2010: «Les systèmes agroalimentaires alternatifs. Une revue de travaux anglophones en sciences sociales», *Économie rurale*, (317), 57-73.
- DHOQUOIS Anne, 2017: «Du bio à la cantine», *Alternatives économiques*, (11), 52-54.
- DUFOUR Annie, LANCIANO Émilie, 2012: «Les circuits courts de commercialisation: un retour de l'acteur paysan?», *Revue française de socio-économie*, 1(9), 153-169.
- DUPUIS Mélanie, GOODMAN David, 2005: «Should we go "home" to eat?: toward a reflexive politics of localism», *Journal of Rural Studies*, (21), 359-371.
- FASSEL Virginie, 2008: «Les ventes à la restauration collective: consommer local et biologique», in MARÉCHAL Gilles (éd.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon: Educagri, 77-91.
- FEAGAN Robert, 2007: «The place of food: mapping out the "local" in local food systems», *Progress in Human Geography*, 31(1), 23-42.
- FORNEY Jérémie, HÄBERLI Isabel, 2016: «Introducing "Seeds of Change" into the Food System? Localisation Strategies in the Swiss Dairy Industry», *Sociologica Ruralis*, 56(2), 135-156.
- GILLY Jean-Pierre, TORRE André (dir.), 2000: *Dynamiques de proximité*, Paris: L'Harmattan.
- GONÇALVES Amélie, 2013: «Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des politiques de transport durable de marchandises: la question des circuits de proximité», *Développement durable et territoires*, 4(3).
- GUIRAUD Noé, LAPERRIÈRE Vincent, ROUCHIER Juliette, 2014: «Une géographie des circuits courts en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. État des lieux et potentialités de développement», *L'Espace géographique*, 3(43), 356-373.
- HÉRAULT-FOURNIER Catherine, 2013: «Est-on vraiment proche en vente directe? Typologie des consommateurs en fonction de la proximité perçue dans trois formes de vente: AMAP, points de vente collectifs et marchés», *Management & Avenir*, 6(64), 167-184.
- HÉRAULT-FOURNIER Catherine, MERLE Aurélie, PRIGENT-SIMONIN Anne Hélène, 2012: «Comment les consommateurs perçoivent-ils la proximité à l'égard d'un circuit court alimentaire?», *Management & Avenir*, 3(53), 16-33.

- JANIN Pierre, 2019: «Les défis de l’approvisionnement alimentaire: acteurs, lieux et liens», *Revue internationale des études du développement*, 1(237), 7-34.
- LANGHADE Emmanuelle, 2010: «Circuits courts: une relation de proximité», *Chambres d’agriculture*, (991), 1-30.
- LE VELLY Ronan, BRÉCHET Jean-Pierre, 2011: «Le marché comme rencontre d’activités de régulation. Initiatives et innovations dans l’approvisionnement bio et local de la restauration collective», *Sociologie du travail*, 53(4), 478-492.
- MARÉCHAL Kevin, PLATEAU Lou, HOLZEMER Laurence, 2019: «La durabilité des circuits courts, une question d’échelle? L’importance de court-circuiter les schémas classiques d’analyse», *Économie rurale*, (367), 45-60.
- MESSMER Jean-Guillaume, 2013: *Les circuits courts multi-acteurs: Émergence d’organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires*, INRA MaR/S.
- OFFICE FÉDÉRAL DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET DES AFFAIRES VÉTÉRINAIRES, 2018: *Restauration collective*, in <https://www.blv.admin.ch/blv/fr/home/lebensmittel-und-ernaehrung/ernaehrung/gemeinschaftsgastronomie.html>, consulté le 15 mai 2019.
- PAULI, 2008: *Technologie culinaire*, Neuhausen Am Rheinflall: Pauli Fachbuchverlag AG.
- PRALY Cécile, CHAZOULE Carole, DELFOSSE Claire, MUNDLER Patrick, 2014: «Les circuits de proximité, cadre d’analyse de la relocalisation des circuits alimentaires», *Géographie, économie et société*, 16(4), 455-478.
- PRIGENT-SIMONIN Anne Hélène, HÉRAULT-FOURNIER Catherine, MERLE Aurélie, 2012: «Développer la proximité», in PRIGENT-SIMONIN Anne Hélène, HÉRAULT-FOURNIER Catherine (éd.), *Au plus près de l’assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon & Versailles: Educagri & Quae, 47-62.
- RALLET Alain, TORRE André, 2001: «Proximité géographique ou proximité organisationnelle? Une analyse spatiale des coopérations technologiques dans les réseaux localisés d’innovation», *Économie appliquée*, 1(LIV), 147-171.
- REQUIER-DESJARDINS Denis, ROUDART Laurence, 2019: «Introduction. Les circuits courts alimentaires: regards croisés entre l’Amérique latine et l’Europe occidentale», *Économie rurale*, (367), 7-11.
- RIMBAUD Audrey, TABAÏ Stéphanie, DE VERDELHAN Sophie, GALTIER Grégory, LE BRUN Nicole, 2017: «REALISAB – Restauration et Approvisionnement local: Identifier des systèmes adaptés aux besoins», *Innovation agronomique*, 55, 289-299.
- ROMEYER Cécile, 2012: «La restauration collective en quête de solutions logistiques», in PRIGENT-SIMONIN Anne Hélène, HÉRAULT-FOURNIER Catherine (éd.), *Au plus près de l’assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon & Versailles: Educagri & Quae, 139-161.
- SONNINO Roberta, LOZANO TORRES Camilo, SCHNEIDER Sergio, 2014: «Reflexive governance for food security: The example of school feeding in Brazil», *Journal of Rural Studies*, (36), 1-12.
- TODOROVIĆ Vladimir, MASLARIĆ Marinko, BOJIC Sanja, JOKIC Maja, MIRČETIĆ Dejan, NIKOLICIC Svetlana, 2018: «Solutions for More Sustainable Distribution in the Short Food Supply Chains», *Sustainability*, 10(10), 1-27.
- TREGEAR Angela, 2011: «Progressing knowledge in alternative and locale food networks: Critical reflections and a research agenda», *Journal of Rural Studies*, (27), 419-430.
- WINTER Michael, 2003: «Embeddedness, the new food economy and defensive localism», *Journal of Rural Studies*, (19), 23-32.

ANNEXE

Tableau 1 : Présentation synthétique des restaurants collectifs qui ont participé à l'étude

N°	TYPE D'INSTITUTION	TYPE DE GESTION	NOMBRE D'EMPLOYÉS (EPT)	BUDGET ANNUEL	NOMBRE DE REPAS/JOUR
1	Cantine scolaire	Gérance libre (indépendant)	5 (3 EPT)	<i>Non communiqué</i>	100-120
2	Cantine scolaire	Gérance libre (indépendant)	5 (EPT non communiqué)	<i>Non communiqué</i>	200
3	Cantine scolaire	Directe ¹³	7 (EPT non communiqué)	<i>Non communiqué</i>	300
4	Service traiteur	Concédée ¹⁴	12 (12 EPT)	312 000 CHF	200
5	Restaurant d'entreprise	Concédée	23 (20,3 EPT)	<i>Non communiqué</i>	450-500
6	Restaurant d'entreprise	Concédée	100 (100 EPT, dans une vingtaine d'établissements)	3 millions CHF	2 000-3 000
7	Institution socio-éducative	Directe	70 (EPT non communiqué)	246 400 CHF	150
8	Institution socio-éducative	Directe	18 (entre 15 et 17 EPT)	530 000 CHF	600
9	Institution socio-éducative	Directe	1 (1 EPT + 1-7 personnes sous contrat d'insertion socio-professionnelle)	40 000 CHF	50 (4 jours par semaine)
10	Hôpital	Directe	120 (120 EPT)	<i>Non communiqué</i>	Environ 2 200
11	Hôpital	Directe	<i>Non communiqué</i>	3 millions CHF	1 000

¹³ La confection des repas est confiée à du personnel rémunéré par l'institution.

¹⁴ Une société de restauration est mandatée par l'entreprise pour nourrir ses employés (également nommée gestion sous-contrat).

LOCAL FOOD SYSTEMS AND PUBLIC CATERING : CONSTRAINTS AND OPPORTUNITIES WITHIN THE SWISS JURA ARC

The implementation of local food systems to provide public catering, while meeting the challenges of sustainable development, is nevertheless hampered by many obstacles. Thus, the various dimensions of proximity (particularly relational and identity) and logistical elements are real obstacles that stakeholders sometimes find it difficult to overcome. The research presented is based on a qualitative approach conducted with eleven representatives of collective restaurants and aims 1) to report on these constraints in the Swiss Jura Arc and 2) to identify the levers that these restaurants use to establish or strengthen local food channels.

Keywords: *Public catering, Food supply chain, Proximity, Logistics, Swiss Jura Arc.*

VERSORGUNG MIT LOKALEN LEBENSMITTELN IM BEREICH DER GEMEINSCHAFTSVERPFLEGE: ZWÄNGE UND MÖGLICHKEITEN INNERHALB DES SCHWEIZERISCHEN JURABOGENS

Die Umsetzung lokaler Nahrungsmittelkreisläufe zur Bereitstellung von Gemeinschaftsverpflegung, die den Herausforderungen der nachhaltigen Entwicklung gerecht werden, wird jedoch durch viele Hindernisse erschwert. So sind die verschiedenen Dimensionen der Nähe (insbesondere der Beziehungsnähe und der Identitätsaspekte der Nähe) und die logistischen Elemente echte Hindernisse, die die Beteiligten manchmal nur schwer überwinden können. Die Untersuchung basiert auf einem qualitativen Ansatz, der mit elf Vertretern aus dem Bereich der Gemeinschaftsverpflegung durchgeführt wurde, und zielt darauf ab, 1) über diese Zwänge im Schweizer Jurabogen zu berichten und 2) die Ansatzpunkte zu identifizieren, die Gemeinschaftsrestaurants einsetzen, um lokale Nahrungsmittelkanäle aufzubauen oder zu stärken.

Stichworte: *Gemeinschaftsverpflegung, Lebensmittelkreisläufe, Nähe, Logistik, Schweizer Jurabogen.*

LES DIMENSIONS SPATIALES ET SOCIOPROFESSIONNELLES DU TRAVAIL FRONTALIER AUX FRONTIÈRES FRANCO-SUISSE ET FRANCO-LUXEMBOURGEOISE

ISABELLE PIGERON-PIROTH, Université du Luxembourg,
isabelle.piroth@uni.lu

RACHID BELKACEM, Université de Lorraine,
rachid.belkacem@univ-lorraine.fr

RÉSUMÉ

Cet article analyse les principales dimensions spatiales et socioprofessionnelles des travailleurs frontaliers aux différentes frontières de la France, notamment au sein des pôles d'emploi transfrontaliers de Genève, Bâle et de Luxembourg. Il s'appuie sur une exploitation des données du recensement français de la population, complétées par les données issues des pays de travail des frontaliers. Si les travailleurs frontaliers ont des caractéristiques sociodémographiques relativement communes aux différents pôles d'emploi transfrontaliers (plutôt des hommes, relativement jeunes...), l'article met en lumière une spécificité territoriale des profils socioprofessionnels en fonction des différents espaces transfrontaliers observés. Le travail frontalier constitue alors une modalité de la gestion territoriale de la main-d'œuvre et des compétences.

Mots-clés : travail frontalier, Suisse, Luxembourg, spatialité, profils socio-économiques.

INTRODUCTION

La mobilité transfrontalière s'est intensifiée au cours des dernières années. Elle est particulièrement importante aux abords des frontières nationales. La France est le pays de l'Union européenne le plus concerné, avec un effectif de près de 385 000 travailleurs frontaliers recensés en 2013. Les pays de destination de ces frontaliers sont divers, la Suisse et le Luxembourg en tête (COMMISSARIAT GÉNÉRAL À L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES, 2017).

Les espaces transfrontaliers ont fait l'objet d'une littérature abondante en géographie et en économie ces quinze dernières années. Les mobilités aux frontières ont donné lieu à de nombreux travaux, qu'il s'agisse de pratiques en matière de consommation (MATHA *et al.*, 2017), de mobilités résidentielles (BOESEN, SCHNUER, 2017; CARPENTIER, 2010; GIELIS, VAN HOUTUM, 2012; RÉRAT, WASTL-WALTER, 2011; VAN HOUTUM, GIELIS, 2006) ou encore quotidiennes (HAAS, OSLAND, 2014; RIETVELD, 2012; ENAUX, GERBER, 2014). La présence de nombreuses mobilités transfrontalières, de travail notamment, est une caractéristique majeure des espaces transfrontaliers (VAN HOUTUM, 2000). Les navettes transfrontalières plus ou moins longues impactent les conditions de vie des nombreux travailleurs frontaliers ainsi que les rapports au travail et à l'emploi qu'ils occupent (les salaires, l'organisation du travail, la qualification, la formation, etc.) (BELKACEM, PIGERON-PIROTH, 2012). Mais rappelons que ces mobilités opèrent dans un contexte particulier, celui d'un espace traversé par une ou plusieurs frontières où s'exercent alors des lois, des règles, des pratiques différentes. La présence de frontières entre le pays de résidence et celui de travail crée des contraintes, mais également des opportunités. D'une part, la frontière produit des différences, qui peuvent être contraignantes pour les travailleurs frontaliers, comme les pratiques linguistiques ou encore des difficultés de reconnaissance de certains diplômes (TASK FORCE FRONTALIERS DE LA GRANDE RÉGION 2.0, 2018). Par ailleurs, les contenus des formations ou les vocabulaires employés dans différents métiers ne sont pas identiques d'un pays à l'autre, et parfois difficilement compatibles. La frontière génère également des points problématiques dans le statut du travailleur frontalier : les définitions de l'invalidité ou de l'âge de départ à la retraite sont ainsi variables d'un pays à l'autre et posent problème en cas de carrière partagée entre différents pays. Il existe également des frontières sociales, culturelles et des incertitudes qui constituent autant de freins et barrières aux mobilités transfrontalières (VAN HOUTUM, VAN DER VELDE, 2004; BORSENBERGER, 2012). D'autre part, la frontière crée aussi des opportunités en élargissant les espaces de recrutements de personnel pour les entreprises ou de recherche d'emploi pour les personnes. Les différentiels salariaux, sociaux et fiscaux sont par ailleurs des éléments qui peuvent favoriser les mobilités transfrontalières. La frontière est en effet une ressource selon C. Sohn, en fonction de la capacité des acteurs à s'appropriier et réinterpréter certaines de ses fonctions essentielles et d'en tirer des bénéfices liés à la proximité des marchés étrangers (générant des flux transfrontaliers), aux possibilités de transaction, aux différentiels, aux lieux d'hybridation (et de valorisation des différences) ou encore à l'objet de reconnaissance symbolique (marketing territorial) (SOHN, 2013, 2014).

La spécificité des travailleurs transfrontaliers par rapport aux autres types de navetteurs a été soulignée par certains travaux (HUBER, 2014, PIGERON-PIROTH *et al.*, 2018). Ces mobilités transfrontalières de travailleurs constituent, selon Sohn et Walther (2009), la dimension fonctionnelle (émanant des acteurs socio-économiques) permettant de mesurer le degré d'intégration transfrontalière d'un espace, à côté de la dimension institutionnelle issue, quant à elle, des États et des collectivités territoriales. Luxembourg, Genève et Bâle se caractérisent d'ailleurs par une intensité et une nature de l'intégration transfrontalière très différentes (SOHN, REITEL, WALTHER, 2009). Car l'intensité des interactions socio-économiques et l'ampleur de la coopération transfrontalière ne vont pas forcément dans le même sens, à l'image de l'aire métropolitaine transfrontalière de Luxembourg où l'État

tire, selon ces auteurs, avantage des différentiels liés à la frontière et donc d'une certaine «*fragmentation institutionnelle de la frontière*».

Les mobilités quotidiennes peuvent être liées aux caractéristiques individuelles des navetteurs (comme le sexe et l'âge), elles peuvent également être fonction des territoires et des opportunités collectives qu'ils offrent (KAUFMANN, 2008). Il existe ainsi des facteurs d'attraction des territoires situés de l'autre côté de la frontière et des facteurs poussant les travailleurs en dehors de leur zone de résidence (DE GISJEL *et al.*, 1999; KNOTTER, 2014).

Aussi, dans le prolongement de ces analyses des mobilités transfrontalières, cet article propose d'éclairer les principales dimensions spatiales et socioprofessionnelles en focalisant sur les travailleurs frontaliers vivant en France et travaillant en Suisse et au Luxembourg. Ces deux pays sont en effet les principales destinations des travailleurs frontaliers résidant en France. Une analyse comparative de l'emploi, du quotidien et des perceptions du travail frontalier en Suisse et au Luxembourg a identifié des similitudes, des différences et des défis communs (PIGERON-PIROTH, WILLE, 2019). La présente étude permet d'analyser les caractéristiques spatiales et socio-économiques des travailleurs frontaliers, dans le but de mieux comprendre cette forme spécifique d'emploi caractérisée par la présence d'une frontière. Comment se caractérisent les frontaliers actifs en Suisse (et notamment à Genève et Bâle) et au Luxembourg? Peut-on distinguer des spécificités territoriales des conditions de leurs déplacements transfrontaliers ou encore de leur profil socioprofessionnel? Plus qualifiés sur certains territoires et moins qualifiés sur d'autres? Notre question de recherche sera alors de comprendre ce que révèlent ces profils, et en quoi les similitudes ou différences identifiées nous permettent d'appréhender la complexité de l'organisation du travail frontalier dans les espaces transfrontaliers concernés. Les principaux bassins d'emploi transfrontaliers que sont Genève, Bâle et Luxembourg ont-ils des dimensions spatiales similaires? Leur zone d'attraction est-elle de taille comparable? Ceci peut nous éclairer sur les fonctions géographiques et socio-économiques du travail frontalier au sein de ces différents espaces transfrontaliers.

Dans cet article, nous faisons l'hypothèse d'une relative spécificité des caractéristiques spatiales et socioprofessionnelles de la main-d'œuvre frontalière en fonction des différents espaces d'emploi en Suisse et au Luxembourg. La réponse à cette question est importante pour comprendre les fonctions socio-économiques des emplois frontaliers. Le travail frontalier permet-il seulement de combler les besoins en main-d'œuvre, de constituer en somme un simple instrument d'ajustement quantitatif? Ou bien permet-il d'approvisionner ces pôles transfrontaliers en compétences spécifiques, en permettant un instrument d'ajustement qualitatif?

Nous focaliserons l'analyse sur les principaux pôles d'emploi transfrontaliers suisses et luxembourgeois aux frontières de la France. Pour ces territoires d'emploi très attractifs, notre attention portera donc sur les différences de spatialité (par exemple de distances dans les navettes transfrontalières) ou de structure de l'emploi (par exemple dans les profils des frontaliers).

Pour étayer notre hypothèse, nous nous appuierons sur une exploitation des données du recensement français de la population (INSEE, 2014). Nous mobiliserons également des données publiées par les offices statistiques suisses et luxembourgeois (voir encart méthodologique).

Encart méthodologique

Notre étude s'appuie sur les données du recensement français de la population (INSEE, 2014) qui intègre les lieux de travail à l'étranger et permet ainsi de caractériser les profils des travailleurs frontaliers résidant en France selon leur lieu de travail. Les travailleurs frontaliers y sont définis comme les personnes qui ont indiqué un lieu de travail à l'étranger (base déclarative). En plus des variables sociodémographiques traditionnelles, plusieurs variables permettent de décrire leurs profils comme le niveau de diplôme, le secteur d'activité, le statut professionnel... Nous avons par ailleurs calculé des variables plus «géographiques» comme la distance au point-frontière le plus proche.

Il nous a semblé intéressant de nous référer également aux statistiques fournies par les pays de travail de la majeure partie de ces frontaliers, à savoir l'Office statistique Suisse (OFS) et l'Inspection générale de la sécurité sociale luxembourgeoise (IGSS). En Suisse, la STAF (STATistique des Frontaliers) est une statistique de synthèse fondée sur les données du système d'information central sur la migration (SYMIC), de l'assurance vieillesse et survivants (AVS) et de la banque de données de la formation professionnelle initiale (SFPI). Ces statistiques prennent en compte ceux qu'on appelle parfois les «travailleurs frontaliers étrangers», qui ont donc besoin d'un permis de travail frontalier (permis G) pour venir travailler en Suisse. Ne sont pas comptabilisés comme frontaliers les actifs Suisses qui vivent de l'autre côté de la frontière (en France, en Allemagne...) et qui la traversent pour venir travailler dans leur ancien pays de résidence. Au Luxembourg, les données de l'IGSS sont, quant à elles des données administratives qui recensent l'ensemble des personnes affiliées à la sécurité sociale luxembourgeoise et les décrivent par certaines variables comme le secteur d'activité, le statut professionnel ou encore le temps de travail. Elles ne prennent pas en compte les frontaliers occupés dans le secteur international (qui ont une autre sécurité sociale).

Entre ces trois sources (INSEE, OFS et IGSS) transparaissent donc des différences de définition et de prise en compte du phénomène de travail frontalier. Il nous a semblé intéressant de jeter un regard sur la complémentarité de ces sources d'information tout en gardant à l'esprit leurs différences (comme les méthodes et dates de collecte, définitions...).

Les pôles d'emploi transfrontaliers de Genève, Bâle et de Luxembourg sont au cœur de cette analyse, de par leur situation géographique, l'importance des effectifs de travailleurs frontaliers qu'ils attirent, leurs nombreux points communs, mais également leurs différences. Si pour le canton de Genève, la provenance des frontaliers est unique puisqu'ils viennent tous de France, les frontaliers actifs à Bâle et Luxembourg ont des pays de résidence multiples, compte tenu de la situation géographique de ces pôles d'emploi. La résidence peut être en France ou en Allemagne pour les frontaliers actifs à Bâle, et elle peut être en France, en Allemagne ou en Belgique pour les frontaliers actifs à Luxembourg. Les actifs frontaliers occupés à Bâle analysés dans cet article sont ceux des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Pour Luxembourg, il s'agit des onze communes du canton de Luxembourg. Et pour le travail à Genève, il s'agit du canton de Genève (quarante-cinq communes).

Cet article commencera par situer l'importance du travail frontalier à différentes frontières françaises en focalisant sur les frontières franco-suisse et franco-luxembourgeoise. Nous cernerons ensuite les principales caractéristiques spatiales des travailleurs frontaliers résidant en France et ayant un emploi à Genève, Bâle et Luxembourg. Pour ces trois cas d'études, nous préciserons ensuite les caractéristiques socioprofessionnelles des travailleurs frontaliers afin de dégager soit des singularités soit des points communs dans les profils des actifs frontaliers.

L'IMPORTANCE DU TRAVAIL FRONTALIER AUX FRONTIÈRES FRANÇAISES

Sur une longueur totale de 2 900 kilomètres, la France partage ses frontières terrestres avec huit pays (la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, l'Espagne, et les principautés de Monaco et d'Andorre). Cette proximité géographique avec d'autres pays européens a permis de favoriser les mobilités transfrontalières en tout genre (pour achats, loisirs pratiqués de l'autre côté de la frontière, ou encore mobilité résidentielle transfrontalière...) mais aussi et surtout les mobilités de travail frontalier qui nous intéressent ici.

L'ESSOR DU TRAVAIL FRONTALIER

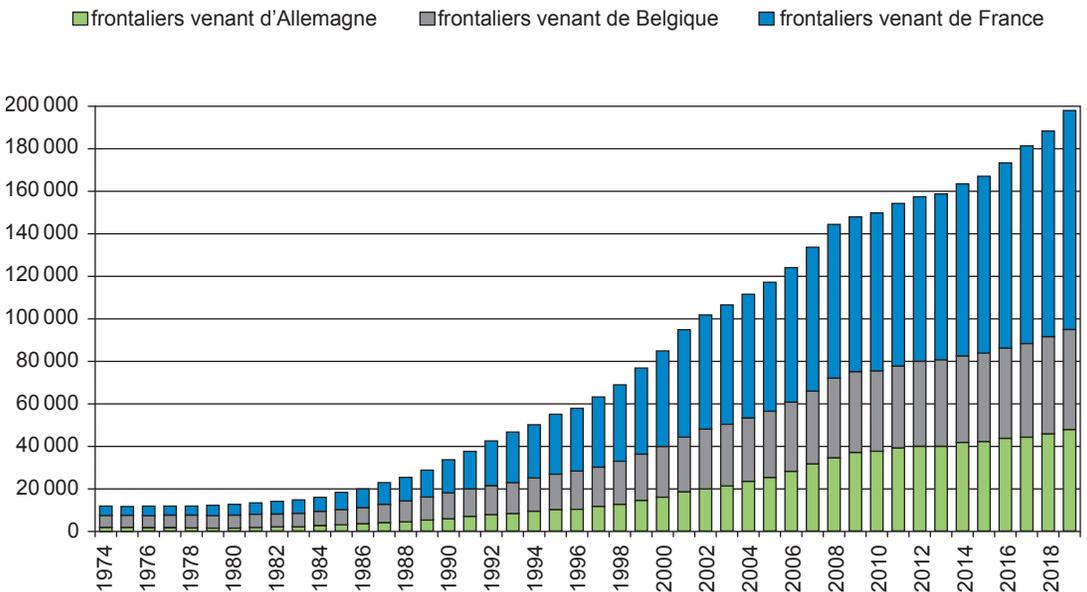
Depuis 1999, le nombre de travailleurs frontaliers résidant en France a fortement progressé, de l'ordre de 50 % (COUDÈNE, LÉVY, 2016). Les principaux pays de travail outre la Suisse (49 % des frontaliers de France) et le Luxembourg (21 %), sont l'Allemagne (12 %), la Belgique (10 %) et Monaco (7 %). Ces mobilités transfrontalières se sont intensifiées dans le temps pour tous les pays frontaliers, excepté pour l'Allemagne. Les données les plus récentes de l'INSEE nous montrent que les plus fortes augmentations ont concerné les travailleurs frontaliers à destination du Luxembourg, de la Suisse et de la Belgique.

Les raisons de cet essor sont nombreuses. L'attractivité des salaires et des emplois constituent le principal élément d'explication. La proximité géographique et culturelle joue également un rôle important. De plus, l'ancienneté de ces mobilités transfrontalières inscrites dans les pratiques sociales locales a évidemment favorisé le développement du travail frontalier, dans les deux sens d'ailleurs, si nous nous situons dans une perspective temporelle plus longue. Historiquement, la France était un important pays d'emploi pour de nombreux frontaliers des pays limitrophes. Elle accueillait, dans les années 1880-1900, 26 000 travailleurs frontaliers dans le Nord et Nord-Est. Ces travailleurs résidaient principalement en Belgique et au Luxembourg (ÉCONOMIE ET STATISTIQUE, 1949, 37) et venaient travailler en France, surtout dans le textile (17 000 frontaliers), dans la métallurgie et le travail des métaux (7 500), et dans la faïencerie (1 500). Aujourd'hui, les flux se sont inversés et sont à destination des pays voisins. La crise des activités économiques historiques (les mines, la sidérurgie, le textile, la métallurgie) a touché de plein fouet ces territoires du nord et de l'est de la France, plus fortement encore dans ses espaces frontaliers. Tout au nord de la Région Grand Est, un des plus importants bastions sidérurgiques de France, le bassin d'emploi de Longwy

a perdu 30 000 emplois suite à la crise de la sidérurgie de la fin des années 1970. De la crise du système productif local, on est passé à une crise de tout un territoire ayant contraint une bonne partie des actifs résidents à la mobilité transfrontalière pour trouver un nouvel emploi.

Le travail frontalier à la frontière franco-luxembourgeoise

Le Luxembourg a vu ses effectifs de travailleurs frontaliers augmenter très fortement depuis les années 1990 (voir fig. 1). L'important développement économique, tiré par une forte croissance de la finance et du secteur des services, implique de grands besoins en main-d'œuvre et en compétences que les résidents à eux seuls ne peuvent combler. Depuis 1990, en près de trente ans, le nombre de travailleurs frontaliers y a été multiplié par six. Fin 2019, ils ont dépassé le seuil des 200 000 et ils représentent aujourd'hui près de 45 % des actifs salariés du pays, à côté des nationaux (27 % des effectifs) et des salariés étrangers domiciliés au Luxembourg (28,5 %). La provenance des frontaliers occupés au Luxembourg est multiple. Les frontaliers vivant en France constituent la moitié des effectifs, mais ils ne sont pas seuls à travailler au Luxembourg : un quart des frontaliers vient de Belgique et un quart d'Allemagne.



Source : Université du Luxembourg, d'après les données IGSS/CCSS (données annuelles).

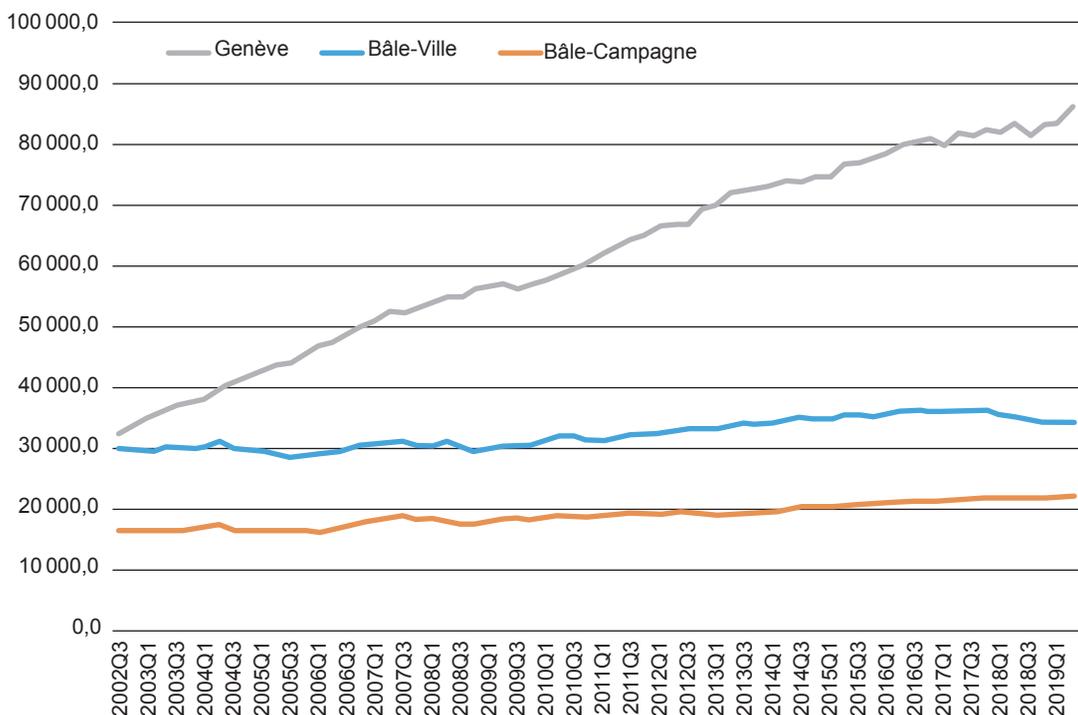
Figure 1 : Évolution des salariés frontaliers actifs au Luxembourg selon le pays de résidence (1974-2019)

Le travail frontalier dans les cantons de Genève et Bâle

Les cantons suisses de Genève et de Bâle ont également connu une hausse importante de leurs effectifs frontaliers: très forte à Genève, la hausse a été beaucoup plus lente dans le canton de Bâle (divisé en deux demi-cantons: Bâle-Ville et Bâle-Campagne). Elle affiche par ailleurs une baisse à Bâle-Ville en fin de période.

Petit canton francophone, Genève est très densément peuplé. Il partage une frontière assez longue avec la France voisine. Il est aujourd'hui le principal canton de travail des frontaliers actifs en Suisse. En 2019, près de 85 900 travailleurs frontaliers venant de France y sont occupés (données STAF, 2^e trimestre), représentant environ 23 % des emplois du canton. Leur hausse est impressionnante: leur effectif a été multiplié par plus de trois sur les vingt dernières années (voir fig. 2).

Par ailleurs, un effectif d'environ 33 800 frontaliers travaille à Bâle-Ville et 21 750 dans le canton de Bâle-Campagne au 2^e trimestre 2019. L'évolution des



Source : STAF (Statistique des frontaliers, trimestrielles).

Note: les effectifs de frontaliers actifs à Bâle-Ville et Bâle-Campagne comprennent à la fois les frontaliers résidant en France et en Allemagne.

Figure 2: Évolution des travailleurs frontaliers dans les cantons de Genève et Bâle (2002-2019)

effectifs de frontaliers a été beaucoup plus lente qu'à Genève. Les deux demi-cantons bâlois attirent des frontaliers venant des deux pays voisins : la France et l'Allemagne. Une légère majorité de frontaliers vient de France, mais ce pourcentage est en baisse depuis 2002. Les évolutions des effectifs attestent effectivement d'une hausse beaucoup plus forte des frontaliers en provenance d'Allemagne que de France. Ce sont très probablement les difficultés linguistiques rencontrées par les Français pour s'insérer dans un marché de l'emploi majoritairement germanophone qui expliquent ces évolutions. Néanmoins, il semblerait que ces trois dernières années montrent un ralentissement dans la baisse de la proportion des frontaliers de France à Bâle.

Tout comme elle avait pu être notée pour le Luxembourg, la proximité dans les activités économiques réalisées de part et d'autre de la frontière est également forte avec la Suisse. L'industrie horlogère développée en Suisse a pu ainsi historiquement s'alimenter grâce à la main-d'œuvre frontalière qualifiée dans ce domaine. Les relations entre les deux pays sont également anciennes et les échanges transfrontaliers nombreux même si la Suisse ne fait pas partie de l'Union européenne. Par le passé, les échanges avaient souvent lieu dans le sens inverse : les travailleurs suisses occupaient un emploi en France (KRONENBERGER, 2014).

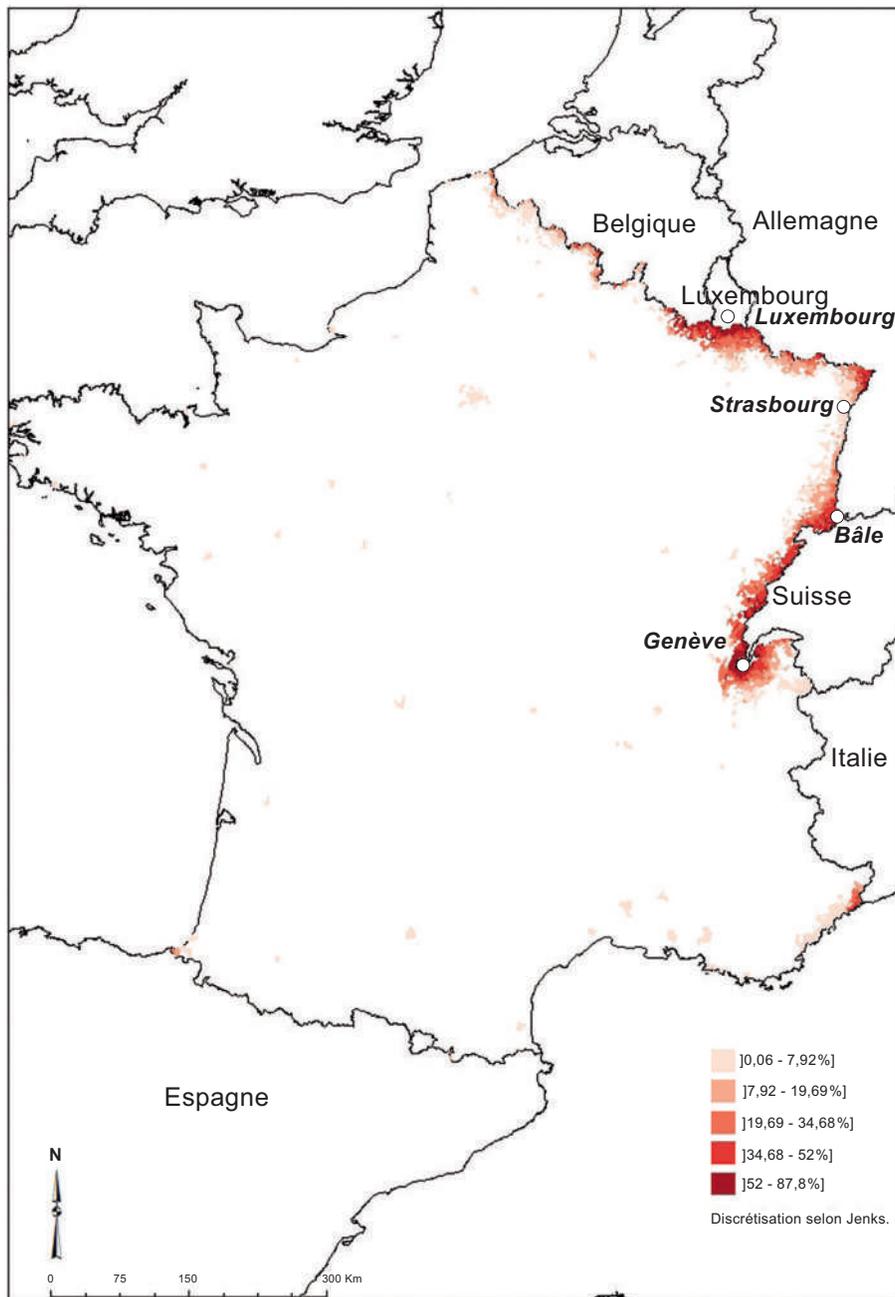
Même si le travail frontalier s'est fortement intensifié, il reste néanmoins un phénomène très localisé géographiquement.

UN PHÉNOMÈNE DE PROXIMITÉ

Une exploitation fine des données issues du recensement INSEE de la population de 2013 nous permet de préciser les dimensions spatiales du travail frontalier aux différentes frontières de la France.

Si le travail frontalier représente une faible part (1,5 %) de l'ensemble des actifs résidant en France métropolitaine (INSEE, 2013), ces proportions sont nettement plus importantes à proximité des frontières. De plus, elles varient fortement selon les territoires et les pays d'emploi. Si nous utilisons les données au niveau des communes, la carte indiquant la part des navetteurs transfrontaliers parmi les actifs résidant dans la commune (voir fig. 3) montre l'importance du phénomène à proximité directe des frontières, en particulier du nord et de l'est de la France (PIGERON-PIROTH *et al.*, 2018). Plus les communes sont proches des frontières, plus fortes sont les proportions de leurs habitants qui travaillent de l'autre côté de la frontière, avec des pourcentages allant jusqu'à 87 % des habitants de la commune ayant un emploi (actifs occupés). C'est à proximité du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse que l'on note d'ailleurs les proportions les plus élevées de frontaliers parmi les actifs occupés des communes de résidence (voir fig. 3).

À l'inverse, la carte du relief en France (fig. 4) apporte un élément d'explication géographique à l'absence de travailleurs frontaliers aux frontières franco-italienne, franco-espagnole (mis à part quelques points de contacts localisés), ou encore du canton suisse du Valais. La carte du réseau autoroutier (fig. 5) vient appuyer cette difficile connexion avec l'Italie et l'Espagne, et souligne au contraire la présence de connexions routières et autoroutières avec Luxembourg-Ville, Bâle ou encore Genève.



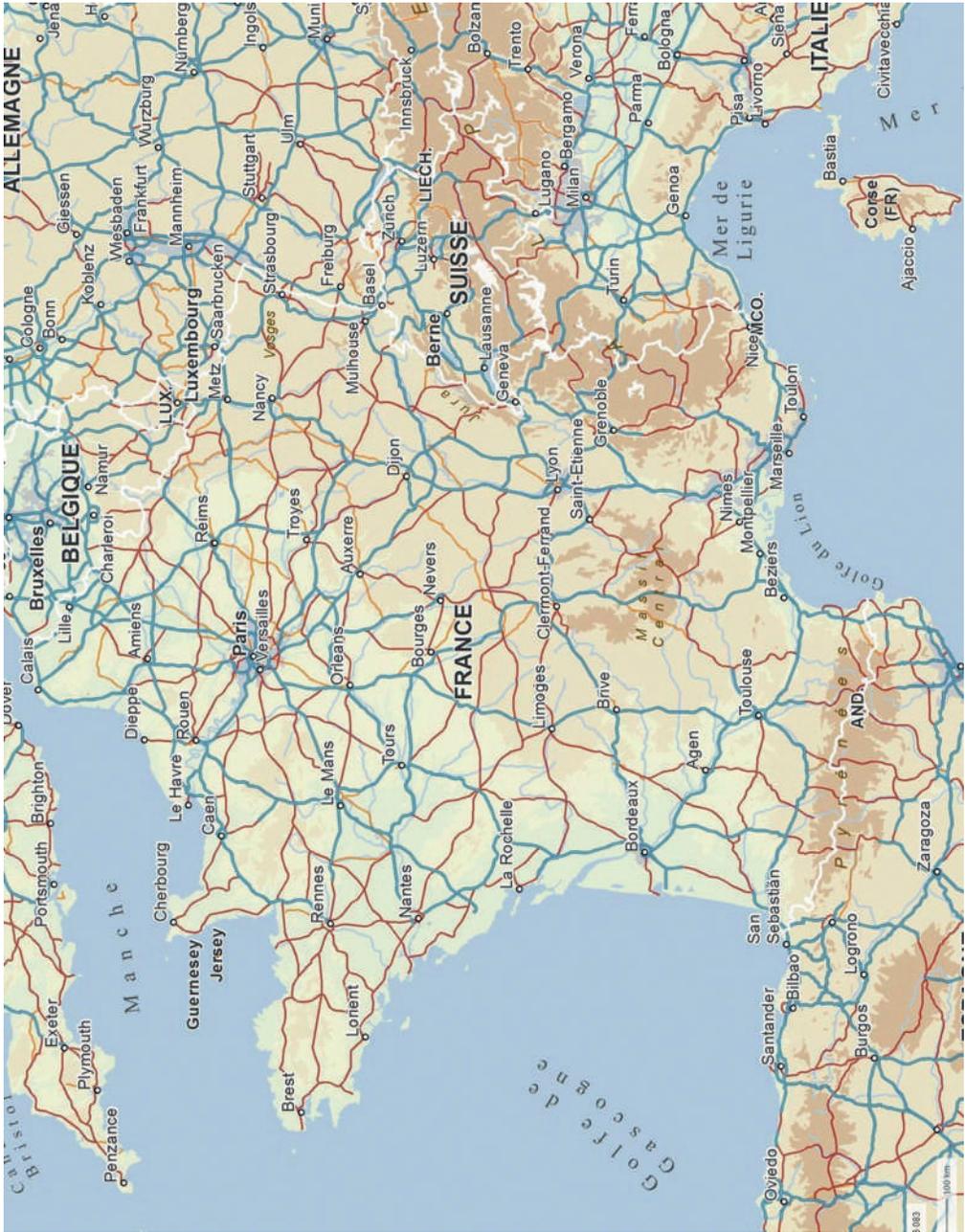
Source : cartographie I. Pigeron-Piroth d'après les données INSEE 2013.

Figure 3 : Part des navetteurs transfrontaliers parmi les actifs ayant un emploi selon la commune de résidence (données INSEE 2013)



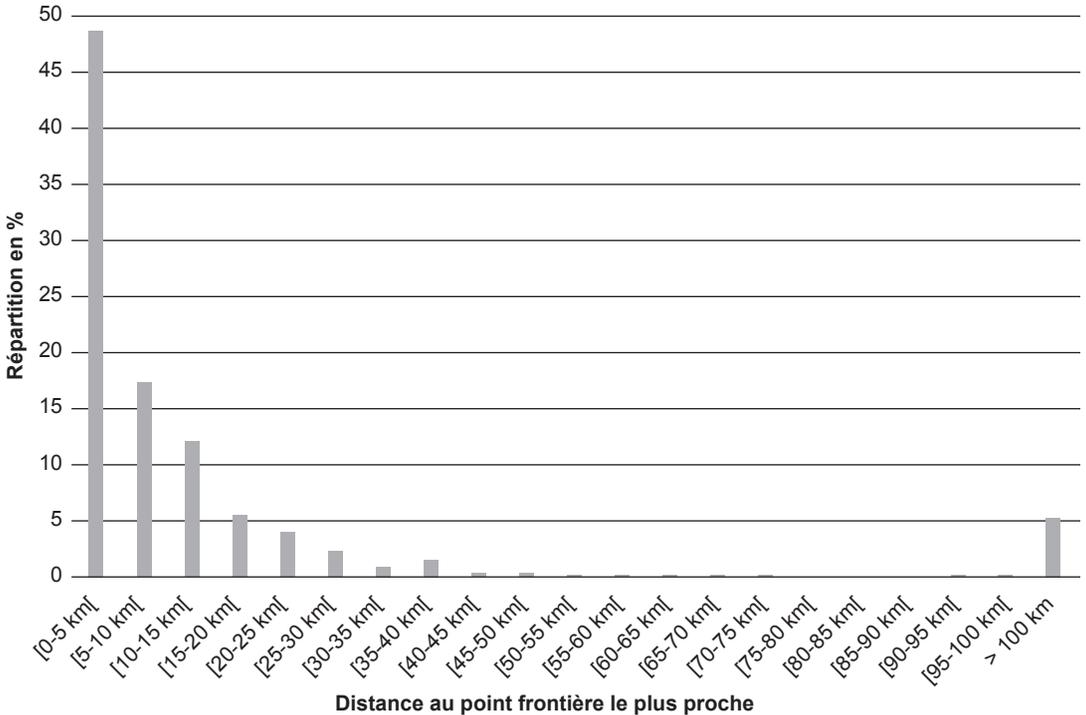
Source : www.cartes-2-france.com/

Figure 4 : Carte des reliefs de la France



Source : www.cartes-2-france.com/

Figure 5: Carte des principales liaisons routières et autoroutières



Source : Université du Luxembourg, d'après les données INSEE (RP2013).

Note: la distance est calculée entre le centroïde de la commune de résidence et le point frontière le plus proche.

Figure 6: Répartition des frontaliers de France selon la distance à la frontière

Le travail frontalier est un phénomène de proximité. Sur l'ensemble des travailleurs frontaliers vivant en France, la plupart d'entre eux résident à proximité directe des frontières. En 2013, un peu moins d'un travailleur frontalier sur deux (48 %) réside à moins de 5 kilomètres d'une frontière. Deux frontaliers sur trois (66 %) sont domiciliés à moins de 10 kilomètres d'une frontière. Au-delà de 50 km des frontières (si l'on excepte l'effet d'agrégation au-delà de 100 km, qui intègre souvent des villes de plus grande taille) (voir fig. 6), ces mobilités frontalières deviennent rares, pour ne pas dire inexistantes.

Une fois l'importance du travail frontalier soulignée aux frontières françaises, il importe à présent d'analyser plus en détail les dimensions spatiales des mobilités transfrontalières vers le Luxembourg et la Suisse. Il est important de rappeler, en effet, que les conditions de déplacement (dont les distances à parcourir) constituent une dimension essentielle des emplois frontaliers. Elles ont en effet de nombreux impacts sur leur quotidien, leurs espaces de vie...

LES DIMENSIONS SPATIALES DU TRAVAIL FRONTALIER AU LUXEMBOURG ET EN SUISSE

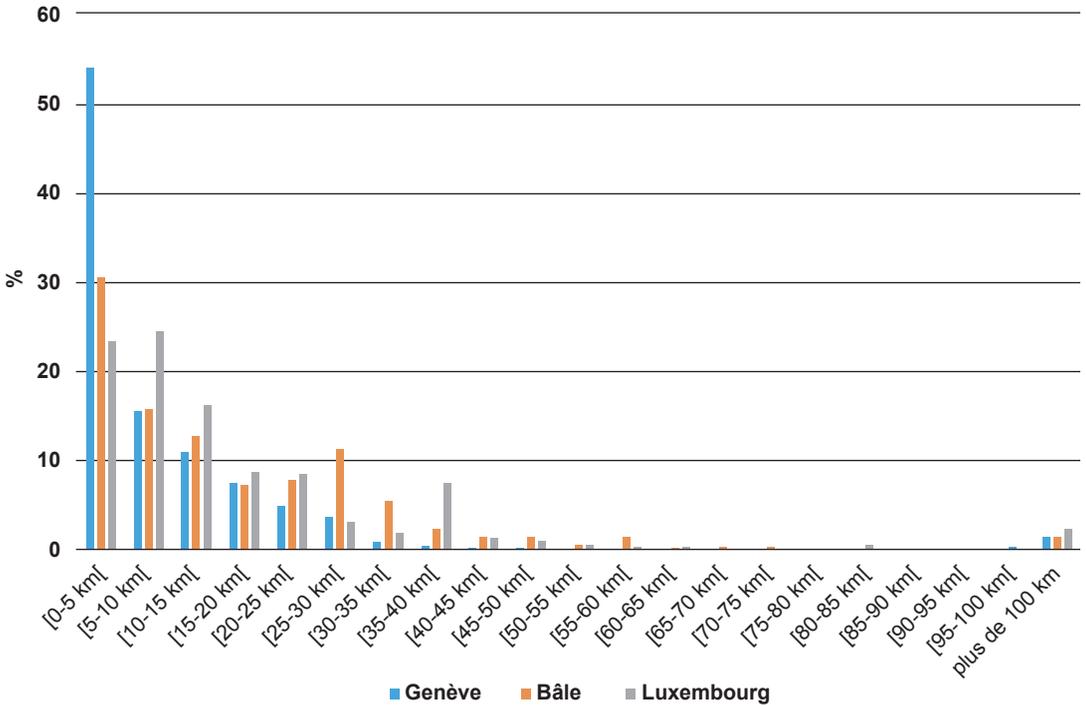
Le Luxembourg et la Suisse emploient plus d'un demi-million de frontaliers. Le travail frontalier est ancré dans les économies locales et l'analyse dans une perspective comparative a donné lieu à une récente étude de l'emploi, du quotidien et des perceptions des travailleurs frontaliers en Suisse et au Luxembourg (PIGERON-PIROTH, WILLE, 2019). Analyser les aspects spatiaux de ces mobilités transfrontalières est également révélateur de similitudes aux frontières franco-suisse et franco-luxembourgeoise, mais aussi de différences, qu'il importe de cerner à présent dans cette seconde partie. Tout d'abord, ce sont les polarisations du travail frontalier qui apparaissent plus ou moins fortes d'un espace à l'autre.

UNE POLARISATION DU TRAVAIL FRONTALIER DIFFÉRENTE SELON LES PÔLES D'EMPLOI

Selon les pays de travail, la localisation résidentielle des frontaliers laisse entrevoir des différences de polarisations et d'aires d'influence des divers pôles d'emploi étrangers, mais aussi des différences dans la structure des communes françaises proches des frontières.

En focalisant sur les trois pôles d'emplois transfrontaliers de Genève, Bâle et Luxembourg, il apparaît que plus de la moitié (54%) des frontaliers de France actifs dans le canton de Genève résident à moins de 5 kilomètres de la frontière suisse. Alors que les zones d'attraction de Bâle et de Luxembourg sont beaucoup plus étendues (voir fig. 7). Cette forte proximité de la frontière s'explique également par la forme du canton de Genève, dont la frontière avec la France est très longue et qui est littéralement « entouré » de villages français. Les travailleurs frontaliers actifs à Bâle et à Luxembourg sont majoritairement domiciliés à proximité directe des frontières, également, mais de manière beaucoup moins nette que pour Genève (respectivement 31% et 24% des actifs occupés à Bâle et Luxembourg vivent à moins de 5 km de la frontière). L'attraction de Bâle et de Luxembourg va bien au-delà de la proximité directe de la frontière, notamment du fait de la présence de grandes villes, de plus de 100 000 habitants, éloignées des frontières, comme Mulhouse et Metz ou encore Nancy, bien desservies par les réseaux ferroviaires et routiers (mais également de bus transfrontaliers pour ce qui concerne Metz). Pour ce qui est des actifs frontaliers occupés à Luxembourg, il importe de préciser par ailleurs que cette ville-capitale se situe à une vingtaine de kilomètres de la frontière française, ce qui rallonge encore les distances totales parcourues par les frontaliers qui y travaillent (puisque les distances apparaissant sur le graphique sont celles jusqu'à la frontière).

Dans les communes françaises à moins de 5 km des frontières luxembourgeoises, plus de la moitié des actifs occupés exerce une activité de l'autre côté de la frontière (voir fig. 8). Il s'agit majoritairement de petites communes qui n'offrent pas (ou peu) d'emplois et qui sont souvent géographiquement plus proches des pôles d'emplois luxembourgeois que des pôles d'emplois français. Ces communes, par ailleurs très attractives pour les frontaliers souhaitant se rapprocher de la frontière, ont pour la plupart connu une croissance démographique très importante. Lorsque



Source : Université du Luxembourg, d'après les données INSEE (RP2013).

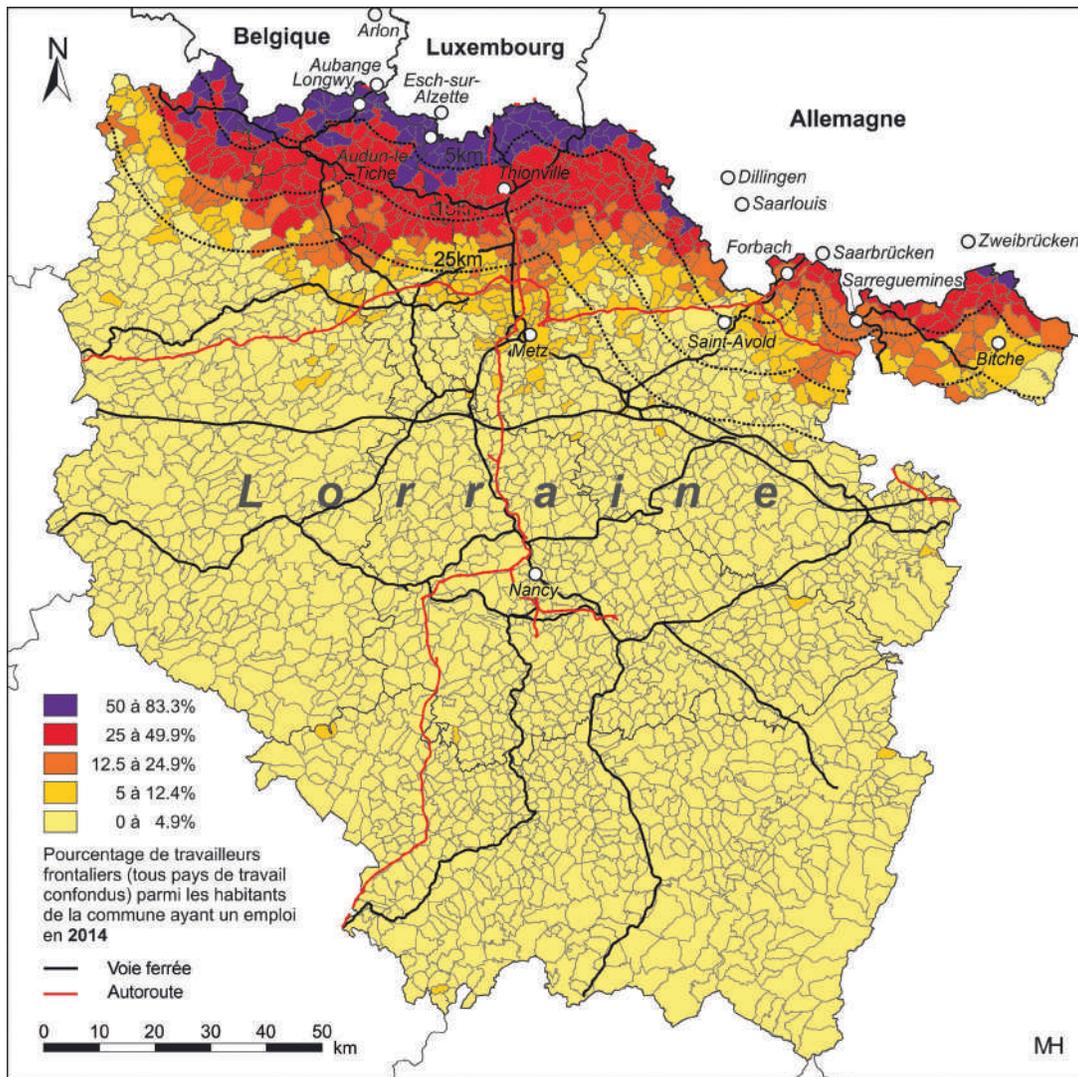
Note : la distance est calculée entre le centroïde de la commune de résidence et le point frontière le plus proche (du pays de travail).

Note de lecture : en 2013, 54% des frontaliers habitant en France et travaillant dans le canton de Genève résident à moins de 5 kilomètres de la frontière suisse. C'est le cas de 31% des frontaliers de France travaillant dans le canton de Bâle.

Figure 7 : Répartition des frontaliers habitant en France selon la distance au canton de travail

l'éloignement de la frontière luxembourgeoise augmente, la proportion de frontaliers dans les communes diminue, mais reste importante jusqu'à la ville de Metz, suivant le tracé de l'autoroute A31 desservant le Luxembourg et de la ligne de chemin de fer comportant une ligne TGV.

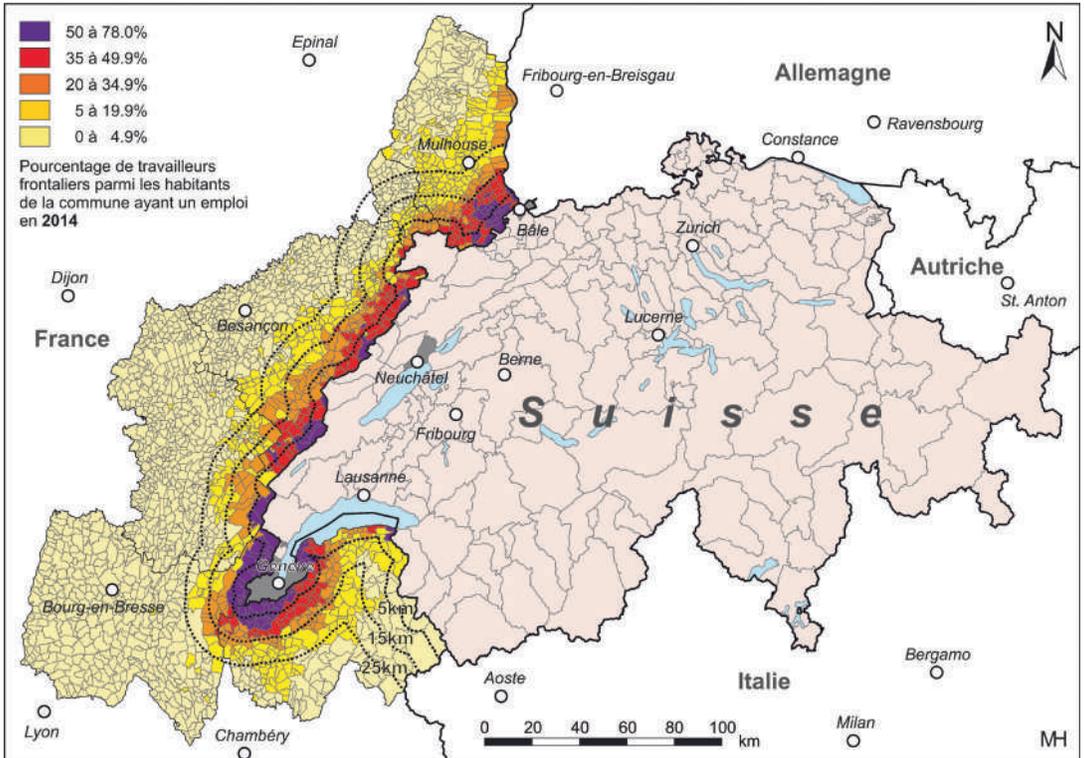
Au nord de la Lorraine, les proportions de frontaliers ont évolué dans le temps (HELPER, PIGERON-PIROTH, 2019). Depuis 1999, on a pu constater une forte hausse des proportions de frontaliers dans les communes lorraines, y compris dans des communes plus éloignées des frontières. À une distance de 15 à 25 km des frontières luxembourgeoises, la quasi-totalité des communes ne dépassaient pas les 25% de travailleurs frontaliers parmi leurs actifs en 1999, alors qu'aujourd'hui cette part se situe entre 25% et 50% pour un grand nombre de communes. Occupés au Luxembourg, les travailleurs frontaliers viennent ainsi de plus en plus loin.



Source: Données INSEE (RP2014), cartographie Malte Helfer (Université du Luxembourg).

Figure 8: Pourcentage de travailleurs frontaliers parmi les habitants des communes lorraines ayant un emploi (en 2014)

Dans les communes françaises proches du canton de Genève, le travail frontalier concerne également un pourcentage important d'actifs résidents, parfois plus de la moitié, comme en atteste la figure 9. À proximité directe de Genève (moins de 5 km de la frontière), les pourcentages de frontaliers parmi les actifs sont très élevés. Le maximum est atteint à Veigy-Foncenex, commune directement frontalière, avec 71 % des actifs qui



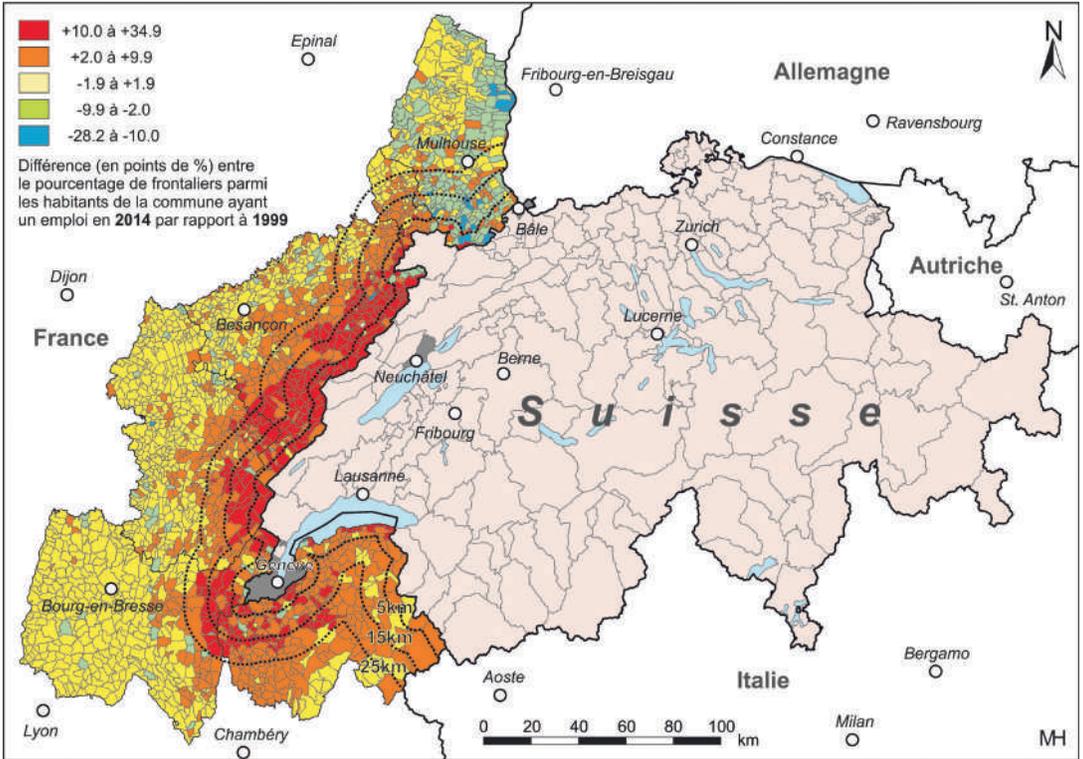
Source : données INSEE (RP2014), cartographie Malte Helfer (Université du Luxembourg).

Figure 9 : Pourcentage de travailleurs frontaliers parmi les habitants des communes françaises ayant un emploi (en 2014)

travaillent dans le canton de Genève. Notons encore Prévessin-Moëns, dans le département de l'Ain, où 67,5% des habitants de la commune ayant un emploi sont frontaliers, ou encore Collonges-sous-Salève avec 65,6% de frontaliers. Jusqu'à 15 km de la frontière, la concentration est encore forte, mais surtout au sud-est de Genève.

L'analyse de la proportion de frontaliers dans les communes françaises¹ proches de Bâle montre également un phénomène de proximité (voir fig. 9). De nombreux villages comptent des proportions très importantes de frontaliers. Saint-Louis, directement frontalière de Bâle est la principale commune de résidence avec 3 500 frontaliers actifs en Suisse (en 2014) qui représentent 41,2% de ses actifs résidents. Néanmoins, entre 1999 et 2014, on a pu constater une baisse de la proportion de

¹ Il serait très intéressant de pouvoir compléter cette carte avec l'analyse des proportions de frontaliers parmi les communes allemandes de résidence. Cette analyse n'a pas été possible faute de données. Il faudrait néanmoins tenir compte dans une telle analyse des différences entre la taille des communes françaises et allemandes.



Source : données INSEE (RP2014), cartographie Malte Helfer (Université du Luxembourg).

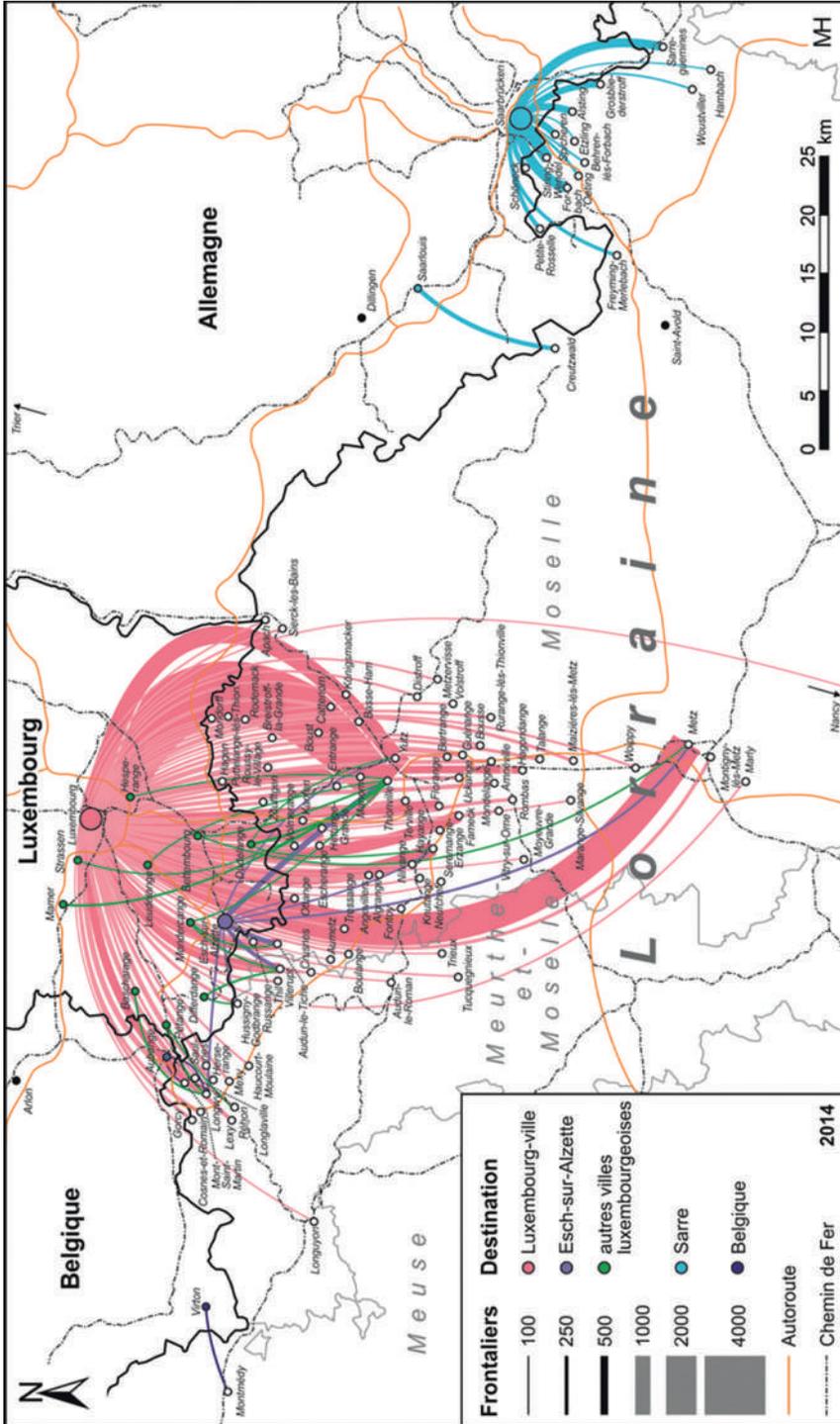
Figure 10: Évolution de la proportion de frontaliers par commune de résidence (1999-2014, en points de %)

frontaliers dans les communes proches de Bâle ou une faible hausse, alors que ces proportions sont en hausse à proximité de Genève (voir fig. 10).

La carte révèle également des pourcentages élevés de frontaliers dans les communes françaises proches des cantons de Vaud, de Neuchâtel et du Jura (que nous n'avons pas pris en compte dans cette étude).

UNE IMPORTANCE MANIFESTE DE L'ACCESSIBILITÉ

Les données INSEE permettent une vue des principaux flux domicile-travail (de plus de 100 personnes) à destination du Luxembourg. L'attraction de Luxembourg ne se limite pas aux communes françaises les plus proches de la frontière. Elle va bien au-delà de Thionville, principale commune de résidence des travailleurs frontaliers (avec près de 4 000 actifs vers Luxembourg en 2014, voir fig. 11), sa voisine Yutz (avec 1 200 frontaliers) ou encore Hettange-Grande (au nord de Thionville, avec 1 200 frontaliers également). Plus au Sud, la ville de Metz compte elle aussi



Source : données INSEE (RP2014), cartographie Malte Hefler (Université du Luxembourg).
 Figure 11 : Flux domicile-travail (par commune) des frontaliers résidant en Lorraine et travaillant au Luxembourg (en 2014)

un flux majeur à destination de Luxembourg (2 000 personnes en 2014), ce qui en fait le second flux le plus important, après Thionville–Luxembourg (voir fig. 11). Malgré son éloignement (environ 45 km de la frontière luxembourgeoise), Metz est bien desservie par le réseau routier (autoroute A31) et ferroviaire, mais aussi par plusieurs lignes de bus transfrontaliers (PIGERON-PIROTH, HELFER, 2019).

Plusieurs communes au sud de Thionville sont également très concernées par le travail frontalier vers la capitale : Fameck, Florange, Hayange comptent chacune entre 700 et 1 000 navetteurs vers Luxembourg. Ces communes d'une population de 10 000 à 15 000 habitants se situent à proximité des axes routiers majeurs conduisant au Luxembourg (notamment les autoroutes A30 et A31).

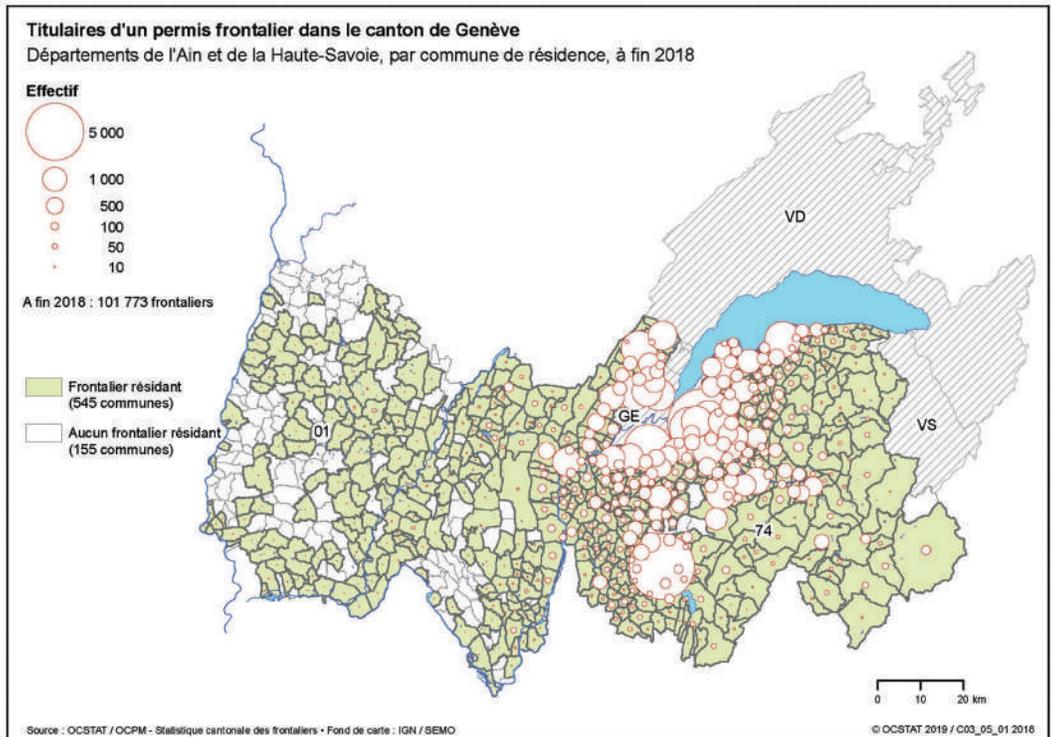
Du côté du canton de Genève, le principal flux domicile–travail concerne 4 500 personnes en 2014 entre Annemasse et Genève d'après l'INSEE. Gaillard et Saint-Julien-en-Geninois voient également un grand nombre de leurs habitants se diriger vers le canton suisse voisin pour y travailler (respectivement 2 400 et 2 300 personnes). On citera encore Ferney-Voltaire, ville située au nord du canton de Genève, dans le département de l'Ain, avec 1 800 frontaliers vers Genève. Ces principaux flux ont la particularité de concerner des mobilités de courte distance (moins de 10 kilomètres jusqu'au centre de Genève). Les caractéristiques particulières de l'environnement géographique avec les reliefs du Jura et du Salève ont des effets manifestes sur les conditions de déplacement des travailleurs frontaliers.

La figure 12, utilisant les données suisses (statistique cantonale des frontaliers), relevées à une date plus récente (2018) permet de situer les principaux lieux de résidence de ces frontaliers (effectifs). Elle montre ainsi l'importance des effectifs de travailleurs titulaires d'un permis frontalier vivant à Annecy.

En ce qui concerne le travail frontalier à Bâle, les villes françaises de Saint-Louis et Mulhouse sont les principaux pourvoyeurs en termes d'effectifs (respectivement 2 300 et 1 100 personnes travaillent à Bâle), la première étant frontalière et la seconde, éloignée d'une trentaine de kilomètres mais bien desservie par l'autoroute A35.

À la lumière de ces observations empiriques portant sur des éléments spatiaux, se précisent des différences aux frontières franco-luxembourgeoise et franco-suisse. Les éléments géographiques, comme le relief, l'accessibilité, les connexions routières et ferroviaires jouent certes un rôle primordial, car ils freinent ou au contraire favorisent les mobilités quotidiennes des travailleurs frontaliers. De même pour les éléments démographiques et économiques (la main-d'œuvre disponible pour s'employer de l'autre côté de la frontière), mais aussi la présence d'un pôle d'emploi de taille suffisante de l'autre côté de la frontière. Sans compter les différentiels liés à la frontière (différences dans la disponibilité des emplois, différences salariales, fiscales, sociales, différences dans les loyers de part et d'autre des frontières...). Il existe également des aspects culturels, linguistiques et historiques qui favorisent les mobilités transfrontalières ou les freinent. De cette analyse, nous retiendrons une première dimension importante du travail frontalier. Il s'agit de sa relative concentration géographique aux abords des frontières aussi bien à proximité du Luxembourg que de la Suisse.

Les mobilités pendulaires transfrontalières ne sont pas neutres sur l'organisation et la structuration de l'espace ainsi que sur la dynamique des emplois frontaliers. Plus la distance est importante et évidemment plus l'occupation d'un emploi fait



Source : OCSTAT statistique cantonale des frontaliers.

Figure 12: Titulaires d'un permis frontalier dans le canton de Genève

l'objet d'arbitrages selon la durée de la navette. Habiter à proximité directe de la frontière, d'un côté ou de l'autre de la frontière peut relever de stratégies individuelles délibérées. Ces différents choix vont impacter les mobilités qui à leur tour vont agir sur l'organisation et la structuration de cet espace.

Afin de compléter ces éléments spatiaux des mobilités transfrontalières, il importe de préciser les autres dimensions du travail frontalier, de nature cette fois-ci socio-économique selon les destinations déclinées en pôles d'emploi.

LES DIMENSIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TRAVAIL FRONTALIER AU LUXEMBOURG ET EN SUISSE : DES CARACTÉRISTIQUES COMMUNES ET DES SPÉCIFICITÉS LOCALES

Au sein des trois pôles d'emploi transfrontaliers étudiés, quelles sont les caractéristiques socio-économiques des frontaliers qui y travaillent ? Sont-elles similaires ? Ou révèlent-elles des spécificités locales ?

DES CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX FRONTALIERS RÉSIDANT EN FRANCE, QUEL QUE SOIT LEUR PAYS/LIEU DE TRAVAIL

Nous pouvons relever plusieurs caractéristiques communes des travailleurs frontaliers résidant en France et ce quel que soit leur pays ou pôle d'emploi de destination. Compte tenu des éléments présentés en première partie, et plus particulièrement du fait qu'une très large majorité (92,5 %) des frontaliers vit dans un ourlet frontalier assez fin (à 40 kilomètres des frontières), nous avons mené les analyses sur cette population vivant à proximité des frontières et potentiellement attirée par un emploi transfrontalier. Les données de l'INSEE mobilisées pour cette étude ont permis de singulariser la population de travailleurs frontaliers par rapport à celle des résidents de la bande frontalière travaillant en France, et ce aux différentes frontières.

Une surreprésentation du genre masculin chez les travailleurs frontaliers

Le travail frontalier concerne davantage les hommes que les femmes (EUROPEAN COMMISSION, 2018). Les hommes travailleurs frontaliers sont systématiquement surreprésentés par rapport au poids qu'ils ont dans la population restée travailler sur place. En effet, les femmes portent encore majoritairement les tâches d'organisation de la vie familiale, complexifiée dans le cas de navettes transfrontalières. Ceci se constate également sur les trois pôles d'emploi transfrontaliers analysés, et de manière encore plus nette pour les frontaliers actifs à Bâle (61,6 % sont des hommes).

Des travailleurs frontaliers relativement plus jeunes

Les travailleurs frontaliers sont dans l'ensemble plus jeunes que ceux qui travaillent dans leur pays de résidence, exception faite du travail frontalier vers l'Allemagne (population vieillissante qui ne connaît pas de réel renouvellement auprès des jeunes actifs, principalement du fait de difficultés linguistiques des plus jeunes). Pour les actifs frontaliers vers d'autres pays, les moins de quarante ans sont surreprésentés par rapport à ceux qui restent travailler en France. Ces chiffres reflètent à la fois l'âge d'entrée dans l'emploi et la durée des carrières qui ne sont pas encore complètes pour la plupart des frontaliers (ou qui peuvent être écourtées par une reprise d'activité en France). Néanmoins, l'analyse détaillée des trois pôles d'emploi transfrontaliers nous révèle que les frontaliers actifs à Bâle sont plus âgés que ceux qui travaillent à Genève ou Luxembourg.

Une surreprésentation de la population immigrée

Un autre point intéressant à analyser est la surreprésentation des populations immigrées² parmi les frontaliers. Si dans l'ensemble des actifs de la bande frontalière travaillant en France, près de 8 % sont des immigrés, cette part est de 32 % parmi les actifs frontaliers en Allemagne. Cette situation est

² Les immigrés sont définis par l'INSEE comme des personnes vivant en France et qui sont nées étrangères à l'étranger.

révélatrice des nombreuses mobilités résidentielles ayant lieu aux frontières, encouragées par les différentiels dans les prix ou les offres immobilières. Ainsi, en Moselle-Est, de nombreux Allemands ont fait le choix de s'installer du côté français et de continuer à travailler en Allemagne, devenant ainsi des travailleurs frontaliers. Le même phénomène s'observe également à proximité de Genève et de Bâle où respectivement 26 % et 18 % des frontaliers sont immigrés (contre 10 % des actifs non frontaliers). On notera par contre que ce phénomène est nettement moins fort côté luxembourgeois où seuls 12 % des frontaliers sont des immigrés. Ces travailleurs ayant élu domicile de l'autre côté de la frontière sont parfois appelés des « *elastic migrants* », car malgré leur déménagement, ils continuent à pratiquer leur activité salariée, mais aussi leurs loisirs, achats... dans leur ancien pays de résidence (VAN HOUTUM, GIELIS, 2006 ; BOLZMAN, VIAL, 2007).

Une faible représentation des professions agricoles, non-salariées et du secteur public en général

Certaines activités s'exercent plus difficilement de l'autre côté de la frontière en raison de la complexité liée aux différences de législations, de reconnaissance de diplômes ou encore de couverture sociale. Très peu de travailleurs frontaliers exercent ainsi une activité agricole ou non salariée (artisans, commerçants, chef d'entreprise), par rapport aux actifs occupés en France. Pour les activités salariées, des secteurs comme celui de l'administration publique/enseignement/santé occupent très peu de frontaliers, en particulier en Allemagne (9,4 %) et au Luxembourg (8,8 %), alors que près du tiers des actifs de la bande frontalière occupés en France y exercent leur activité. Il s'agit en effet de secteurs parfois qualifiés de « protégés », dans lesquels il est souvent nécessaire de pratiquer la (les) langue(s) du pays voire de disposer de la nationalité, ce qui limite encore plus l'accès des non-résidents voire des non-nationaux à ces postes (PIGERON-PIROTH, 2009). Les mêmes remarques peuvent être faites dans les pôles d'emploi de Bâle et de Luxembourg (respectivement 8 % et 9 % des frontaliers sont occupés dans l'administration publique/enseignement/santé). À Genève, par contre, les frontaliers sont 18,5 % à travailler dans ce secteur, car ils sont très nombreux dans la santé. Les données de la Statistique des frontaliers (OCSTAT) nous apprennent en effet que 12,6 % des frontaliers travaillent dans la santé dans le canton de Genève (surtout des femmes) mais seulement 1 % dans l'administration publique et 3,5 % dans l'enseignement (STAF, 2019, 2^e trimestre).

Des emplois à durée indéterminée et à temps complet plus fréquents chez les travailleurs frontaliers

Les actifs frontaliers exercent très majoritairement (et beaucoup plus souvent que les actifs occupés en France) une activité à temps complet. Il est probable également que les déplacements plus longs soient moins compatibles (ou « rentables ») dans le cas d'une activité à temps partiel. Quelle que soit leur destination, les travailleurs frontaliers sont très majoritairement (et beaucoup plus que les actifs restés sur place) engagés en contrats à durée indéterminée (CDI) : 90,2 % d'entre eux au Luxembourg et 88,8 % en Suisse contre 75 % pour ceux

restés en France. Pour les frontaliers occupés à Bâle, ce taux est de 92,5 % et pour ceux de Genève de 86,6 %. L'emploi stable semble donc constituer la norme pour les frontaliers, où il est largement surreprésenté. Cette relative stabilité des contrats de travail favorise une certaine durabilité de ces emplois frontaliers et autorise ainsi des carrières longues dans l'activité professionnelle de l'autre côté des frontières. Elle permet aussi de fidéliser la main-d'œuvre frontalière dans un contexte de développement économique important ou encore de l'apparition de tensions sur des métiers du fait de pénurie de la main-d'œuvre comme dans la construction, l'industrie manufacturière, le social, etc. Mais rappelons que les législations du travail ne sont pas les mêmes dans les pays concernés et que les modalités de rupture d'un contrat de travail à durée indéterminée sont très variables d'un pays à l'autre.

Le développement du travail frontalier s'est accompagné d'une relative diversification de ses formes, avec l'apparition notamment du travail intérimaire transfrontalier. 2,5 % des frontaliers de France occupés à Bâle, 2 % de ceux travaillant à Genève et 2,5 % de ceux travaillant à Luxembourg ont été placés par une agence d'intérim. Cette forme particulière d'emploi constitue pour les entreprises une possibilité de faire face plus rapidement à des évolutions conjoncturelles de l'emploi, mais constitue également de plus en plus souvent un moyen de recrutement (le contrat d'intérim constituant en quelque sorte une période d'essai pour les entreprises) (BELKACEM, PIGERON-PIROTH, 2016; BELKACEM *et al.*, 2016). Les agences d'intérim sont devenues d'importants acteurs de gestion des ressources humaines. Tout en favorisant l'insertion professionnelle des travailleurs sur le marché du travail transfrontalier, elles ont développé de nouvelles prestations de service comme le conseil en gestion des ressources humaines, la formation, l'out-placement, le portage salarial, etc. Dans cette perspective, elles ont développé de véritables stratégies de maillage de l'espace transfrontalier pour se rapprocher à la fois de clients potentiels de l'autre côté de la frontière comme les entreprises utilisatrices et surtout des réserves de main-d'œuvre disponibles à la suite des restructurations industrielles comme celles dans le nord et l'est de la France. Néanmoins, le recours à l'intérim transfrontalier n'est pas sans poser un certain nombre de questions, liées aux chevauchements des législations qui s'appliquent, surtout lorsqu'il s'agit de travail intérimaire détaché, c'est-à-dire que le travailleur, l'entreprise de travail temporaire (son employeur) et l'entreprise utilisatrice (là où est effectuée la mission) sont séparés par une ou plusieurs frontières (BELKACEM, PIGERON-PIROTH, 2016).

DES SPÉCIFICITÉS LOCALES

S'il est des caractéristiques sociodémographiques plus ou moins communes aux travailleurs frontaliers selon les différents territoires frontaliers, nous pouvons relever quelques spécificités territoriales tenant à la singularité des besoins en main-d'œuvre selon les différents types de pôles d'emploi frontaliers. Il importe donc à ce niveau de l'analyse de cerner les caractéristiques des systèmes productifs locaux qui définissent ces pôles d'emploi frontaliers. Ainsi, tous les frontaliers de France actifs en Suisse n'ont pas le même profil, les pôles d'emplois comme Genève ou Bâle étant par exemple très différents. Par ailleurs, les lieux

de résidence ont également des particularités locales en termes de formation, de main-d'œuvre disponible, qui contribuent également à expliquer les différences dans les profils.

Les différents statuts des travailleurs frontaliers : des ouvriers aux cadres et professions intellectuelles supérieures

Le travail frontalier à Bâle est celui qui comptabilise le plus d'ouvriers (35,1 %), par rapport aux deux autres pôles d'emploi transfrontaliers, mais aussi par rapport aux actifs de la bande frontalière qui travaillent en France (voir fig. 13). Les industries chimique et pharmaceutique (avec notamment la présence de grandes entreprises du secteur comme Novartis, Roche...) sont en effet très présentes à Bâle et attirent de nombreux travailleurs frontaliers.

Autre statut sur lequel les différences sont importantes entre les travailleurs frontaliers : les cadres et professions intellectuelles. À Luxembourg, Genève, ainsi que Bâle, ce statut est bien présent chez les frontaliers. Cette catégorie socioprofessionnelle constitue le révélateur des besoins de ces métropoles transfrontalières, notamment en activités métropolitaines et en personnel hautement qualifié sur des emplois souvent de responsabilité.

(% EN COLONNES)	NON-FRONTALIERS	TRAVAIL FRONTALIER À ...		
		LUXEMBOURG	BÂLE	GENÈVE
Agriculteurs	1,2	0,0	0,0	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	6,6	1,3	1,6	2,7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	13,7	16,8	19,2	23,6
Professions intermédiaires	25,7	24,0	24,3	30,9
Employés	29,4	34,8	19,7	23,7
Ouvriers	23,4	23,0	35,1	19,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Université du Luxembourg, d'après les données INSEE (RP2013).

Champ : Personnes habitant en France à moins de 40 kilomètres d'une frontière (distance entre le centroïde de la commune de résidence et le point-frontière le plus proche).

Note de lecture : en 2013, 23,4 % des habitants de la bande frontalière (moins de 40 km des frontières terrestres) travaillant en France sont ouvriers. C'est le cas de 35,1 % des travailleurs frontaliers de France occupés à Bâle. N.B. : Bâle regroupe les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Luxembourg comprend les onze communes du canton de Luxembourg. Pour Genève, il s'agit du canton de Genève.

Figure 13 : Répartition des actifs de la bande frontalière selon les catégories socio-professionnelles pour les frontaliers actifs à Genève, Bâle et Luxembourg (en 2013)

Grande hétérogénéité des secteurs d’activité des frontaliers selon les lieux de travail

L’analyse des secteurs d’activité des frontaliers est révélatrice de grandes disparités entre les pays de travail, signe que les travailleurs frontaliers permettent de répondre aux besoins de main-d’œuvre des marchés de l’emploi situés de l’autre côté de la frontière. Ces besoins ne sont en effet pas identiques selon les pays et les pôles d’emploi.

Les frontaliers actifs à Bâle sont très présents dans le secteur industriel (voir fig. 14). Les activités en question (industrie chimique et pharmaceutique...) sont des secteurs d’activité historiques comme nous l’avons souligné. Nous faisons la même observation pour le canton suisse de Neuchâtel (industrie horlogère) ou encore au sud du Luxembourg (industrie sidérurgique). Les travailleurs frontaliers ont permis un apport de main-d’œuvre ayant les profils souhaités, soit parce que le même type d’activité s’est développé dans leur pays de résidence (par exemple la sidérurgie en Lorraine, Allemagne et Luxembourg), soit parce que des savoir-faire sont liés au territoire (par exemple l’horlogerie dans le Jura, français et suisse). Les éléments de contexte, notamment historiques, permettent en effet d’expliquer une partie de ces mobilités qui se sont affranchies des frontières depuis longtemps.

(% EN COLONNES)	NON-FRONTALIERS	TRAVAIL FRONTALIER À		
		LUXEMBOURG	BÂLE	GENÈVE
Agriculture	1,9	0,1	0,1	0,3
Industrie	14,8	8,3	36,2	14,0
Construction	7,0	7,7	7,8	6,3
Commerce, transports et services	43,7	75,2	47,7	60,8
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	32,6	8,7	8,1	18,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Université du Luxembourg, d’après les données INSEE (RP2013).

Champ : Personnes habitant en France à moins de 40 kilomètres d’une frontière (distance entre le centroïde de la commune de résidence et le point-frontière le plus proche).

Note de lecture : en 2013, 43,7% des habitants de la bande frontalière (moins de 40 km des frontières terrestres) travaillant en France sont occupés dans le commerce, transports et services. C’est le cas de 75,2% des travailleurs frontaliers actifs à Luxembourg. N.B. : Bâle regroupe les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Luxembourg comprend les onze communes du canton de Luxembourg. Pour Genève, il s’agit du canton de Genève.

Figure 14 : Répartition selon les secteurs d’activité pour les frontaliers actifs à Genève, Bâle et Luxembourg (en 2013)

Des différences apparaissent dans les secteurs d'activité des frontaliers selon les pôles d'emploi. À Luxembourg, trois frontaliers sur quatre sont occupés dans le secteur des services, du commerce et des transports. Dans une proportion un peu moins forte mais importante (60%), nous trouvons cette même caractéristique dans le pôle transfrontalier de Genève. Si ce secteur services/commerce/transport reste le principal secteur d'activité des frontaliers actifs à Bâle, celui de l'industrie est en revanche plus fréquent qu'ailleurs, car il attire un tiers des frontaliers. Ainsi, il n'existe pas un profil unique de travailleur frontalier, mais différents types de profils, selon les besoins des territoires d'emploi.

Des divergences dans les niveaux de diplômes des frontaliers

Les informations sur les niveaux de diplôme des frontaliers sont plutôt rares, surtout si on peut les comparer selon les lieux de travail et avec celles des actifs non frontaliers. Les niveaux de diplômes des frontaliers sont également très variables d'un pôle d'emploi à l'autre. Luxembourg, Genève, et dans une moindre mesure Bâle, montrent une très nette surreprésentation des frontaliers ayant fait des études supérieures, ce qui est lié aux activités métropolitaines de ces métropoles transfrontalières à la recherche de profils très diplômés (voir fig. 15). Par ailleurs, l'importance des CAP/BEP (diplômes professionnels) à Bâle témoigne de la présence de qualifications spécifiques liées aux activités industrielles. On notera enfin que les travailleurs frontaliers sont peu nombreux à ne disposer d'aucun diplôme.

(% EN COLONNES)	NON-FRONTALIERS	TRAVAIL FRONTALIER À		
		LUXEMBOURG	BÂLE	GENÈVE
Sans diplôme	17,8	11,5	12,3	10,1
CAP/BEP	27,3	23,2	38,4	21,9
Baccalauréat	20,2	18,0	16,0	18,7
Diplôme d'études supérieures	34,7	47,3	33,3	49,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Université du Luxembourg, d'après les données INSEE (RP2013)

Champ : Personnes habitant en France à moins de 40 kilomètres d'une frontière (distance entre le centroïde de la commune de résidence et le point-frontière le plus proche).

Note de lecture : en 2013, 34,7% des habitants de la bande frontalière (moins de 40 km des frontières terrestres) travaillant en France ont un diplôme d'études supérieures. C'est le cas de 47,3% des travailleurs frontaliers actifs à Luxembourg. N.B. : Bâle regroupe les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Luxembourg comprend les onze communes du canton de Luxembourg. Pour Genève, il s'agit du canton de Genève.

Figure 15 : Répartition selon les niveaux de diplôme pour les frontaliers actifs à Genève, Bâle et Luxembourg (en 2013)

CONCLUSION

Cette étude a permis d'interroger les principales dimensions spatiales et socio-économiques du travail frontalier aux différentes frontières de la France, et en particulier à la frontière franco-luxembourgeoise et franco-suisse, dans le but de mieux cerner les fonctions socio-économiques du travail frontalier. Trois pôles d'emplois transfrontaliers (Luxembourg, Genève et Bâle), certes différents mais qui ont en commun la forte présence de travailleurs frontaliers et l'ancrage du travail frontalier dans leur économie locale, ont été analysés. Nous avons fait l'hypothèse d'une relative spécificité des caractéristiques spatiales et socioprofessionnelles des emplois frontaliers en fonction des différents territoires frontaliers. L'analyse empirique nous livre des premiers éléments de validation.

L'analyse spatiale souligne l'importance de la proximité des frontières et de l'accessibilité. Elle laisse aussi entrevoir des différences non seulement dans la répartition géographique des frontaliers (plus ou moins proche des frontières) mais aussi dans leur importance parmi les actifs des communes françaises de résidence (plus ou moins forte), soulignant des phénomènes d'attraction, voire de « dépendance » aux emplois offerts de l'autre côté de la frontière (lorsque la proportion de travailleurs frontaliers dans les communes de résidence est très élevée par exemple). Ceci suppose finalement des différences dans la dynamique des emplois frontaliers, avec notamment une polarisation qui semble plus étendue pour Luxembourg, du fait des connexions routières et ferroviaires mais également de la structure des communes françaises très peuplées (le seul département de la Moselle compte 1,036 million d'habitants contre 829 000 pour la Haute-Savoie par exemple). Par ailleurs, lorsqu'on les compare aux actifs de leur zone de résidence qui ne franchissent pas de frontière, certaines caractéristiques sociodémographiques relativement communes aux différents pôles transfrontaliers analysés apparaissent (plutôt des hommes, relativement jeunes, etc.). Ce sont ainsi certaines caractéristiques individuelles qui poussent (ou au contraire freinent) les actifs à pratiquer une navette transfrontalière. L'étude met néanmoins en évidence une relative spécificité des profils socioprofessionnels selon le lieu de travail (relativement plus industrielle pour le pôle transfrontalier de Bâle, plus tertiaire pour celui de Luxembourg et de Genève). Les catégories socioprofessionnelles de ces actifs frontaliers sont aussi relativement contrastées ainsi que les secteurs d'activité, ou encore les niveaux de diplôme selon les lieux de travail.

Cette spécificité territoriale du travail frontalier s'explique naturellement par les besoins des marchés du travail transfrontaliers, différents d'un espace à un autre. Les caractéristiques du travail frontalier constituent alors un bon analyseur de ces pôles d'emploi transfrontaliers. Une partie de ces différences s'explique aussi par les particularités des lieux de résidence liées à l'histoire (industrielle) de ces régions, aux systèmes de formation qui permettent une adaptabilité de la main-d'œuvre aux besoins du pôle d'emploi situé de l'autre côté de la frontière.

Cette grande variété des dimensions spatiales et socio-économiques du travail frontalier en fonction des lieux de travail permet d'appréhender la complexité du travail frontalier. Il n'existe pas un profil de travailleur frontalier, mais des profils divers et variés, liés la fois aux caractéristiques individuelles des actifs, à celles des pôles d'emploi et de leurs besoins en main-d'œuvre et en qualifications, ainsi qu'aux particularités des lieux de résidence. Les éléments de contexte, comme les pratiques

linguistiques, l'histoire économique industrielle... sont d'une grande importance pour comprendre les mouvements en présence. Ce ne sont donc pas uniquement des effectifs supplémentaires qu'offre le travail frontalier, mais ce sont aussi des qualifications et des compétences. Le travail frontalier constitue alors un facteur de régulation des marchés du travail transfrontaliers aux différentes frontières de la France. Les espaces et possibilités de recrutement pour les entreprises en recherche de personnel se sont élargis au-delà des frontières. La variété des profils des travailleurs frontaliers témoigne de besoins en compétences, eux aussi de plus en plus variés. Les besoins en qualification du Luxembourg s'expliquent par le développement soutenu des secteurs économiques traditionnels, mais aussi de nouveaux secteurs des services du fait du statut international de ce petit pays dynamique (implantations des sièges sociaux de grands groupes internationaux, institutions européennes) et de l'essor important de sa place financière. Nous retrouvons cette même dynamique à Genève et à Bâle.

Ces résultats empiriques ouvrent des perspectives d'analyses théoriques stimulantes. Ils montrent que le travail frontalier n'est pas seulement un facteur d'ajustement quantitatif entre volumes de travailleurs et besoins de production (ou entre offres et demandes de travail). Il permet aussi l'ajustement entre la nature de ces besoins de production et les qualifications et compétences professionnelles disponibles au sein des espaces transfrontaliers. Il constitue alors une modalité de la gestion territoriale de la main-d'œuvre et des compétences au sein de ces espaces transfrontaliers. Et il ouvre la voie à des recherches futures à propos des impacts du travail frontalier sur les systèmes régionaux de formation, le chômage local, les déplacements ainsi que le développement économique et social des territoires de résidence de ces travailleurs. Mais également sur les défis communs à ces espaces transfrontaliers : les questions linguistiques, le vieillissement démographique, la digitalisation, etc.

En même temps, cette analyse empirique souffre de l'insuffisance de données et surtout de leur difficile comparabilité dans le temps et l'espace. Dans une optique interdisciplinaire, de nombreux travaux en cours et à venir tentent de combler ces lacunes. Ils permettront alors d'analyser plus finement les liens entre la spatialité et les dynamiques de structuration des marchés du travail transfrontaliers.

BIBLIOGRAPHIE

- BELKACEM Rachid, PIGERON-PIROTH Isabelle, 2016: «L'intérim transfrontalier: les marges de l'emploi aux marges des territoires», *Revue française de socio-économie*, 17(2), 43. <https://doi.org/10.3917/rfse.017.0043>
- BELKACEM Rachid, PIGERON-PIROTH Isabelle (éd.), 2012: *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Pratiques, enjeux, Perspectives*, Nancy: PUN-Éditions universitaires de Lorraine.
- BOESEN Elisabeth, SCHNUEER Gregor (éd.), 2017: *European Borderlands- Living with barriers and bridges*, Routledge, Taylor & Francis Group.

- BOLZMAN Claudio, VIAL Marie, 2007: *Migrants au quotidien: les frontaliers – Pratiques, représentations et identités collectives*, Zurich: Seismo.
- BORSENBARGER Monique, 2012: «Le statut juridique et conventionnel du travailleur frontalier», in BELKACEM Rachid, PIGERON-PIROTH Isabelle (éd.), *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Pratiques, enjeux, Perspectives*, Nancy: PUN-Éditions universitaires de Lorraine, 397-409.
- CARPENTIER Samuel, 2010: *La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines*, Luxembourg: Éditions St-Paul, 156 p.
- CGET, 2017: *Dynamiques de l'emploi transfrontalier en Europe et en France*, Commissariat général à l'égalité des territoires.
- COUDENE Maud, LÉVY David, 2016: «De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence», *Insee Première*, 1-4.
- DE GISJEL Peter et al. (éd.), 1999: *Understanding European Cross-Border Labor Markets*, Weimar bei Marburg: Metropolis-Verlag.
- ÉCONOMIE ET STATISTIQUE, 1949: «La main-d'œuvre frontalière dans le nord de la France», *Études et conjoncture – Union française / Économie française*, 4^e année, n° 3, 1949, 36-51. DOI: <https://doi.org/10.3406/estat.1949.8488>
- ÉNAUX Christophe, GERBER Philippe, 2014: «Beliefs about energy, a factor in daily ecological mobility?», *Journal of Transport Geography*, 41, 154-162.
- EUROPEAN COMMISSION, 2018: *Annual Report on IntraEU Labour Mobility*.
- GIELIS Ruben, VAN HOUTUM Henk, 2012: «Sloterdijk in the House! Dwelling in the Borderscape of Germany and The Netherlands», *Geopolitics*, 17, 797-817.
- HAAS Anette, OSLAND Liv, 2014: «Commuting, Migration, Housing and Labour Markets: Complex Interactions», *Urban Studies*, 51(3), 463-476.
- HELFER Malte, PIGERON-PIROTH Isabelle, 2019: «Les Lorrains actifs à l'étranger: une analyse cartographique au niveau communal», *Borders in Perspective*, 2, 27-40.
- HUBER Peter, 2014: «Are Commuters in the EU better educated than non-commuters but worse than migrants?», *Urban Studies*, 51(3), 509-525.
- KAUFMANN Vincent, 2008: *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.
- KNOTTER Ad, 2014: «Perspectives on cross-border labor in Europe: (Un)familiarity or Push-and-Pull?», *Journal of Borderland Studies*, 29(3), 319-326.
- KRONENBERGER Stephane, 2014: *Des temps de paix aux temps de guerre: les parcours des travailleurs étrangers de l'Est et du Sud-Est de la France (1871-1918)*, thèse de doctorat en histoire.
- MATHÄ Thomas Y., PORPIGLIA Alessandro, ZIEGELMEYER Michael, 2017: «Cross-border commuting and consuming: an empirical investigation», *Applied Economics*, 49, 2011-2026.
- PIGERON-PIROTH Isabelle, WILLE Christian, 2019: «Les travailleurs frontaliers au Luxembourg et en Suisse: Emploi, Quotidien et Perceptions», *Borders in Perspective*, 165. <https://doi.org/https://doi.org/10.25353/ubtr-xxxx-2824-db4c>
- PIGERON-PIROTH Isabelle, LE TEXIER Marion, BELKACEM Rachid, CARUSO Geoffrey, 2018: «Déterminants individuels et territoriaux des navettes internes ou transfrontalières des actifs résidant en France», *Espace Populations Sociétés*, (3), 1-30.
- PIGERON-PIROTH Isabelle, BELKACEM Rachid, 2015: «Un marché de l'emploi intégré? L'emploi frontalier et ses dimensions socioéconomiques», in WILLE Christian (éd.),

Lebenswirklichkeiten und politische Konstruktionen in Grenzregionen. Das Beispiel der Grossregion SaarLorLux Wirtschaft-Politik-Alltag-Kultur, transcript, 39-57.

- PIGERON-PIROTH Isabelle, 2009: «Le secteur public», *Économie et statistiques*, 34, 1-34.
- RERAT Patrick, WASTL-WALTER Doris (dir.), 2011: «Mobilités et développement transfrontalier», *Géo-Regards*, 4, 224 p.
- RIETVELD Piet, 2012: «Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures», *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12(2), 150-166.
- SOHN Christophe, WALTHER Olivier, 2009: «Métropolisation et intégration transfrontalière: le paradoxe luxembourgeois», *Espaces et sociétés*, (3), 138, 51-67. DOI: 10.3917/esp.138.0051. url: <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2009-3-page-51.htm>
- SOHN Christophe, REITEL Bernard, WALTHER Olivier, 2009: «Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva», *Environment and Planning C: Government and Policy*, 27(5), 922-939.
- SOHN Christophe, 2013: «The Border as a Resource in the Global Urban Space: A Contribution to the Cross-Border Metropolis Hypothesis», *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 5, 1697-1711.
- SOHN Christophe, 2014: «Modelling cross-border integration: the role of borders as a resource», *Geopolitics*, 19, 3.
- TASK FORCE FRONTALIERS DE LA GRANDE RÉGION, 2018: *Transposition dans la Grande Région de la directive (CE) relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles, État des lieux*.
- VAN HOUTUM Henk, 2000: «An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions», *Journal of Borderlands Studies*, 1, 57-83.
- VAN HOUTUM Henk, GIELIS Ruben, 2006: «Elastic Migration: The Case of Dutch Short-Distance Transmigrants in Belgian and German Borderlands», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97, 2, 195-202.
- VAN HOUTUM Henk, VAN DER VELDE Martin, 2004: «The Power of Cross-border Labour Market Immobility», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 100-107. 10.1111/j.0040-747X.2004.00296.x.

SPATIAL AND SOCIO-PROFESSIONAL DIMENSIONS OF CROSS-BORDER WORK ON THE FRANCO-SWISS AND FRANCO-LUXEMBOURG BORDERS

This article analyzes the main spatial and socio-professional dimensions of cross-border workers at the different borders of France, particularly within the cross-border employment poles of Geneva, Basel and Luxembourg. It is based on data from the French population census, supplemented by data from the countries where cross-border workers work. While cross-border workers have socio-demographic characteristics that are relatively common to the different cross-border employment centres (mostly men, relatively young, etc.), the article highlights the territorial specificity of socio-professional profiles according to the different cross-border spaces observed. Cross-border work thus constitutes a modality of territorial management of labour and skills.

Keywords: *Cross-border work, Switzerland, Luxembourg, Spatiality, Socio-economic profiles.*

RÄUMLICHE UND SOZIO-PROFESSIONELLE DIMENSIONEN DER GRENZGÄNGERBESCHÄFTIGUNG AN DER FRANZÖSISCH-SCHWEIZERISCHEN UND FRANZÖSISCH-LUXEMBURGISCHEN GRENZE

Dieser Artikel analysiert die wichtigsten räumlichen und sozio-professionellen Dimensionen der Grenzgängerbeschäftigung an den verschiedenen Grenzen Frankreichs, insbesondere in den grenzüberschreitenden Beschäftigungszentren Genf, Basel und Luxemburg. Er basiert auf Daten aus der französischen Volkszählung, ergänzt durch Daten aus den Ländern, in denen die Grenzgänger arbeiten. Während die Grenzgänger soziodemografische Merkmale aufweisen, die in den verschiedenen grenzüberschreitenden Beschäftigungszentren relativ ähnlich sind (meist Männer, relativ jung usw.), zeigt der Artikel räumliche Besonderheiten der sozio-professionellen Profile in den verschiedenen untersuchten Grenzgebieten auf. Die Grenzgängerbeschäftigung bildet somit ein Instrument der räumlichen Steuerung von Arbeitskräften und Qualifikationen.

Stichworte: *Grenzgängerbeschäftigung, Schweiz, Luxemburg, Räumlichkeit, sozio-ökonomische Profile.*

LES MISES EN AMBIANCE DE LA VILLE APAISÉE PARADOXES ET RISQUES D'UNE ASEPTISATION PROGRAMMÉE¹

RACHEL THOMAS, CRESSON–UMR 1563 Ambiances, Architectures, Urbanités
Université Grenoble Alpes–École nationale supérieure d'architecture,
rachel.thomas@grenoble.archi.fr

RÉSUMÉ

En trente ans, l'engouement pour la marche en ville a nourri l'espoir d'un modèle d'urbanité plus apaisé. Cet article examine ce modèle, en portant plus particulièrement son attention sur le travail de mise en ambiance des espaces publics au Québec et en France. Après en avoir retracé les tendances fortes et exposé les critiques qu'il suscite, je m'interrogerai sur la façon dont il s'incarne dans le quotidien du piéton. À partir de deux exemples issus d'enquêtes de terrain menées à Montréal et à Grenoble, je qualifierai le paradoxe des ambiances de l'apaisement ainsi que les arts de se mouvoir et les impressions qu'elles dessinent.

Mots-clés : ambiances, apaisement, marche, piéton, sensations.

Les changements physiques et d'ambiance de la ville dépendent autant d'évolutions techniques que de mutations sociétales. Depuis trente ans, la montée des préoccupations environnementales (lutte contre le réchauffement climatique, réduction des déchets, protection de la biodiversité) et de santé publique (campagnes contre l'obésité et les maladies cardiovasculaires) modifie la planification des mobilités. En France, des municipalités travaillent au développement des modes de transport

¹ Cet article reprend les arguments du manuscrit suivant : THOMAS Rachel, 2018 : *Une critique sensible de l'urbain*, HDR en Sciences humaines et aménagement, Communauté Université Grenoble Alpes, Cresson. Il ne développe toutefois que deux études de cas (Grenoble et Montréal) sur les trois déployées au chapitre 2, le cas de Salvador de Bahia renvoyant davantage à une analyse des processus de pacification des espaces publics brésiliens.

«doux»² (vélos, deux-roues non motorisés, transports en commun). Ailleurs, des plans piétons (à Londres, à Oslo) ou des projets d'écométropole (à Copenhague) se généralisent pour favoriser la marchabilité des quartiers centraux.

Si la marche émerge dans ces programmes comme un enjeu du développement durable, elle apparaît aussi comme le pivot d'un nouveau modèle d'urbanité : «*la ville apaisée*» (DUMONT, VON DER MÜHLL, 2006). Dans les communes usant de ce quasi-label, l'accès à une meilleure qualité de vie est érigé en garantie. En redonnant aux espaces publics leur fonction de supports de liant social et en favorisant un partage équitable entre les usagers, la ville apaisée offrirait au citoyen une harmonie et une convivialité confisquées par la prééminence du trafic routier. Outre des formes de lenteur en ville, ce modèle convoque fortement le sensible – la qualité de vie renvoyant quasi exclusivement aux qualités des espaces et aux impressions du citoyen. Or, cette mobilisation du sensible nourrit – sinon un «*urbanisme affectif*» (ANDERSON, HOLDEN, 2008) – des formes d'esthétisation des espaces (GRAVARI-BARBAS, 1998) et de mises en ambiance qui questionnent (ZARDINI, 2005 ; AUGOYARD, 2011 ; BREVIGLIERI, 2013 ; THOMAS, 2010, 2018).

Cet article examine ces mises en ambiance de la ville apaisée en France et au Québec. Nous en retraçons les tendances fortes et les critiques, puis nous nous interrogeons sur la façon dont elles s'incarnent dans le quotidien du piéton. Nous qualifions ensuite des ambiances de l'apaisement, les arts de se mouvoir et les sensations qu'elles génèrent à partir des résultats d'enquêtes empiriques menées Quartier international à Montréal et Grands Boulevards à Grenoble.

LES DISPOSITIFS SPATIAUX ET AMBIANTAUX DE L'APAISEMENT TENDANCES FORTES EN FRANCE ET AU QUÉBEC

PIÉTONNISATION ET ÉTANCHÉIFICATION DES FLUX

En France, récemment au Québec, la piétonnisation est la solution privilégiée par les pouvoirs publics pour apaiser la ville. Elle repose sur un changement des pratiques par la contrainte : bannir le recours aux véhicules motorisés dans un périmètre défini. Ce type d'opération a d'abord concerné les secteurs commerçants du centre avant de s'étendre à ceux situés en périphérie, jugés attractifs grâce à une offre urbaine diversifiée (espaces verts, marchés de quartiers, complexes sportifs ou culturels). Deux arguments sont en sa faveur : reconquérir l'espace confisqué aux piétons par la voiture, freiner la lente dégradation de l'environnement urbain.

De nombreuses agglomérations ont recours à la piétonnisation partielle de leur centre. En France, dès 1971, la ville de Lyon interdit la circulation routière dans le quartier des universités entre 8 heures et 20 heures puis piétonnise les rues de la République et Victor Hugo en 1975 et 1976 (BALDASSERONI, 2018). À Strasbourg depuis 2012, 2 km de chaussée sont dédiés à la marche entre la gare et le quartier de Neudorf. À Montréal, le programme de «*rues piétonnes et partagées*» a permis la

² On parle aussi de modes «actifs». L'utilisation de ces expressions dépend de la perspective à partir de laquelle on envisage le recours à la marche et au vélo. L'approche environnementale recourt à l'expression «mode doux» par opposition aux modes motorisés. L'approche santé préfère l'expression «mode actif», en insistant sur le niveau d'activité physique lié à ces pratiques.

piétonnisation sur cinq mois de la rue Sainte-Catherine dès 2008. À défaut d'interdire totalement l'accès et la circulation des voitures, d'autres métropoles optent pour un meilleur maillage de leur territoire en transports en commun. Ces nouveaux aménagements urbains dépassent la vocation unique qui était la leur initialement : non plus réaliser des espaces de chalandise concurrençant les centres commerciaux, mais penser la circulation des piétons dans des trames articulées (trame verte, de circulation motorisée, de transports collectifs).

D'autres tendances sont observables. L'une d'entre elles consiste à étanchéifier les flux de circulation. Adopté dès les années 1950 pour contrôler les conduites sociales, ce principe d'ingénierie urbaine permet aujourd'hui de réinvestir les espaces centraux. Afin de favoriser un partage équitable de la voirie, les différents flux (piétons, deux-roues, transports en commun, véhicules motorisés) sont séparés dans des couloirs de circulation dédiés. Des pictogrammes au sol, voire l'usage de la couleur, précisent la fonction de chacun. Une seconde tendance consiste à aplanir et à désencombrer les surfaces au sol. Au nom du principe de la ville accessible pour tous, les ressauts ou obstacles sont éliminés et les trottoirs élargis ou éliminés. Cette piétonnisation des centres urbains s'accompagne parfois d'un retour en force du tramway, notamment en France. Électrique et moins cher que le métro, permettant des déclinaisons multiples en termes de *design*, il opère comme un outil de la requalification urbaine – son installation s'accompagne souvent d'un réaménagement paysager – et comme un élément clé du cadre de vie – silencieux, écologique, il assure au citadin un confort de déplacement.

En France, le développement de zones de rencontre constitue une dernière tendance remarquable de ce processus d'apaisement. Cet espace de circulation favorise la cohabitation des modes de transport en induisant un système de priorité aux piétons et en limitant la vitesse des véhicules à 20 km/h.

ESTHÉTISATION ET (RE)NATURATION DES ESPACES PUBLICS

Cette extension du périmètre piéton s'accompagne d'opérations de requalification et d'embellissement des espaces publics. Leur fonction est double : accroître leur attractivité et diminuer les tensions liées à la vie urbaine. Nombreux sont ainsi les quartiers de centre-ville que l'on piétonnise en recourant à des décors urbains (SENNETT, 2002 ; JEUDY, BERENSTEIN-JACQUES, 2006 ; PAQUOT, 2006) empruntant au passé : installation de rigoles évoquant le caniveau médiéval, utilisation du pavé piéton vieilli, implantation de candélabres et de mobilier urbain stylisés. La mise en œuvre de plans-lumière se généralise pour lutter contre les nuisances visuelles, baliser des parcours la nuit et protéger les animaux nocturnes. Des scénographies lumineuses sont aussi réalisées, conférant aux espaces – sinon une identité propre – un cachet supplémentaire. Enfin, nombreux sont ces quartiers que l'on naturalise en réintroduisant des éléments longtemps minorés en ville : le végétal (installation de zones d'aménagements protégés, plans de fleurissement, développement des toits végétalisés), l'eau (implantation de fontaines, brumisateurs et bassins), le sable (aménagement de plages hors sol éphémères).

À chaque fois, l'objectif de ces mises en ambiance est de transporter le piéton dans des espaces-temps décalés où le niveau des stimulations sensorielles (bruits, odeurs, lumières, chaleur) est abaissé et où l'expérience d'une « *parenthèse enchantée* » (BOUTAUD, 2007) est possible.

DÉPOLLUTION, DÉSODORISATION ET INVISIBILISATION DU DÉSORDRE

Ces pratiques ne sont pas nouvelles, les aménagements de l'espace urbain à des fins pratiques, esthétiques et de salubrité publique se renouvelant dans l'histoire des villes occidentales (CHOAY, 1965). Mais cette attention portée à la propreté des espaces urbains s'accroît. La ville du XXI^e siècle lutte contre la pollution visuelle : amoindrissement des surfaces allouées aux affiches publicitaires, recouvrement des tags sur les murs, nettoyage des tâches de chewing-gum sur les sols. Le recours au béton pour le traitement des surfaces piétonnées facilite le nettoyage. Dans le domaine de la pollution olfactive, les actions visent le traitement des refoulements d'égout, l'élimination des déjections canines et la désodorisation de l'espace public. L'interdiction de l'usage de la cigarette dans les parcs est prise au nom de la salubrité publique et du bien-être communautaire.

Mais pour que la ville apaisée réalise pleinement le dessein qui est le sien, il faut aussi la policer. Les dispositifs de surveillance se multiplient, la visibilité de la présence policière et les stratégies d'invisibilisation des populations démunies augmentent (GARNIER, 2008).

DES DÉCORS ANALOGUES ET SÉDUISANTS

ESTHÉTIQUES DU SIMULACRE...

En se généralisant, ce processus d'apaisement homogénéise les ambiances. Mais au nom d'un principe certes compréhensible – rééquilibrer la place de chaque usager dans l'espace et redonner naissance à un art de vivre supposé perdu – ne conduit-il pas à des formes d'aseptisation (SENNETT, 2002) ? La standardisation des décors urbains³, le lissage des ambiances, le gommage des situations de trouble ne contribuent-ils pas à affadir nos cadres de vie et à appauvrir notre expérience sensible ?

Ces interrogations ne sont pas neuves. En nous décrivant les figures du passant, du blasé ou du flâneur, Simmel (1903), Kracauer (1926) et Benjamin (1935) révélaient, dès la fin du XIX^e siècle, l'impact des transformations des cadres sensibles du quotidien sur les pratiques piétonnes et le *sensorium* humain (BENJAMIN, 1935). Mais à l'expérience du choc et de la distraction qu'ils décrivaient se substituerait aujourd'hui celle du simulacre (SENNETT, 2002 ; BÉGOUT, 2003 ; PAQUOT, 2006). Les esthétiques piétonnes actuelles favoriseraient l'apathie du piéton en le plongeant dans des ambiances stéréotypées et sans reliefs. Elles engendreraient sa passivité en nivelant l'intensité des stimulations et en initiant un mode de perception contemplatif. En introduisant des formes de surveillance des foules, en multipliant les dispositifs de régulation des flux, elles limiteraient les rapports de tactilité et conduiraient à un effacement des corps (LE BRETON, 2012).

... VERSUS DU RÉ-ENCHANTEMENT

À cette critique acerbe d'espaces simulacres répond, en contrepoint, la thèse de leur ré-enchantement (ROUX, 2002 ; GILLOT, BRUYAS, 2004 ; BOUTAUD, 2007 ; WINKIN, LAVADINHO, 2008 ; DA CUNHA, 2015). Ces mises en ambiance

³ La géographie critique s'empare également de cette question en étudiant les stratégies de vitrine propres à la fabrique de la ville néo-libérale.

correspondraient ici à une esthétique de l'évasion. En projetant le piéton dans un espace-temps ambigu, déconnecté du présent mais contenu dans le quotidien, elles l'abstrairaient des trépidations urbaines et de tensions pathogènes. Plus qu'une mise à distance, elles permettraient des suspensions. Vécues comme des parenthèses où « tout est sous contrôle » et où l'intensité des stimulations sensorielles est abaissée, elles favoriseraient la quiétude.

Par ailleurs, en réintroduisant les éléments naturels, ces décors urbains favoriseraient de nouvelles modalités de la coprésence et du rapport à l'espace. Nous avons montré, dans une précédente recherche, en quoi l'introduction de dispositifs aqualumineux place des Terreaux à Lyon modifiait l'expérience ordinaire de l'espace et engendrait des contacts entre passants (FIORI, THOMAS, 2002). Lieu du passage, la place devient aussi celle du jeu et du séjour lorsque les dispositifs fonctionnent : le ballet aléatoire des montées et des descentes de jets d'eau permet des slaloms improvisés ; les flaques laissées sur le sol sont autant de petites mares où les plus petits pataugent ; la dispersion des gouttelettes dans l'air rafraîchit en période de chaleur et crée des attroupements. Approprié par les familles, le dispositif autorise des formes d'interactions là où autrefois des stratégies d'évitement étaient banales.

Enfin, ces décors mettraient davantage en jeu les sens des piétons. Ils favoriseraient l'émergence de nouvelles conduites et de nouvelles perceptions qui, en retour, moduleraient les ambiances. Pour exemple, le lissage des surfaces au sol permet des phénomènes de glisse qui, en plus d'introduire des corporéités inédites, confèrent une rythmicité et une sonorité inattendues aux espaces.

CHOC D'AMBIANCE ET MODULATIONS DU *SENSORIUM HUMAIN*

UN APAISEMENT INCARNÉ

Malgré l'intérêt de ces thèses, nous ne posons pas la question des mises en ambiance de la ville apaisée dans cette perspective dualiste. Nous nous intéressons à la nature de ces ambiances et à la manière dont elles s'incarnent chez le piéton. Au-delà d'effets projetés idéalisés (la distraction, l'enchantement, l'évasion) ou pervers (le simulacre, la neutralisation, la distanciation), quelle est la nature exacte de ces ambiances ? Nous nous interrogeons également sur leurs incidences sur les pratiques piétonnes. Quels arts de marcher et de se mouvoir la ville apaisée convoque-t-elle ? Enfin, nous cherchons à apprécier le type de sensations qu'elles suscitent chez le piéton. Dans quel état ces ambiances nous mettent-elles ? L'enjeu d'un tel questionnement est de nuancer les thèses précédentes par un examen situé de ces mises en ambiance et des expériences sensibles qu'elles engagent.

Bien qu'anciens, les travaux de Simmel, Kracauer et Benjamin offrent des perspectives de réflexion intéressantes. Ils permettent de relativiser les discours nostalgiques en révélant les dynamiques d'évolution des registres sensibles de l'expérience urbaine. Chaque transformation technologique et des aménagements reconfigure, plus qu'elle ne met en péril, les rapports des piétons entre eux et vis-à-vis de leur environnement. Kracauer, dans ses chroniques des rues de Berlin, décrit comment l'intensification du trafic et le recours à l'éclairage artificiel favorisent l'hyperesthésie sensorielle et génèrent de nouvelles corporéités chez le piéton. Parfois traumatisantes, ces expériences participent de nouvelles formes

d'urbanité et de parades émancipatrices à la métropolisation (SIMMEL, 1903). Le second intérêt de ces travaux est qu'ils ouvrent la voie à une écologie politique des ambiances (THOMAS, 2018). En ne dissociant pas l'analyse des contextes urbains de celle des formes de vie et de sensibilités qu'ils dessinent, ils recentrent les questionnements sur les enjeux sociétaux de la transformation des cadres sensibles de la vie urbaine. Ils permettent ainsi de tisser des passerelles entre le champ de la recherche sur les ambiances et celui de la planification en entretenant des échelles d'observation et d'analyse qui ne négligent ni les pratiques banales du quotidien, ni une lecture sensible des transformations de ce quotidien.

DES MARCHES URBAINES COLLECTIVES

Cette perspective de travail est également intéressante du point de vue méthodologique. Elle permet de réaffirmer la présence du piéton dans le rapport aux ambiances urbaines. Si la marche constitue bien un mode d'ancrage aux ambiances, elle est aussi un outil de lecture critique de la ville. Pour reprendre une analyse maintes fois reconduite, le flâneur de Benjamin, s'il est un élément de la mise en scène de l'espace public, en est aussi un commentateur ironique. Il est ce corps sentant au sein duquel s'incarnent les changements d'ambiance.

Cette hypothèse a été au centre d'un travail exploratoire consacré à «*l'aseptisation des ambiances piétonnes au xx^e siècle*» (THOMAS *et al.*, 2010). En collaboration avec le Laboratorio Urbano (Université de Bahia) et le Centre Léa Roback (Université de Montréal), nous avons organisé des marches urbaines collectives dans différents quartiers expérimentant les principes de la ville apaisée: le Pelourinho à Salvador de Bahia, les Grands Boulevards à Grenoble, le Quartier international à Montréal.

Pour chaque marche d'une heure trente à deux heures, la même consigne était donnée à la quinzaine de participants, répartis en groupe de trois personnes⁴: découvrir le quartier en se laissant embarquer et imprégner par ses ambiances. Aucun plan ni aucune carte n'étaient fournis. Seuls l'étaient un point de départ et d'arrivée, les limites du quartier et une durée de parcours. Chaque groupe disposait d'un appareil photo numérique pour consigner les éléments saillants de son parcours. À l'issue de cette marche, puis d'un temps dédié à consigner leurs impressions dans un journal, les enquêteurs se rejoignaient pour partager leurs expériences. Ces marches étaient renouvelées à différents moments de la semaine. Elles étaient complétées par une série d'observations, menées par les chercheurs de l'équipe, dont l'objectif était de procéder à un relevé physique et sensible des sites (dimensions, revêtements, matériau, effets sonores remarquables) et de cartographier les conduites des usagers (types d'attention perceptive, gestuelle, rythmes).

⁴ Les participants étaient des chercheurs, des étudiants, des membres de collectifs d'artistes, des usagers étrangers aux sites (sauf pour les marches à Grenoble). La parité homme-femme n'était pas un critère de choix des participants. Elle fut plutôt respectée, avec une légère prévalence du nombre de femmes à Grenoble.

Une première analyse des corpus a consisté à isoler des expressions remarquables du discours des participants rendant compte de leur perception, puis à les confronter aux données physiques et sensibles issues des observations. Il s'agissait d'identifier – au croisement du perçu et du conçu – des formes plurielles de l'apaisement. La seconde phase d'analyse cherchait à qualifier des dynamiques de marche et des sensations propres aux ambiances traversées. Des récits hybrides ont été composés, mettant en exergue – depuis des sensations et des perceptions singulières consignées dans les journaux – des récurrences dans l'appréhension des ambiances.

Nous présentons ci-après les résultats concernant le Quartier international à Montréal et les Grands Boulevards à Grenoble.

ENGOURDIS DANS LE QUARTIER INTERNATIONAL (MONTRÉAL)

DES ÉCRINS ARTIALISÉS

Le quartier, inauguré en 2004, réunit tous les ingrédients des politiques d'apaisement. Siège de nombreux établissements d'affaires, il s'organise autour d'espaces verts, de bassins et d'un mobilier urbain épuré. Une vingtaine d'œuvres artistiques thématisent le parcours entre deux sites remarquables : le square Victoria et la place Jean-Pierre Riopelle.

Orienté selon un axe nord-sud, le square Victoria se compose de deux espaces rectangulaires de 250 mètres de long et de 30 mètres de large. Séparés en leur centre par la rue Saint-Antoine, une artère routière très fréquentée, ils sont reliés thématiquement par une allée de fontaines. À l'extrémité nord du square, une sculpture de l'artiste Ju Ming clôture une placette où une succession de jets d'eau cernés de granit noir adoucit le caractère minéral du lieu. Un alignement d'arbres la sépare visuellement des voies routières. Un couloir de circulation piétonne en dalle claire d'un côté et des quadrilatères de pelouse de l'autre côté éloignent du trafic routier et accentuent l'aspect «écrin» de la placette. En direction du sud, on trouve une bouche de métro Guimard de style art nouveau. Plus bas, un espace arboré crée une zone d'ombre et de fraîcheur.

Moins étendue, la place Jean-Pierre Riopelle s'étend sur 160 mètres de long et 40 mètres de large. L'aménagement de la place a été pensé pour en faire un lieu de détente et de contemplation. Elle s'organise autour de la présence forte du végétal – au sud, une forêt de quatre-vingt-huit arbres a été plantée – et d'une sculpture-fontaine de l'artiste Jean-Pierre Riopelle : «La Joute». Sous le couvert végétal, des bancs publics sont installés en quinconce : les usagers qui s'assoient sont alors protégés des regards intrusifs. Au sol, des caniveaux redoublent la trame de l'espace. En soirée, ils projettent les lumières et la brume diffusées par la sculpture-fontaine. Au nord, «La Joute» prend place dans un bassin d'eau circulaire en pierre. Au centre, une tour de bronze – la «Tour de la vie» – se dresse. Elle est entourée de trente figures animales. Le clou du spectacle a lieu de la mi-mai à la mi-octobre : cinq fois par jour, entre 18 heures et 22 heures, un cercle de feu prend naissance sur la surface de l'eau, tandis qu'une brume enveloppe les alentours.



Photo 1 : Square Victoria, Montréal⁵.



Photo 2 : Place Jean-Pierre Riopelle, La Joute, Montréal.

⁵ Les photographies ont été prises par mes soins lors de l'enquête de terrain en 2010.

S'ÉCHAPPER OU S'ASSOUIPIR

Deux figures d'usager investissent le square Victoria en journée: les cols blancs des établissements d'affaires et les touristes. Les premiers sont reconnaissables à leur tenue vestimentaire (costume sombre, cravate et souliers vernis pour les hommes; tailleurs et talons pour les femmes), à leurs équipements (téléphone, besace ou cartable) et à leurs allures rapides. Les corps sont raidis et souvent désaxés par le port de sac en bandoulière. Les enjambées sont longues, se succédant à une cadence rapide. Seule la main rouge des feux piétons stoppe le rythme. L'arrêt, souvent brutal, s'accompagne d'un mouvement oscillatoire du tronc de l'avant vers l'arrière. Beaucoup, toutefois, enfreignent l'interdiction, préférant accélérer l'allure pour traverser sans attendre. Peu d'entre eux séjournent dans le square. Il s'agit de «passer par» pour «aller vers», dans une stricte fonctionnalité du déplacement. Le schéma postural du touriste est plus détendu et son allure ralentie. Le rythme est celui de la déambulation. Le pas, souple, se déroule sur les sols lissés. Les mouvements de rotation de la tête sont fréquents. Le regard flotte, accroché par les éléments du décor. Les séjours, plus réguliers, sont toutefois rapides. On ne reste ici que le temps de poser pour une photo ou d'en prendre une. Le square, perçu comme un espace de transit entre deux décors, ne retient pas le piéton. Ses chemins et ses espaces apparaissent comme les tracés d'un dessin conçu pour être contemplé d'en haut, plutôt que comme des lieux à vivre.

Place Jean-Pierre Riopelle, le couvert végétal fonctionne à l'inverse comme un cocon. Dense, il filtre la lumière, semble atténuer le niveau sonore et protéger le piéton de l'hyperstimulation de la ville. Masquant en partie le bâti alentour, il diminue aussi le vertige engendré par la présence et la verticalité des immeubles. En période de fortes chaleurs, l'ombre et l'humidité créées par la présence des arbres offrent un îlot de fraîcheur accessible et apprécié des piétons. À l'heure du déjeuner ou en après-midi, il n'est pas rare d'y observer des personnes manger, lire ou s'assoupir sur l'un des nombreux bancs. De nuit, l'intimité du couvert végétal est accrue par la diffusion de la brume artificielle qui caresse le corps de fines particules d'eau. Associé au son et lumière de la sculpture, le tout offre une échappatoire poétique. «La Joute», en créant l'événement dès la tombée de la nuit, accentue cette sensation d'évasion. Les gens s'installent autour de l'œuvre, attendant que le spectacle commence. Règne le silence. Puis, dès l'entrée en action des brumisateurs, la place s'anime. Les corps se déplacent, les flashes crépitent, les gens discutent entre eux. L'animation du décor fonctionne comme un embrayeur de mouvement.

APATHIE ET ENVELOPPEMENT

Fréquenter ces squares place le piéton dans des états paradoxaux où apathie et enveloppement se mêlent dans une gradualité fine. En psychopathologie, l'apathie qualifie une indifférence affective, une absence de réaction face à des stimulations d'ordre psychologique ou physique. L'apathie serait régulièrement suivie de phases d'inertie durant lesquelles les corps seraient incapables de réagir aux stimuli. Rapporté au terrain – ici le square Victoria – l'état d'apathie définit une étrangeté et une impassibilité à l'ambiance. Dans un espace ressenti comme sans âme et appauvri malgré une qualité esthétique remarquée, le piéton développe un détachement froid

et une insensibilité aux ambiances et aux différents éléments du décor. La grande majorité des participants à l'enquête verbalise en outre un réel ennui, doublé d'une forme de léthargie. Les sens ne sont que peu stimulés par une scénographie « attendue et prédonnée », n'offrant que peu de prises à des formes d'attention et d'usages plurielles.

L'état d'enveloppement est spécifique à la zone arborée de la place Jean-Pierre Riopelle. Dans le vocabulaire courant, l'enveloppement désigne l'action d'entourer délicatement quelqu'un à l'aide d'une protection et l'afflux soudain de sensation ou de sentiment. L'enveloppement est ici permis par les qualités physiques et sensibles du lieu : sa distance par rapport à la zone de circulation, un cloisonnement visuel et sonore, un encadrement chromatique et thermique. Traverser ou séjourner sur la place provoque une sensation de quiétude et de bien-être chez le piéton, soudainement protégé des trépidations de la ville. Opérant comme une coquille protectrice, le couvert végétal met à l'abri autant qu'il entoure le piéton de fraîcheur, de bruissements et de rais de lumières adoucis. En soirée, le nuage de brume paraît enlacer chacun et est propice à la torpeur.

CANALISÉS SUR LES GRANDS BOULEVARDS (GRENOBLE)

UN ALIGNEMENT DE TUYAUTERIES ÉTANCHES

Les Grands Boulevards sont quatre artères routières traversant la ville d'est en ouest : les boulevards Joseph Vallier (notre terrain d'enquête) et Maréchal Foch, la place Gustave Rivet et le boulevard Maréchal Joffre. Bordés d'immeubles d'habitation de dix à quinze étages, ils offrent une perspective visuelle cadrée sur la chaîne montagneuse. Depuis 2004, le site est traversé en son centre et sur sa longueur d'un ruban engazonné de 95 000 m² qui sert d'écran au tramway. Au pied des commerces, des contre-allées de stationnement, de larges trottoirs aplanis et des pistes cyclables favorisent la pratique de la marche et du vélo.

Le site se perçoit comme un *continuum* visuel et sonore peu hospitalier. Son niveau sonore élevé et l'effet continu de vague⁶ causés par le trafic routier plongent le piéton dans un brouhaha permanent et anesthésiant. Visuellement, il apparaît comme un ensemble de tuyauteries étanches destiné à la canalisation et à l'écoulement des flux. Sur chaque côté, des couloirs de circulation dédiés s'étirent : au pied des façades, sur le trottoir de béton, l'espace pour la marche ; à côté, sur un béton clair, la voie cyclable ; puis l'espace routier, sur un enrobé traditionnel ; enfin, au centre, sur son tapis végétal, le tramway. À distance, la couleur de ces lignes droites (verte pour le tramway, noire pour les motorisés, gris clair pour les cyclistes et gris foncé pour les piétons) souligne la trame du site et sa fonctionnalité. Tout, dans cet ordonnancement cadré des circulations, rappelle le trajet de la goutte d'eau captée à sa source, puis acheminée à bon terme par une série de conduits étanches. La fréquence des arrivées et des départs au sein de chacun de ces couloirs accentue le parallèle avec la métaphore. En journée, le site accueille essentiellement une mobilité pendulaire et demeure peu fréquenté en dehors des heures de bureau. En

⁶ L'effet de vague est causé par une alternance de phase de *crescendo* et de *decrescendo* des sons routiers, souvent rythmé par l'alternance des feux de circulation (AUGOYARD, TORGUE, 1995).



Photo 3 : Les Grands Boulevards, Grenoble.

matinée, particulièrement en période hivernale, les trottoirs et les voies cyclables restent déserts après 8 h 30 et avant 12 heures, les afflux de piétons étant scandés par le rythme des passages de tramways toutes les dix minutes environ.

DÉFILEMENTS, EMPIÉTEMENTS, TINTEMENTS

L'imperméabilité des rythmes de déplacements et la fluidité de leur écoulement offrent un second parallèle avec cette métaphore de la goutte d'eau. Chaque usager s'engouffre dans le couloir qui lui est dédié puis adopte les règles de circulation et la vitesse associées. Rares sont les heurts et les hésitations au sein d'un même couloir. Les rythmes de chaque allée se juxtaposent, sans jamais se croiser. Les allures sont rapides, y compris à pied, favorisées par le lissage et l'absence d'aspérités au sol. Il s'agit d'aller vers, de passer par le boulevard et non, comme imaginé lors de sa réhabilitation, de s'y balader.

L'observation des conduites du trottoir révèle des techniques du corps différenciées. La première, qui est la plus commune, est le « *défilement* ». Défiler, c'est processionner l'un derrière l'autre en calquant son rythme sur celui d'autrui. Ce défilement s'observe toutefois différemment dans les couloirs dédiés à la marche et dans ceux dédiés au vélo. Dans le couloir marche, trois types de défilement sont visibles : celui des personnes âgées, en bordure de couloir, sur un rythme ralenti et saccadé ; celui des personnes en couple, au plus près des façades, nécessitant un rapprochement des corps et une harmonie dans la vitesse ; enfin, le défilement pressé des personnes seules, placées au centre de la voie. Dans le couloir vélo, un « *défilement avec glisse* » s'observe. Il est



Photo 4: Des défilements dans chaque couloir de circulation.

permis par la directionnalité des couloirs et la nature des revêtements de sol. Des individus traversent le boulevard par nécessité ou l'empruntent pour sortir de la ville. Le rythme est rapide et s'accompagne d'une posture aérodynamique : buste couché, tête baissée vers le guidon, alignement du corps dans l'axe du cadre du vélo. Le port de vêtements techniques près du corps accentue l'impression visuelle d'aérodynamisme. Des situations de « *défilement avec frottement* » côtoient les précédentes. Elles s'observent chez des citoyens utilisant le vélo pour des courses ou de la promenade. Le rythme est ici ralenti, les postures moins stylisées, le pied ou la roue accrochant le sol. La technique corporelle est toutefois similaire à celle du « *défilement avec glisse* » puisqu'il s'agit, dans une forme de mimétisme gestuel, de reproduire les attitudes, les positionnements et les allures des personnes situées à l'avant de soi dans le couloir.

Une seconde technique est l'*empiétement*. Elle consiste à déborder sur le territoire de l'autre. L'empiétement est souvent le fait du piéton qui soit marche dans la piste cyclable, soit place son pied, sa canne ou son chien à l'intérieur de celle-ci. Cette situation s'observe particulièrement lorsqu'il existe spatialement une rupture dans le marquage au sol de la piste cyclable, ou lorsque son axe se décale après une traversée. Elle conduit inmanquablement au conflit. Des corps se projettent brutalement à droite et à gauche dans un mouvement d'évitement. Des techniques d'anticipation visuelle et sonore de la position et du rythme de l'autre sont adoptées. Des voix ou le son intempestif d'une sonnette de vélo s'élèvent. Le tintement traduit d'ailleurs l'ambiance du trottoir. De manière sporadique, les allées résonnent du son métallique des sonnettes de vélos annonçant leur passage ou prévenant une collision potentielle.

DISTANCIATION ET VEILLE DISTANCIÉE

S'ils accentuent visuellement le caractère étanchéifié du site, les divers types de défilements observés apparaissent aussi comme des signes corporels observables de formes nouvelles de distanciation physique programmées en ville. Il s'agit en effet de créer les conditions d'une coprésence minimale et d'un déplacement efficace, limitant les possibilités de frottements entre les corps et les regards. Il ne s'agit plus seulement de faire en sorte que chacun respecte les règles de l'indifférence polie mais davantage de permettre que l'on s'évite. La glisse est à ce titre symptomatique de ce type de configuration. Glisser, c'est «s'échapper de», «ne pas être retenu par». Dans certaines pathologies du vieillissement, c'est aussi se détacher, se replier sur soi et – dans les formes les plus graves – refuser inconsciemment de s'ancrer dans le monde dans lequel on se trouve. Sans pousser plus loin l'analogie, on peut ici s'interroger sur ce que nous dit ce type de geste sur la capacité des ambiances étanchéifiées à permettre l'ancrage du piéton et l'épanouissement de formes élémentaires de la vie sociale (le frôlement, l'accrochage).

Marcher dans ce type d'ambiance n'exclut toutefois pas une certaine forme de vigilance «*distanciée*» chez le piéton. La «*veille distanciée*» décrit cette attention constante avec laquelle le piéton anticipe visuellement et *de auditu* les événements à venir, la présence et la trajectoire d'autrui. Cette vigilance ne relève donc pas d'une alerte mais d'une surveillance constante de «ce qui se passe». Elle est requise par le respect nécessaire des codes de circulation au sein de chaque couloir, autant que par l'emprise sonore et proprioceptive causée par leur ambiance. Il s'agit de faire preuve à tout moment, et malgré le caractère anesthésiant de l'ambiance routière, d'une réactivité musculaire pour accélérer ou ralentir le pas, projeter son corps à droite ou à gauche, osciller la nuque et la tête, tirer parti des micromodulations sensibles du lieu pour informer son déplacement et réajuster sa conduite. Ici, l'état de veille distanciée réfère à la capacité du corps à trouver un équilibre entre des formes d'excitation et de somnolence causées par l'ambiance.

LES PARADOXES DE L'APAISEMENT LE RISQUE DE L'ASEPTISATION

Ces deux monographies complexifient les thèses habituellement soutenues sur la ville apaisée, en dévoilant des paradoxes. À Montréal, le square Victoria et la place Jean-Pierre Riopelle sont aménagés telles des boîtes à bijoux. La présence de l'eau et du végétal comme la baisse du niveau des stimulations sensorielles paraissent offrir au piéton des parenthèses de bien-être susceptibles d'engendrer des appropriations de l'espace aussi inédites qu'encadrées. La réalité est plus complexe. Le décor implanté ne supplante pas la force motrice de la trame orthogonale des espaces ni leur caractère routier. Il engendre des types de comportements attendus comme celui de l'homme pressé, figure emblématique de ces espaces. Il faut créer la surprise, parfois en poussant loin la logique de l'artificialisation ou de la mise en ambiance pour, sinon enchanter ou apaiser, créer de l'appropriation. C'est le pari réussi de la place Jean-Pierre Riopelle où les surprises sensorielles, en créant des enveloppements d'eau, de brume, de couleurs, de végétal sollicitent les sens, attisent la curiosité, font bouger et échanger.

Le cas des Grands Boulevards à Grenoble permet des conclusions plus tranchées. Moins que l'implantation de décors, le site met en exergue les stratégies d'étanchéification des flux propres aux politiques en faveur des mobilités douces. Apaiser équivaut ici non pas à enchanter le piéton en lui offrant la possibilité d'une parenthèse, mais à diminuer les potentialités de conflits. À la surenchère d'effets sensibles répond plutôt l'amplification du lissage, qu'il soit sensible (sonore, tactile, chromatique) ou social. Ici, pas de risque de rencontre, ni même de frottements. Le vide domine. Fadeur et monotonie qualifient ces ambiances où «rien ne se passe», où l'on circule par nécessité sur le mode de la traversée glissée. L'espace, vidé de sa substance, ne maintient plus l'envie d'y marcher.

Au regard de ces monographies qu'il conviendrait de compléter, que dire de ces ambiances de la ville apaisée, sinon qu'elles sont porteuses de paradoxes majeurs : défendre la convivialité mais annihiler les possibilités de frottements qui font le sel de la vie publique ; soutenir l'harmonie mais diminuer les occasions de rencontre, voire invisibiliser l'Autre. Ces monographies posent également des questions opérationnelles : comment hiérarchiser les mobilités sans les ségréguer ou les opposer ? Comment apaiser l'ambiance urbaine sans pour autant l'affadir ?

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON Ben, HOLDEN Adam, 2008 : «Affective urbanism and the event of hope», *Space and Culture*, 11(2), 142-159.
- AUGOYARD Jean-François, 2011 : *Faire une ambiance*, Bernin : À la Croisée.
- AUGOYARD Jean-François, TORGUE Henri, 1995 : *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille : Parenthèses.
- BALDASSERONI Louis, 2018 : «La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés?», *Les annales de la recherche urbaine*, 113, 12-23.
- BOUTAUD Jean-Jacques, 2007 : «Le sensoriel et l'expérientiel. Sémiotique, marketing et communication en terrain sensible», in BOUTAUD Jean-Jacques, VERON Eliseo (éd.), *Sémiotique ouverte : itinéraires sémiotiques en communication*, Paris : Hermès, 142-163.
- BÉGOUT Bruce, 2003 : *Zéropolis*, Paris : Allia.
- BENJAMIN Walter, 1935 : *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée*, Paris : Payot.
- BREVIGLIERI Marc, 2013 : «Une brèche critique dans la ville garantie», in COGATO-LANZA Elena et al. (éd.), *De la différence urbaine : le quartier des Grottes / Genève*, Genève : MetisPress, 213-236.
- CHOAY Françoise, 1965 : *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris : Seuil.
- DA CUNHA Antonio, 2015 : «Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable. De l'impératif écologique à la qualité urbaine», *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 65, 5-25.
- DUMONT Marc, VON DER MÜHLL Dominique, 2006 : «De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises», *Flux*, 66-67, 50-61.

- FIORI Sandra, THOMAS Rachel, 2002 : « Les facteurs lumineux des espaces publics nocturnes », in BAJOLET Émilie, MATTÉI Marie-Flore, RENNES Jean-Marc (éd.), *Quatre ans de recherche urbaine 2001-2004*, Tours : Presses universitaires de Rennes, 225-233.
- GARNIER Jean-Pierre, 2008 : « Scénographies pour un simulacre : l'espace public réenchanté », *Espaces et Sociétés*, 134, 67-81.
- GILLOT Gaëlle, BRUYAS Frédérique, 2004 : « Enchantement, réenchantement du monde », *XVIII^e congrès de l'AFEMAM*, Lyon.
- GRAVARI-BARBAS Maria, 1998 : « Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique », *Noroi*, 178, 175-193.
- JEUDY Henri-Pierre, BERENSTEIN-JACQUES Paola, 2006 : *Corps et décors urbains*, Paris : L'Harmattan.
- KRACAUER Siegfried : 1926 : *Rues de Berlin et d'ailleurs*, Paris : Gallimard.
- LE BRETON Éric, 2012 : *Pour une critique de la ville*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- PAQUOT Thierry, 2006 : *Des corps urbains. Sensibilités entre béton et bitume*, Paris : Autrement.
- ROUX Michel, 2002 : *Inventer un nouvel art d'habiter. Le réenchantement de l'espace*, Paris : L'Harmattan.
- SENNETT Richard, 2002 : *La chair et la pierre*, Paris : La Passion.
- SIMMEL Georg, 1903 : *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris : Payot.
- THOMAS Rachel, 2018 : *Une critique sensible de l'urbain*, HDR en Sciences humaines aménagement, Communauté Université Grenoble Alpes, Cresson.
- THOMAS Rachel *et al.*, 2010 : *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle*, Grenoble, Cresson, Rapport de recherche, 78.
- WINKIN Yves, LAVADINHO Sonia, 2008 : « Enchantment, engineering and pedestrian empowerment », in INGOLD Tim, VERGUNST Lee (éd.), *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*, Aldershot : Ashgate, 155-167.
- ZARDINI Mirko, 2005 : *Sensations urbaines : une approche différente de l'urbanisme*, Montréal : Lars Muller.

AMBIANCES IN THE SERENE CITY. PARADOXES AND RISKS OF PROGRAMMED SANITISATION

During the last thirty years, the popularity of walking in the city has fostered hope for a model of more serene urbanity. This paper examines this model by focusing on the staging of ambiances in public spaces in Québec and in France. After recounting the major trends and explaining the criticism that they can generate, we will question the way it is personified in pedestrians' everyday life. Based on two examples from field studies carried out in Montreal and Grenoble, we will qualify the paradox of serene ambiances and the art of moving, as well as the impressions that they create.

Keywords: *Ambiances, Pedestrians, Sensations, Serene urbanity, Walking.*

DIE SCHAFFUNG VON ATMOSPHÄREN DER BESÄNFTIGTEN STADT. PARADOXE UND RISIKEN EINER PROGRAMMIERTEN ASEPTISIERUNG

Während 30 Jahren hat die Begeisterung für das Gehen in der Stadt die Hoffnung auf das Modell einer besänftigteren Urbanität genährt. Dieser Artikel untersucht dieses Modell, wobei er seine Aufmerksamkeit insbesondere auf die Arbeit der Schaffung von Atmosphären öffentlicher Räume in Frankreich und Québec richtet. Nachdem ich dessen dominante Tendenzen nachgezeichnet und die Kritik dargelegt habe, die es hervorruft, gehe ich der Frage nach, wie es sich im Alltag des Fussgängers verkörpert. Ausgehend von Beispielen zweier Fallstudien in Grenoble und Montreal werde ich versuchen, das Paradox von Atmosphären der Besänftigung sowie die Kunst sich zu bewegen und die Eindrücke, die sie hervorrufen, näher zu bestimmen.

Stichworte: *Atmosphären, Besänftigung, Gehen, Fussgänger, Empfindungen.*

PRÉSENTATIONS DE THÈSES

**LA DURABILITÉ DE LA PÊCHE AU THON
ET DES MOYENS DE SUBSISTANCE DANS L’OCÉAN
INDIEN OCCIDENTAL – UNE ANALYSE
«MARINE POLITICAL ECOLOGY»**

**TITRE ORIGINAL : THE POLITICS OF SUSTAINING
TUNA, FISHERIES AND LIVELIHOODS IN THE
WESTERN INDIAN OCEAN – A MARINE POLITICAL
ECOLOGY PERSPECTIVE**

MIALY ANDRIAMAHEFAZAFY – mialyzanah@gmail.com

Directeur de thèse : Prof. Christian Kull

Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne

Thèse soutenue le 13 juillet 2020

La thèse a pour objectif de comprendre les enjeux complexes de la gestion de la pêche au thon dans la région de l’océan Indien occidental (OIO)¹. Cette espèce migratrice à haute valeur économique traverse différentes eaux nationales et juridictions de la région OIO. La thèse contribue aux débats sur l’utilisation durable des ressources halieutiques en interrogeant plus spécifiquement les stratégies «d’économie bleue» des gouvernements concernés en Afrique et dans l’océan Indien visant à combiner croissance économique et durabilité (UNECA, 2016). La question de recherche est la suivante : «Comment les processus socio-économiques et politiques façonnent-ils la gestion de la pêche au thon dans l’océan Indien occidental?» Pour répondre à cette question, trois aspects sont analysés : les récits sur l’état des stocks de thons dans la région OIO, les politiques d’accès à la ressource et la coopération régionale autour de la pêche au thon.

La recherche se déploie autour d’un cadre conceptuel spécifique appelé «*Marine Political Ecology*». Pour analyser la gestion des ressources marines, sont mobilisés en effet les concepts de la *Political Ecology* qui accordent une attention particulière aux aspects socio-économiques et politiques des interactions entre la société

¹ La région OIO comprend environ dix-huit États côtiers de la partie ouest de l’océan Indien. La région inclut notamment les Comores, le Kenya, Madagascar, l’Île Maurice, le Mozambique, les Seychelles, la Somalie, l’Afrique du Sud, la Tanzanie, Djibouti, l’Inde, l’Iran, les Maldives, Oman, le Pakistan, le Sri Lanka, le Yémen, ainsi que les territoires d’outre-mer français et britanniques.

et l'environnement (ROBBINS, 2012; WATTS, 2000). L'étude adopte également une approche multi-échelle : locale, nationale et transnationale (région OIO). Pour cela, trois pays de l'OIO ont été pris comme cas d'étude : Madagascar, l'Île Maurice et les Seychelles. Ces trois pays ont été choisis en raison de l'importance de la pêche au thon, mais aussi pour la diversité de leur contexte socio-économique.

Les données empiriques ont été collectées principalement à travers la réalisation de plus de deux cents entretiens semi-directifs avec différents acteurs de la pêche au thon dont les pêcheurs artisanaux et industriels, les représentants des différents gouvernements et conserveries, les intermédiaires de vente et les représentants des ONG. Les résultats sont également issus d'une analyse de contenu de documents et rapports relatifs à la pêche au thon, émanant des instances de la région OIO ainsi que des trois pays étudiés. Enfin, deux réunions de l'OIO ont été observées, à travers la méthode d'« *event ethnography* » (CORSON *et al.*, 2014), pour comprendre les modes de prise de décision relatifs à la gestion de la pêche au thon dans l'OIO.

La thèse repose sur trois cadres d'analyse qui, chacun, aboutissent à des conclusions originales.

1) En ce qui concerne les récits autour de l'état des stocks de thons, la thèse mobilise le concept de *coproduction des connaissances* (JASANOFF, 2006) pour présenter les différentes perceptions des acteurs sur l'état actuel des ressources. La recherche a démontré que les pêcheurs locaux de l'OIO ont développé de fortes revendications autour de la surpêche, qu'ils mobilisent à différents niveaux pour contester l'exploitation thonière industrielle. Dans le cas de la pêche au thon dans l'OIO, le pouvoir discursif n'est ainsi pas seulement exercé par les acteurs puissants habituels ; les petits pêcheurs ont également (co) construit au fil des années un récit mobilisateur sur la surpêche du thon, avec le soutien d'acteurs tels que les ONG et les médias (ANDRIAMAHEFAZAFY *et al.*, 2020).

2) Concernant les politiques d'accès à la ressource, la recherche se base sur la *Théorie de l'accès* (RIBOT, PELUSO, 2003) pour analyser les différents « gagnants » et « perdants » dans la gestion d'une ressource halieutique. Elle a montré que si les mécanismes basés sur les droits, telle la convention internationale sur le droit de la mer ou les accords de pêche, autorisent une large variété d'acteurs à accéder à la ressource, des mécanismes structurels comme l'accès à la connaissance, la technologie ou les opportunités d'emplois induisent des déséquilibres et inégalités entre acteurs. Cette différenciation engendre des relations de pouvoir et des conflits à dimension variable. Les conflits sont aggravés par la mobilité du thon qui traverse des zones maritimes avec des configurations juridiques et réglementaires diverses jouant un rôle clé dans les processus d'accès. Lorsque le thon est présent dans les eaux nationales, les gouvernements y déterminent les règles d'accès notamment à travers des licences et des accords de pêche. Cette responsabilité passe d'un gouvernement à celui du pays voisin lorsque le thon traverse d'autres eaux nationales. Enfin, lorsque le thon arrive en haute mer, les règles d'accès nationales deviennent inapplicables et les bateaux ayant la meilleure technologie et le capital pour entreprendre la pêche au large sont privilégiés (ANDRIAMAHEFAZAFY, KULL, 2019).

3) Finalement, la thèse mobilise la « *Geopolitical ecology* » (BIGGER, NEIMARK, 2017) pour comprendre le rôle des différents acteurs dans la région de l'OIO.



Arrivage de thon, petite pêche à Sainte Luce, Madagascar (ANDRIAMAHEFAZAFY, 2018).

Elle démontre que l'exploitation thonnière est dominée par une pêche à logique capitaliste, dans laquelle des acteurs industriels cumulent la plus grande partie des captures dans la région. Les négociations de gestion des ressources impliquent des acteurs internationaux qui ont une grande influence au niveau régional. En effet, les relations géopolitiques et l'activité de pêche au thon de pays comme le Japon, la Chine ou ceux de l'Union européenne ont créé des liens de partenariat forts avec les pays côtiers. Durant les négociations, ces liens peuvent influencer la position des pays côtiers qui préfèrent s'aligner avec ces acteurs extrarégionaux

plutôt qu’avec les pays voisins. Cela constitue un blocage à la coopération régionale autour de la pêche au thon. Contrairement à la zone du Pacifique où les pays de la région coopèrent pour faire face aux puissances extrarégionales, une telle identité est encore naissante dans l’OIO et n’a que peu de poids dans les négociations. Pour que la coopération régionale existe réellement dans l’OIO, il est essentiel de renforcer les liens entre les pays et les populations de l’OIO (ANDRIAMAHEFAZAFY *et al.*, 2019).

La thèse se conclut par des pistes de réflexion pour orienter cette pêche vers la durabilité. Trois domaines d’action sont proposés : 1) prendre des mesures de gestion qui privilégient la durabilité à long terme du thon plutôt que les intérêts politiques et économiques particuliers ; 2) évaluer l’impact des différents types de pêche au thon sur les moyens de subsistance des pêcheurs locaux et des communautés côtières, la sécurité alimentaire des états côtiers et l’état des ressources ; et enfin, 3) promouvoir des initiatives qui mettent en évidence les valeurs socio-économiques et culturelles communes associées au thon au sein de l’OIO.

Cette thèse visait à combler le relatif manque de recherches sur la pêche au thon dans les domaines de la géographie humaine et de la *Political ecology*. J’ai pu y montrer comment l’exploitation thonière dans l’OIO illustre un cas d’« économie bleue » non durable, en perpétuant la dégradation écologique par la pêche industrielle et en contribuant à la marginalisation des pêcheurs locaux. J’ai également mis en lumière les défis politiques de la gestion de ressources naturelles mobiles à différentes échelles. Enfin, j’ai pu démontrer la nécessité d’accorder une plus grande attention aux non-humains que sont les thons car leurs caractéristiques biophysiques et écologiques influencent les pratiques de pêche tout autant que les processus de gestion des ressources.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDRIAMAHEFAZAFY Mialy, KULL Christian A., 2019 : « Materializing the blue economy: Tuna fisheries and the theory of access in the Western Indian Ocean », *Journal of Political Ecology*, 26(1), 403-424.
- ANDRIAMAHEFAZAFY Mialy, KULL Christian A., CAMPLING Liam, 2019 : « Connected by sea, disconnected by tuna? Challenges to regionalism in the Southwest Indian Ocean », *Journal of the Indian Ocean Region*, 1-20.
- ANDRIAMAHEFAZAFY Mialy, BAILEY Megan, SINAN Hussein, KULL Christian A., 2020 : « The paradox of sustainable tuna fisheries in the Western Indian Ocean: Between visions of blue economy and realities of accumulation », *Sustainability Science*, 15(1), 75-89.
- BIGGER Patrick, NEIMARK Benjamin D., 2017 : « Weaponizing nature: The geopolitical ecology of the US Navy’s biofuel program », *Political Geography*, 60, 13-22.
- CORSON Catherine, CAMPBELL Lisa M., MACDONALD Kenneth I., 2014 : « Capturing the Personal in Politics: Ethnographies of Global Environmental Governance », *Global Environmental Politics*, 14(3), 21-40.

- JASANOFF Sheila, 2006: «Ordering knowledge, ordering society», in JASANOFF Sheila (éd.), *States of knowledge, the co-production of science and social order*, Londres & New York: Routledge, 12-45.
- RIBOT Jesse C., PELUSO Nancy Lee, 2003: «A theory of Access», *Rural Sociology*, 68(2), 153-181.
- ROBBINS Paul, 2012: *Political ecology*, Wiley-Blackwell.
- UNECA, 2016: *Africa's Blue Economy: A policy handbook*. A document prepared by the United Nations Economic Commission for Africa.
- WATTS Michael, 2000: «Political ecology», in SHEPPERD Eric, BARNES Trevor J. (éd.), *A companion to economic geography*, Blackwell Publishers, 257-274.

Thèse disponible en ligne : https://serval.unil.ch/fr/notice/serval:BIB_7E0D668DF275

**LIVING IN A CAR-FREE HOUSING DEVELOPMENT
MOTIVATIONS AND MOBILITY PRACTICES
OF RESIDENTS IN NINE DEVELOPMENTS
IN SWITZERLAND AND GERMANY**

**VIVRE DANS UN HABITAT SANS VOITURES
MOTIVATIONS ET PRATIQUES DES RÉSIDENT·E·S
DE NEUF HABITATS EN SUISSE ET EN ALLEMAGNE**

DANIEL BAEHLER – daniel.baehler@unil.ch

Directeur de thèse : Prof. Patrick Rérat

Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne

Thèse soutenue le 6 décembre 2019

Les voitures et le système d'infrastructures urbaines construit autour d'elles ont de nombreux impacts négatifs tels que la pollution, les émissions de gaz à effet de serre et une importante consommation d'espace, en particulier dans les villes. En réponse à cette problématique, des habitats sans voitures ont émergé dans différentes villes d'Europe occidentale. Dans ces laboratoires d'une transition vers une mobilité durable, les habitant·e·s s'engagent à vivre sans voiture sur le long terme. Pour surmonter une société basée sur l'automobile, il est important de comprendre pourquoi certains ménages choisissent volontairement de vivre sans voiture et d'emménager dans ces habitats, ainsi que les caractéristiques de leur mobilité.

Cette thèse représente la première étude à grande échelle de résident·e·s d'habitats sans voitures. Elle a analysé neuf quartiers, cinq en Suisse (Burgunder à Berne, FAB-A à Bienne, Giesserei à Winterthour, Oberfeld à Ostermundigen et Sihlbogen à Zurich) et quatre en Allemagne (Klein Borstel et Saarlandstraße à Hambourg, Stellwerk60 à Cologne et Weißenburg à Münster). Ils couvrent la diversité des habitats sans voitures en termes de types de logements (six d'entre eux représentent des formes d'habitat collaboratif), de taille (allant de vingt à plus de quatre cents logements), d'âge (inaugurés entre 2000 et 2014) et d'emplacements (allant du centre à la périphérie d'espaces urbains). Une approche basée sur des méthodes mixtes a été adoptée afin d'étudier le profil des ménages, leurs motivations, leurs pratiques, ainsi que leur évaluation du contexte spatial et social nécessaire pour vivre sans voiture. Une enquête par questionnaire auto-administré (n=500) réalisée dans les neuf quartiers considérés a été combinée avec des entretiens approfondis (n=50) menés dans six d'entre eux.

Les résultats des analyses démontrent que les habitant-e-s ont des profils particuliers à plusieurs égards. Ils et elles ont souvent un haut niveau de formation (presque deux tiers des quinze ans et plus ont achevé une université ou HES) et accordent une grande importance à des valeurs éthiques ou altruistes. Presque la moitié des ménages sont des familles et un tiers des personnes vivant seules. Quasiment tous les ménages vivent volontairement sans voiture sans que cela ne représente un sacrifice pour eux. Leurs motivations à vivre sans voiture se réfèrent surtout à une combinaison de raisons pratiques et personnelles. Le premier type de motivations inclut le fait de ne pas avoir besoin d'une voiture ainsi que la disponibilité de modes de transport alternatifs tandis que le deuxième type représente principalement des motivations écologiques. Au contraire, les raisons financières ainsi que de santé ou d'âge n'ont qu'une très faible importance. Les motivations pour emménager dans un habitat sans voitures sont similaires. Les raisons pratiques telles que l'accessibilité de la localisation mais aussi des aspects sociaux tel que le fait de vivre en communauté, en particulier dans les coopératives, sont mis en évidence.

L'analyse du capital de mobilité et des pratiques des résident-e-s a révélé quatre types de stratégies permettant d'être mobile sans posséder une voiture. Premièrement, les habitant-e-s s'appuient sur des moyens de transport alternatifs (améliorés), en particulier le vélo (avec remorque, en tant que vélo-cargo ou avec assistance électrique), les transports publics et la marche. Près de la moitié des ménages possèdent plus d'un vélo par personne. Les différents modes de transport sont fréquemment combinés, par exemple le vélo et les transports publics lors d'un même trajet (intermodalité) ou pour différents trajets (multimodalité). Deuxièmement, les habitant-e-s recourent à des services de mobilité, comme des taxis et des services de livraison, mais aussi à l'utilisation ponctuelle d'une voiture partagée. De plus, la numérisation facilite la vie sans voitures, particulièrement les applications pour smartphones qui permettent l'accès à de nombreuses formes de mobilité et facilitent leur usage (horaires, cartes, météo, etc.). Troisièmement, les habitant-e-s favorisent l'accessibilité sans voiture, et donc souvent la proximité pour leurs activités quotidiennes car celle-ci permet de se déplacer à pied ou à vélo. Autrement, pour les loisirs, mais aussi les vacances et les lieux de travail, les lieux accessibles en transports publics sont favorisés. Quatrièmement, la communauté d'habitant-e-s apparaît également comme un facteur important. Au niveau pratique, l'aide de voisinage et les activités communes dans l'habitat facilitent le fait de vivre sans voiture. De plus, l'esprit de communauté encourage aussi les habitant-e-s et «normalise» cette manière de vivre.

Malgré des tendances générales clairement définies concernant les motivations et les pratiques, une diversité d'habitant-e-s existe. Une typologie des modes de vie permet de les mettre en lumière. Sur la base des valeurs et des motivations des habitant-e-s à vivre sans voiture ainsi que de leurs pratiques de mobilité, six modes de vie ressortent de l'analyse: les cyclistes écologiques, pragmatiques ou utilitaristes ainsi que les mêmes trois types de multimodaux, écologiques, pragmatiques et utilitaristes.

Enfin, un contexte spatial et social spécifique est également nécessaire pour vivre sans voiture. Il consiste d'une part en des infrastructures liées à la fois aux transports mais aussi à l'approvisionnement local ou aux activités communes dans l'habitat.

Les habitant-e-s estiment avant tout important d'avoir un magasin d'alimentation à proximité ainsi que des espaces de récréation. D'autre part, le contexte inclut des aspects immatériels, en particulier des normes sociales qui permettent d'envisager une vie sans voiture.

En résumé, un système de mobilité sans voiture doit être mis en place pour surmonter l'automobilité. Il consiste à la fois en des stratégies individuelles variées et en un contexte spatial et social permettant de vivre sans voiture.

BIBLIOGRAPHIE

- BAEHLER Daniel, RÉRAT Patrick, 2020: «Between Ecological Convictions and Practical Considerations – Profiles and Motivations of Residents in Car-Free Housing Developments in Germany and Switzerland», *Geographica Helvetica*, 75(2), 169–181, DOI:10.5194/gh-75-169-2020
- BAEHLER Daniel, RÉRAT Patrick, 2020: «Beyond the Car. Car-Free Housing as a Laboratory to Overcome the “System of Automobility” », *Applied Mobilities*, 1–18, DOI:10.1080/23800127.2020.1860513

Thèse disponible en ligne: https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_2053C99A97BC.P001/REF

RECONQUÉRIR LA VILLE APRÈS UN ÉPISODE PSYCHOTIQUE : PRATIQUES, ESPACES ET TEMPORALITÉS

ZOÉ CODELUPPI – zoe.codeluppi@unine.ch

Directeur de thèse : Prof. Ola Söderström (Université de Neuchâtel)

Institut de géographie, Université de Neuchâtel

Thèse soutenue le 18 décembre 2019

Cette thèse explore les pratiques, les espaces et les temporalités du processus de reconquête de la ville chez des jeunes personnes ayant vécu un premier épisode psychotique dans la ville de Lausanne. L'objectif est de mieux comprendre le rôle de l'environnement urbain dans l'émergence des troubles de la psychose.

Inscrit dans le cadre d'un projet de recherche interdisciplinaire financé par le Fonds national suisse de la recherche (FNS), ce travail est le fruit d'une collaboration entre l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel et le programme de traitement et d'intervention précoce de la psychose (TIPP) du Département de psychiatrie du Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV). Alors que le projet FNS met en évidence les facteurs de stress présents dans l'environnement urbain et la façon dont ils se combinent dans les trajectoires urbaines quotidiennes des patients, le travail de doctorat montre que l'environnement urbain n'est pas uniquement source de stress mais qu'il joue aussi un rôle essentiel dans le rétablissement de ces personnes.

La notion de rétablissement désigne un processus temporaire ou plus durable d'amélioration du bien-être psychique, physique et social des personnes souffrant des troubles de la psychose (BJORNSTAD *et al.*, 2019). En considérant le rétablissement dans une perspective écologique qui pense la ville dans sa dimension systémique, l'objectif est d'apporter un regard plus nuancé sur le processus de rétablissement prévalant actuellement en sciences sociales et d'analyser la façon dont le rythme des troubles agit sur les pratiques et sur les formes d'engagement avec l'environnement urbain et la manière dont cela se traduit par la mobilisation de ressources matérielles, sociales, sensorielles et affectives particulières.

D'un point de vue méthodologique, ce travail se base sur une ethnographie menée pendant trois mois dans une institution thérapeutique lausannoise avec des personnes appartenant au programme TIPP, ainsi que sur des parcours filmés (« *go-alongs* »), des entretiens et des « *focus groups* » avec vingt patients de ce même programme.

Les résultats de l'analyse mettent en évidence trois aspects essentiels du processus de rétablissement. Premièrement, les personnes reconquière très progressivement l'espace urbain au cours du rétablissement. Cette reconquête se caractérise par un rythme de rétablissement cyclique qui agit sur les pratiques des personnes, en particulier sur la manière dont celles-ci mobilisent les ressources de l'espace urbain. Alors que cette relation est encore peu étudiée par la littérature en géographie de la santé mentale et en sciences sociales (KLAUSNER, 2015 ; CODELUPPI, 2016), il existe une interdépendance entre la temporalité et la spatialité du rétablissement. L'espace urbain du quotidien, et en particulier de l'espace public, joue en effet un rôle central dans le processus de rétablissement des personnes (EVERED, 2016 ; CODELUPPI, 2016). Les espaces publics urbains possèdent des propriétés matérielles, sociales et sensorielles qui permettent de médiatiser l'intensité du vécu des troubles chez les participants.

Deuxièmement, les résultats montrent que les personnes modulent leur engagement avec les ressources matérielles, sociales, affectives et sensorielles de l'environnement, en fonction du rythme d'apparition et de l'intensité des troubles. Notre analyse mobilise le concept « d'intensité d'engagement » développé par Laurent Thévenot (2006) pour caractériser l'alternance entre les pratiques spatiales de retrait et d'engagement avec l'environnement en fonction de cycles de manifestation des troubles courts ou longs (THÉVENOT, 2006). Ainsi, au fur et à mesure de leur rétablissement, les personnes s'impliquent toujours davantage dans les relations qu'ils tissent avec leur environnement et étendent leur périmètre de pratiques. Ce processus est marqué par des périodes de mal-être au cours desquelles les participants développent des pratiques de repli spatial et social.

Troisièmement, les résultats détaillent les techniques de « mise en confort » avec l'environnement qui sont employées dans les pratiques quotidiennes de rétablissement. Ces tactiques peuvent être définies comme des pratiques souvent inconscientes qui permettent de faire face aux situations de stress en milieu urbain (SÖDERSTRÖM *et al.*, 2017). Les personnes mobilisent essentiellement trois tactiques : la création de bulles sensorielles, la planification systématique de leurs trajets et la création d'atmosphères de confort dans des espaces comme le bord du lac ou les parcs urbains qui offrent un dégage visuel.

Actuellement, la santé mentale constitue un enjeu majeur de santé publique qui requiert de réfléchir à des solutions pratiques et à des pistes d'actions destinées aux politiques et aux professionnels de la santé. Dans cette perspective, ce travail de doctorat contribue également aux réflexions menées par les professionnels de la santé mentale en matière de stratégies thérapeutiques en milieu urbain pour les personnes souffrant de troubles de la psychose (BAUMANN *et al.*, 2019). Nos résultats permettent de mettre davantage en évidence le potentiel thérapeutique de l'espace urbain dans les trajectoires de rétablissement des personnes souffrant de troubles psychiques. Ainsi, en brossant une véritable écologie du rétablissement, nous démontrons la nécessité de lier davantage les problématiques de santé mentale à celles des politiques de développement urbain, et de repenser les façons de concevoir l'espace public urbain en impliquant davantage les usagers.

BIBLIOGRAPHIE

- BJORNESTAD Jone, DAVIDSON Larry, HEGELSTAD Wenche ten velden *et al.*, 2019: «Re-thinking social functioning in psychosis», *Schizophrenia research*, 211, 93-94.
- CODELUPPI Zoé, 2016: «Entre le plein et le vide: les espaces-temps quotidiens de jeunes patients souffrant de troubles psychotiques en milieu urbain», *Géo-Regards*, 9, 119-133.
- CODELUPPI Zoé, 2019: «Du retrait à la reconquête: pratiquer la ville après un épisode psychotique», *Geographica Helvetica*, 74(1), 41-58.
- EVERED Elizabeth, 2016: «The role of the urban landscape in restoring mental health in Sheffield, UK: service user perspectives», *Landscape Research*, 41(6), 678-694.
- KLAUSNER Martina, 2015: *Choreografien psychiatrischer Praxis: eine ethnografische Studie zum Alltag in der Psychiatrie*, Bielefeld: transcript Verlag.
- THÉVENOT Laurent, 2006: *L'action au pluriel: sociologie des régimes d'engagement*, Paris: Éditions La Découverte, 111.
- SÖDERSTRÖM Ola, ABRAHAMYAN-EMSPON Lilith, CODELUPPI Zoé *et al.*, 2016: «Unpacking “the City”: an experience-based approach to the role of urban living in psychosis», *Health & Place*, 42, 104-110.
- SÖDERSTRÖM Ola, SÖDERSTRÖM Dag, CODELUPPI Zoé *et al.*, 2017: «Emplacing recovery: how persons diagnosed with psychosis handle stress in cities», *Psychosis*, 1-8.

Thèse disponible en ligne : <https://doc.rero.ch/record/327770/files/00002796.pdf>



Les espaces calmes comme le parc Mon-Repos (Lausanne) procurent du bien-être aux personnes souffrant de troubles psychotiques. Photographie : Zoé Codeluppi, 2016.

DES SPATIALITÉS QUI ENGAGENT ET QUI LIENT : LE TOURISME SPORTIF DE NATURE ET SES COMMUNAUTÉS DE PRATIQUE

VALÉRIAN GEFFROY – valerian.geffroy@gmail.com

Directeur de thèse : Prof. Mathis Stock

Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne

Thèse soutenue le 6 mars 2020

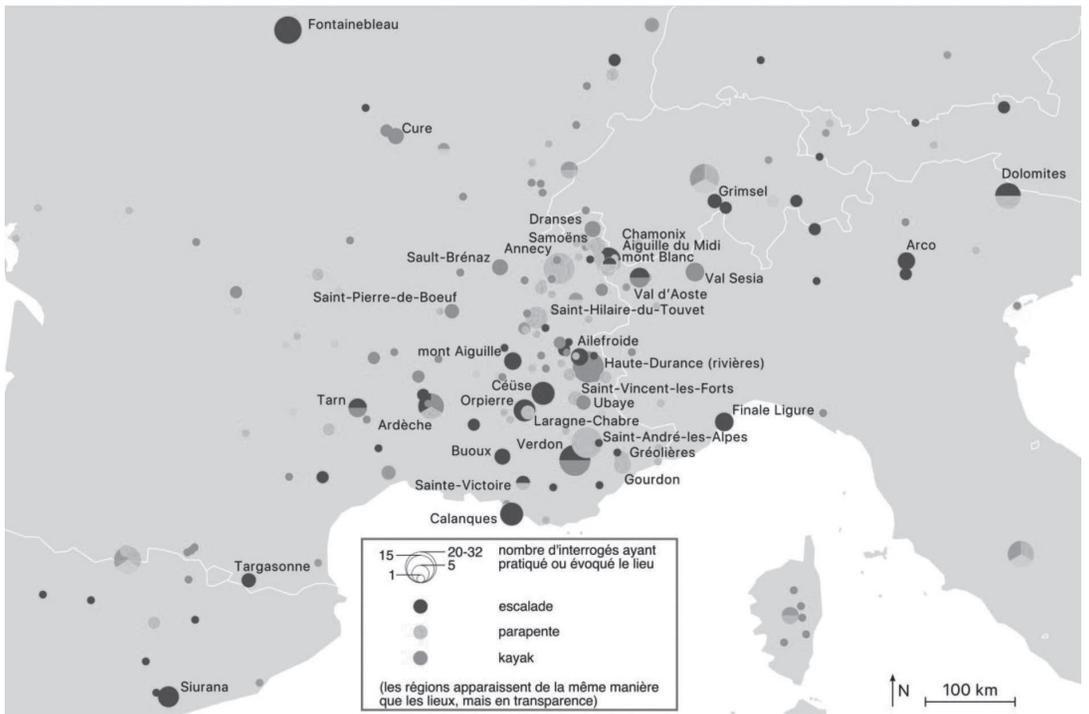
Sport et tourisme, deux domaines importants des loisirs contemporains, forment en se combinant une pratique à part entière : le tourisme sportif. L'objet de cette thèse est de saisir l'originalité de ce phénomène dans ses dimensions spatiales, ses lieux et ses terrains de pratique, ses rapports à l'espace sensibles comme discursifs, ses formes de mobilité. Il s'inscrit dans une série d'enjeux actuels importants pour la géographie. Il touche d'abord à l'accroissement et à la diversification des mobilités, ainsi qu'à leur valorisation sociale et hédonique, et s'inscrit donc dans le « tournant mobilitaire » des sciences sociales (SHELLER, URRY, 2006). Le tourisme sportif témoigne également de l'hybridation progressive des loisirs avec les différents domaines de la vie ; recomposition qu'une géographie des pratiques, centrée sur les schémas d'action impliquant l'espace (LUSSAULT, STOCK, 2010), permet d'aborder. Enfin, le tourisme sportif implique des émotions et affects relatifs à l'espace, des « géographies émotionnelles » (ANDERSON, SMITH, 2001) relatives, notamment, au mouvement sportif et à l'investissement esthétique des espaces. En particulier, la qualification d'espaces comme « de nature » contribue fortement à définir certains sports et à en faire des motifs de voyage (BOURDEAU, 2003). C'est sur ces *pratiques touristico-sportives de nature* que cette thèse se concentre.

J'interroge ces pratiques autour de deux questions principales : celle du rôle de l'espace dans la constitution du commun, du lien social, et celle de l'appréciation des spatialités – entendues comme les diverses manières d'agir avec l'espace et de le considérer. Le cadre théorique général de cette thèse est celui des théories de la pratique. Il y est représenté principalement par T. Schatzki (2002), pour sa théorie de l'organisation des pratiques sociales, et par L. Thévenot (2006), pour sa théorie des modes d'engagement et de coordination. Et il se traduit dans cette thèse notamment par deux concepts centraux : celui de *communautés de pratiques*, qui qualifie les ensembles d'individus partageant des schémas cohérents d'action et de compréhension ; et celui d'*engagement*, qui désigne la coordination entre un projet d'action et l'environnement dans lequel il se déroule. En centrant l'analyse sur l'action, sur

le corps, et sur les modes communs de connaissance du monde, les théories de la pratique ont pour ambition de dépasser les dichotomies traditionnelles de la structure et de la liberté d'action, de l'individu et du groupe, de la matérialité et des conceptions. Pour cette thèse, cela signifie notamment accorder autant d'importance à la dimension corporelle du tourisme sportif de nature qu'à sa dimension représentationnelle.

Le travail est fondé sur des enquêtes qualitatives auprès de personnes voyageant pour trois sports de nature, dans quelques-uns des lieux les plus réputés, les plus désirables et les plus attractifs pour ces sports : le parapente (à Annecy et à Saint-André-les-Alpes, en France), le kayak de rivière (dans le haut bassin de la Durance en France) et l'escalade sportive (dans le Verdon, en France, et à Kalymnos, en Grèce). Ces enquêtes ont abouti à 76 entretiens semi-directifs, avec 110 personnes, et à la collecte d'un corpus de photographies commentées de pratiquantes et pratiquants, donnant un aperçu de la valorisation personnelle par l'image de l'expérience touristico-sportive. Observations de terrain, analyses de la presse spécialisée et de sites web viennent compléter ponctuellement le matériau empirique.

L'analyse mène à l'identification et l'exploration de quatre dimensions essentielles des spatialités touristico-sportives. 1) Les espaces communs de cette pratique, construits par les circulations des personnes et les appropriations symboliques et physiques des lieux, dessinent une *mondialisation affinitaire*, lecture du monde sélective et guidée par les projets de loisir. Elle se déploie dans des espaces transnationaux réticulaires, s'entretient par des pratiques médiatiques qui mythifient et esthétisent les lieux. Les lieux ainsi distingués sont définis, y compris dans leurs formes et leurs dimensions, par les modalités des pratiques touristico-sportives. Leur capacité à rassembler physiquement et affectivement la communauté sportive en fait de véritables *centralités* spécialisées. 2) Le traitement de l'information géographique, essentielle pour ces pratiques sportives, emploie des savoirs experts du terrain, des *jargons géographiques*, qui trouvent aujourd'hui dans la médiation numérique des potentialités renouvelées de partage au sein de la communauté. Des plates-formes web reprennent ainsi les fonctions des traditionnels « topoguides », en les élargissant par la mise en ligne de l'information et le fonctionnement collaboratif. Ces outils sont essentiels à la coordination des spatialités, à l'établissement de « grilles de lecture » partagées des environnements de pratique. 3) Sur le plan corporel et sensible, la pratique touristico-sportive de nature fonde son attrait sur une expérience de l'environnement que je qualifie d'*immersion-action* ; il s'agit d'une spatialité réflexive, qui déploie une relation personnelle autant que collective avec l'environnement biophysique comme un ensemble de prises, et qui constitue un fondement important de la conception esthétique-ludique de la nature. Elle valorise l'effort physique, la focalisation du corps et de la conscience, les expériences de l'espace vécues comme originales. 4) Le tourisme sportif de nature constitue un *engagement*, un projet individuel qui connaît différents degrés d'investissement, en termes d'extension des espaces du voyage et de fréquence et de durée des mobilités. Ainsi se dessine un gradient entre tourisme et « mobilité-mode de vie ». Ce dernier cas, où la mobilité de loisir confine au projet existentiel, reste minoritaire par rapport aux modalités touristiques de la pratique, mais témoigne d'une tendance à l'engagement fort dans ces pratiques, sources de satisfactions profondes et durables.



Un aperçu des hauts lieux européens du tourisme sportif de nature, selon les personnes interrogées. Voir p. 170 de la thèse. Conception : V. Geffroy. Fond de carte : @EuroGeographics.



Schémas corporels, appréhension de l'environnement et communauté de pratiques : quatre kayakistes aux prises avec la même « prise ». Rivière Gyronde, France. Voir p. 318 de la thèse. Photographies : V. Geffroy.

Ce travail contribue aux théories de la pratique principalement par la proposition d'intégrer pleinement le loisir à une théorie de l'engagement, c'est-à-dire de la coordination entre soi, le monde biophysique et le monde social. Il apporte à la géographie une exploration approfondie d'un ensemble cohérent de spatialités aux multiples dimensions – sensibles, matérielles, affectives, mobiles – et montre comment ces spatialités se font constitutives de projets individuels et de communautés.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON Kay, SMITH Susan J., 2001 : «Editorial: Emotional geographies», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 26(1), 7-10.
- BOURDEAU Philippe, 2003 : *Territoires du hors-quotidien: une géographie culturelle du rapport à l'ailleurs dans les sociétés urbaines contemporaines; le cas du tourisme sportif de montagne et de nature*, Université Joseph-Fourier-Grenoble I.
- LUSSAULT Michel, STOCK Mathis, 2010: «“Doing with space”: towards a pragmatics of space», *Social Geography*, 5(1), 11-19.
- SCHATZKI Theodore Richard, 2002: *The site of the social: a philosophical account of the constitution of social life and change*, University Park: Pennsylvania State University Press.
- SHELLER Mimi, URRY John, 2006: «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- THÉVENOT Laurent, 2006: *L'action au pluriel: sociologie des régimes d'engagement*, Paris: La Découverte.

Thèse disponible en ligne : https://serval.unil.ch/fr/notice/serval:BIB_FAF2B91FC2F6

SOUS LES LATRINES DE MANDALAY : GOUVERNEMENT DE L'ASSAINISSEMENT ET CHANGEMENTS ÉCOLOGIQUES, POLITIQUES ET URBAINS AU MYANMAR

JÉRÉMIE SANCHEZ – jeremie.sanchez@hotmail.com

Directeur de thèse : Prof. René Véron

Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne

Thèse soutenue le 20 décembre 2019

Cette thèse par articles prend le gouvernement de l'assainissement dans la ville de Mandalay comme point d'entrée pour mieux comprendre les processus de transformation urbains, politiques et socio-écologiques aujourd'hui à l'œuvre au Myanmar. La thèse pose la question de savoir comment l'assainissement est gouverné à Mandalay, et aborde la notion de « gouverner » au sens foucauldien de la conduite de la conduite (FOUCAULT, 1982). Ainsi, la thèse s'efforce de mettre en lumière les processus qui expliquent la pérennité des défis liés à l'assainissement à Mandalay en s'appuyant sur l'*Urban Political Ecology* (UPE), une approche épistémologique en géographie humaine qui considère ses objets comme étant des hybrides socio-matériels (SWYNGEDOUW, HEYNEN, 2003). La thèse dialogue avec l'UPE de plusieurs manières. Elle soutient notamment les récentes avancées poststructuralistes du champ en matière de conceptualisation du pouvoir, et étend ses traditionnels horizons géographiques au-delà des villes situées dans des contextes libéraux et démocratiques. Dans la mesure où la thèse fut également un projet engagé sur le terrain, elle contribue aux efforts de l'UPE de produire des environnements urbains socialement plus équitables et écologiquement plus durables (LOFTUS, 2009).

La thèse repose sur une méthodologie qualitative qui s'inspire de la méthode de diagnostic dite des *Excreta Flow Diagrams*, ainsi que d'une analytique au sens Foucauldien (BLACKETT *et al.*, 2015 ; DEAN, 2009). Elle s'appuie sur des données recueillies entre 2015 et 2018 au Myanmar, comprenant des entretiens semi-directifs conduits auprès d'un large panel d'acteurs nationaux et internationaux, l'observation participante et non participante, et une analyse extensive de littérature grise.

La thèse se concentre sur trois ensembles d'acteurs, d'institutions, et de processus gouvernant l'assainissement à Mandalay. Il s'agit 1) d'un projet infrastructurel de plusieurs millions de dollars financé et implémenté par des acteurs internationaux; 2) des efforts d'amélioration fournis par l'État local; et 3) des pratiques quotidiennes des chefs et aînés de

quartier ainsi que des organisations communautaires. Ces trois assemblages sont explorés au travers des trois articles qui présentent les résultats empiriques de la thèse.

Le premier article (SANCHEZ, 2019) analyse la débâcle du Mandalay Urban Services Improvement Project, initié en 2012 par la Banque asiatique de développement et une firme de consulting française. En s’inspirant de la littérature qui conceptualise l’aide au développement comme une machine antipolitique (FERGUSON, 1994 ; LI, 2007), l’article montre comment le Mandalay Urban Services Improvement Project a ignoré les urgences locales et proposé des solutions techniques discutables aux défis de l’assainissement à Mandalay. L’article montre ensuite comment cette machine antipolitique a affecté le développement urbain de la ville plus globalement, pour être finalement contestée par la municipalité.

Le deuxième article (SANCHEZ, à paraître) se base sur les travaux de James Scott sur l’État (SCOTT, 1998) afin d’explorer les efforts de la municipalité destinés à améliorer l’assainissement à Mandalay. L’article soutient que les pratiques de l’État dans ce domaine révèlent l’émergence d’une forme locale de haut-modernisme autoritaire, ce qui ouvre la porte à une réflexion sur la manière dont l’État du Myanmar « voit » et considère le progrès social et écologique urbain dans le contexte des récents changements politico-économiques nationaux.

Le troisième article (SANCHEZ, MYAT, à paraître) s’inspire des études urbaines « du Sud » (LAWHON, TRUELOVE, 2019) pour explorer le rôle des bureaux de quartiers du Département de l’administration générale dans le gouvernement quotidien de l’assainissement. L’article accorde une attention particulière aux pratiques quotidiennes et aux relations de pouvoir existant entre ces acteurs, la population et l’État. Cela permet à l’article de montrer que les notions de « démocratie », de « pouvoir » ou de « politique » sont culturellement et historiquement ancrées au Myanmar, et qu’elles ne sont pas appréhendées comme elles peuvent l’être dans d’autres pays « du Sud ».

Collectivement, les trois articles mettent en lumière les processus sociomatériels qui gouvernent l’assainissement à Mandalay, et offrent un aperçu des changements urbains, politiques et socio-écologiques actuellement à l’œuvre au Myanmar. Cela permet à la thèse de conclure en nuancant l’argument que le pays traverse une phase de « transition » relativement linéaire, d’un régime autoritaire fermé à un régime démocratique libéral, et que des progrès sociaux et écologiques manifestes sont à l’œuvre. Bien que des transformations profondes soient observables, la thèse soutient que certaines rationalités et pratiques gouvernementales perpétuant les inégalités socio-écologiques continuent de prévaloir.

BIBLIOGRAPHIE

- BLACKETT Isabel, EVANS Barbara, FURLONG Claire *et al.*, 2015: « City level excreta flow analysis – The SFD Promotion Initiative », *2015 Water and Health Conference: Where Science Meets Policy*, Chapel Hill.
- DEAN Mitchell, 2009: *Governmentality: Power and Rule in Modern Society*, Los Angeles: SAGE publications.

- FERGUSON James, 1994: *Anti-Politics Machine: Development, Depoliticization, and Bureaucratic Power in Lesotho*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- FOUCAULT Michel, 1982: «The Subject and Power», in DREYFUS Hubert, RABINOW Paul (éd.), *Michel Foucault, beyond structuralism and hermeneutics*, Chicago: University of Chicago Press, 208-226.
- LAWHON Mary, TRUELOVE Yaffa, 2019: «Disambiguating the southern urban critique: Propositions, pathways and possibilities for a more global urban studies», *Urban Studies*, 57(1), 3-20.
- LI Tania, 2007: *The Will to Improve: Governmentality, Development, and the Practice of Politics*, Durham & Londres: Duke University Press.
- LOFTUS Alex, 2009: «Rethinking Political Ecologies of Water», *Third World Quarterly*, 30(5), 953-968.
- SANCHEZ Jérémie, 2019: «Urban development falling into the gutter: Sanitation planning and “anti-politics” in Myanmar», *Third World Quarterly*, 40(12), 2228-2245.
- SANCHEZ Jérémie, à paraître: «Blinded like a state? Urban sanitation, improvement and high modernism in contemporary Myanmar», *Political Geography*.
- SANCHEZ Jérémie, MYAT Su Su, à paraître: «Expanding the southern urban critique: Everyday urban politics in Mandalay», *Environment and Planning C: Politics and Space*.
- SCOTT James, 1998: *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*, New Haven: Yale University Press.
- SWYNGEDOUW Erik, HEYNEN Nik, 2003: «Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale», *Antipode*, 35(5), 898-918.

Thèse disponible sur demande par e-mail



« Le ruisseau doré », un drain à ciel ouvert traversant un marché à Mandalay. Photographie de l'auteur.

“FANATIC ENERGY IN THE WRONG PLACES”: POTEMKIN NEOLIBERALISM AND DOMESTIC SOFT POWER IN THE 2018 MEN’S FOOTBALL WORLD CUP IN RUSSIA

SVEN DANIEL WOLFE – svendaniel.wolfe@unil.ch

Directeur de thèse: Prof. Martin Müller

Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne

Thèse soutenue le 21 août 2019

Les méga événements, comme les Jeux olympiques et la Coupe du monde de football, sont des phénomènes mondiaux qui ne se limitent pas à la dimension sportive. Ils peuvent également être analysés en termes de politique étrangère et de géopolitique, à l’exemple du cas de la Russie, pays hôte des Jeux olympiques d’hiver 2014 à Sotchi et de la Coupe du monde de football 2018 qui s’est déroulée dans onze villes russes. Au-delà de ces interprétations traditionnelles, j’ai pris le parti de considérer les méga événements comme des phénomènes ayant des répercussions sur les villes hôtes et les gens qui y vivent (MÜLLER, 2015; MÜLLER, GAFFNEY, 2018). Dans cette perspective, la Coupe du monde de 2018 me permet d’interroger le processus de néolibéralisation et tester le concept de «*soft power*».

Basée sur la comparaison des villes hôtes de Ekaterinbourg et de Volgograd, la thèse s’articule autour de deux axes principaux. Le premier vise à interroger la Coupe du monde comme révélateur du processus de néolibéralisation, soit une façon assez traditionnelle de comprendre les méga événements mais avec l’originalité de les analyser comme des événements fondamentalement urbains. Les procédures d’appel d’offres auxquelles répondent les villes hôtes sont ainsi considérées comme des stratégies de concurrence interurbaine et comme des stratagèmes pour attirer touristes et capitaux. Les méga événements y apparaissent comme des marqueurs du passage à un mode plus entrepreneurial de gouvernance urbaine.

Si l’on s’en tient au concept de Neil Brenner (2004, 2009) des régimes de concurrence rééchelonnés, cette restructuration politique et économique mondiale devrait relativiser l’échelle nationale au profit des échelles régionales ou locales. Or, je démontre au contraire que ce «rééchelonnement» n’a pas fonctionné en Russie et que les processus de néolibéralisation ne sont pas si faciles à comprendre. L’analyse de la Coupe du monde russe révèle en effet une confrontation entre projets urbains dictés par l’État et ceux de villes périphériques pour lesquelles les méga événements

constituent une opportunité de développement. Dans cette partie de la thèse, je propose la notion de «néolibéralisme Potemkine» pour souligner, en dépit des ambitions affichées, le caractère superficiel des aménagements finalement générés par les méga événements.

L'autre axe principal de ma thèse mobilise la notion de «*soft power*» de Joseph Nye (2005, 2011) pour éclairer la raison d'être des méga événements au prisme de la politique étrangère. Elle est combinée à des approches qui considèrent les méga événements comme des stratégies de construction identitaire mais rendent insuffisamment compte des dimensions internationales (KOCH, 2017). J'analyse ainsi la Coupe du monde 2018 en Russie comme un moyen de diffuser auprès de la population russe certains des récits du «*soft power*». Conceptualiser ce projet narratif à travers le concept du «*soft power*» me permet de retracer chaque composant de son équation : la génération des récits, les mécanismes de distribution et la réception (ou l'absence de réception) par les habitants des villes hôtes. J'associe ces dynamiques discursives à un des modes d'expression du «néolibéralisme Potemkine».

Les travaux de de Certeau et Lefebvre m'aident en outre à mettre en lumière l'éventail des tactiques déployées par les habitants pour rejeter, à différents degrés, les discours accompagnant la Coupe du monde. Je mets ainsi l'accent sur l'individu et le quotidien, pour offrir une approche plus nuancée et à échelle humaine des phénomènes analysés.

Situés dans un urbanisme relationnel comparatif qui valorise l'Est global, ces deux questionnements constituent les contributions essentielles de cette monographie. D'une part, en me concentrant sur le «rééchelonnement», je montre comment les autorités russes ont adopté les discours du néolibéralisme sans se soucier des besoins réels des résidents et, d'autre part, en valorisant le quotidien, je révèle les manières dont la population locale a réagi. Ma thèse propose ainsi un cadre d'analyse pour comprendre les méga événements à plusieurs échelles, dans différentes villes et contextes politiques et économiques.

Gratitude to Joëlle Salomon Cavin for her generous help with transforming this text into French.

BIBLIOGRAPHIE

- BRENNER Neil, 2004 : *New State Spaces : Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, 1^{re} éd. Oxford, New York : Oxford University Press.
- BRENNER Neil, 2009 : «Open Questions on State Rescaling», *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2(1), 123-139, <https://doi.org/10.1093/cjres/rsp002>.
- KOCH Natalie, 2017 : *Critical Geographies of Sport : Space, Power and Sport in Global Perspective*, Abingdon & New York : Oxon & Taylor and Francis.
- MÜLLER Martin, 2015 : «The Mega-Event Syndrome: Why So Much Goes Wrong in Mega-Event Planning and What to Do About It», *Journal of the American Planning Association*, 81(1), 6-17, <https://doi.org/10.1080/01944363.2015.1038292>.

MÜLLER Martin, GAFFNEY Christopher, 2018 : «Comparing the Urban Impacts of the FIFA World Cup and Olympic Games From 2010 to 2016», *Journal of Sport and Social Issues*, 42(4), 247-269, <https://doi.org/10.1177/0193723518771830>.

NYE Joseph S., 2005 : *Soft Power: The Means To Success In World Politics*, nouvelle édition, New York : PublicAffairs.

NYE Joseph S., 2011 : *The Future of Power*, 1^{re} éd., New York : PublicAffairs.

Thèse disponible en ligne : https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_8C1DB62BE2B5.P003/REF





RECENSIONS

VINCENT KAUFMANN, EMMANUEL RAVALLET (éd.), 2019
*L'urbanisme par les modes de vie. Outils d'analyse
pour un aménagement durable*, MetisPresses, Les Acacias, 228 pages

Les sociétés européennes ont connu de grandes transformations ces cinquante dernières années, et avec elles les modes de vie des individus. L'augmentation de la mobilité liée la diversification des modes de transport et l'accroissement des vitesses, le développement des technologies de l'information et de la communication, et l'accroissement de la mixité des populations sur un même territoire ont entraîné une diversité d'attentes en matière d'équipements urbains, que ce soit le logement, les transports, ou les services.

L'urbanisme, nous disent les auteurs de ce livre, prend peu en compte la diversité des pratiques sur un territoire et les évolutions qu'ont connues les ménages ces dernières décennies. De fait, l'aménagement du territoire actuel ne répond plus aux attentes des habitants, car il est fondé sur une vision de la composition et des aspirations des ménages qui n'est plus la norme. À partir de ce constat, les auteurs nous proposent donc de repenser l'aménagement territorial en partant des modes de vie, c'est-à-dire à partir des pratiques et des aspirations des acteurs. Pour ce faire, ils se basent sur différentes enquêtes menées par le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) pour revisiter la notion de «modes de vie» et ce qu'elle implique pour l'urbanisme. La notion de «modes de vie» permet aux auteurs d'analyser les différents modèles d'aspiration de vie à partir de dimensions relatives à la vie quotidienne, à la mobilité, aux choix résidentiels, mais également aux envies et aux valeurs. Le livre aborde les modes de vie selon trois grandes thématiques : les choix résidentiels, la mobilité et la consommation énergétique, cette dernière découlant des deux autres.

La première partie de l'ouvrage est consacrée à la caractérisation de la diversité des modes de vie à partir des aspirations des habitants. Les trois premiers chapitres proposent des typologies des modes de vie, intégrant les aspirations résidentielles (chapitre 1), les choix résidentiels et la mobilité (chapitre 2) et la consommation énergétique (chapitre 3). Le chapitre 4 introduit une réflexion sur les modes de vie dans un contexte transfrontalier. Pour caractériser les modes de vie, les auteurs ont analysé les préférences résidentielles des individus à partir des trois dimensions de l'environnement construit et social : sa qualité sensible («*l'habiter*»), sa qualité sociale («*rencontrer*») et sa qualité fonctionnelle («*utiliser*»). Les résultats de cette

partie remettent en question la pertinence de certaines politiques de logement qui visent à favoriser la mixité sociale : les auteurs montrent en effet que la composition des ménages et les effets de revenus jouent un rôle relativement faible dans les aspirations résidentielles. Par ailleurs, les mêmes groupes de valeurs sous-tendent les choix résidentiels et les choix modaux : ainsi, certains modes de vie vont plus favoriser que d'autres la multimodalité ou la monomodalité, le mode de déplacement principal des ménages reflétant en partie leurs choix de mode de vie. Les modes de vie vont également entraîner des différences de consommation énergétique, selon les caractéristiques des logements et équipements des ménages, et la répartition de leurs activités. Si l'aménagement du territoire peut induire un décalage entre aspirations et réalisations des modes de vie, les auteurs soulignent néanmoins la limite des politiques territoriales, notamment de mixité sociale sur la mobilité résidentielle, qui dépendent en partie de facteurs dont les pouvoirs publics ne peuvent se saisir, comme l'importance des réseaux sociaux et familiaux dans le choix de la localisation résidentielle.

La deuxième partie de l'ouvrage s'intéresse aux transformations des modes de vie, en se focalisant sur la question des temps de la mobilité. Les modes de vie contemporains sont caractérisés à la fois par une accélération des rythmes de vie et par une augmentation du temps passé dans les transports. Il y a donc une nécessité pour les villes de ralentir leurs rythmes de vie pour améliorer la qualité des espaces urbains, en faisant attention à ne pas créer des villes à deux vitesses dans lesquelles les espaces centraux sont apaisés mais dédiés à la consommation, au détriment des espaces périphériques qui seraient dédiés à la circulation. Les temps de la mobilité sont un levier pour transformer les modes de vie. Alors que le modèle résidentiel pavillonnaire a conduit à un éclatement spatial et temporel des activités, des politiques centrées sur les temps de vie pourraient contribuer à réduire la dépendance automobile encore forte dans certains territoires, qui entraîne des nuisances collectives et pénalise particulièrement les ménages non motorisés (chapitre 8). Par ailleurs, alors que le temps passé dans les transports a augmenté dans les grandes villes européennes, la qualité de ce temps «*potentiellement habitable*» (p. 163) est de plus en plus importante pour les individus, et il doit être valorisé (chapitre 7). La mobilité est donc au cœur de la transformation des modes de vie : le ralentissement des rythmes de vie, la baisse du temps de déplacement et du travail constituent les trois grandes aspirations des modes de vie du futur (chapitre 6).

La troisième partie de l'ouvrage propose des pistes de réflexion pour réduire la consommation énergétique des ménages en travaillant sur les modes de vie résidentiels et la mobilité. Le chapitre 9 introduit la notion de «*dissonance résidentielle*» pour caractériser le décalage entre les aspirations résidentielles des individus et leur mode de vie actuel. Ce sont les ménages qui présentent des dissonances résidentielles qui ont la plus grande consommation énergétique ; il y a donc là un champ d'action à exploiter sur les territoires pour réduire les dissonances résidentielles et les consommations énergétiques. Les aménageurs, dans la conception des projets urbains, doivent donc prioriser les éléments qu'ils veulent développer pour concevoir des cadres de vie qui favorisent la diversité des modes de vie (chapitre 11).

Il faut tout d'abord souligner que l'ouvrage *L'urbanisme par les modes de vie* est agréable à lire, aussi bien dans le fond que dans la forme. Chaque partie est

introduite par un dossier de photographies urbaines qui nous montrent comment l'urbanisme façonne les modes de vie. Espaces publics, bâtiments, espaces intermédiaires – tunnels, parkings – mobiliers urbains, constituent des lieux de vie qui frappent nos imaginaires et interrogent nos propres aspirations. Les chapitres sont ponctués d'illustrations qui mettent en exergue les propos des auteurs, et contribuent à spatialiser les modes de vie ; le côté interactif du livre avec des annexes à lire en ligne enrichit également la lecture. Cependant la construction par chapitre thématique à partir d'une enquête ne paraît pas toujours pertinente. D'une part, si le découpage des parties fait sens, en mettant l'accent sur les trois thèmes de l'ouvrage – aspirations résidentielles, mobilité et consommations énergétiques –, chaque chapitre semble traiter une enquête indépendamment des autres chapitres, et on distingue parfois mal le fil directeur qui les lie. D'autre part, le découpage par enquête est parfois redondant, et certains chapitres auraient mérité d'être réunis en une synthèse. C'est cependant la difficulté de l'exercice de l'ouvrage collectif, qui peut également être un atout car chaque chapitre peut se lire de manière indépendante.

L'ouvrage constitue une bonne introduction pour qui s'intéresse aux modes de vie en urbanisme. Les auteurs décrivent bien la filiation de cette notion et son usage dans les sciences humaines, tout en soulignant que la diversité de définitions qui peut exister oblige à la manier avec précaution. Tout au long du livre, les auteurs approfondissent leur propre définition qui lie les modes de vie à l'urbanisme par la jonction de facteurs individuels et de l'environnement construit, et affirment leur ancrage territorial, ce que nous montrent les exemples tirés des travaux du LaSUR sur des terrains variés – Suisse, France, Belgique, Canada.

Le premier apport de l'ouvrage est la typologie des modes de vie que font les auteurs, qui leur permet d'affirmer l'intégration possible de la diversité des modes de vie dans les politiques territoriales. Ils montrent bien qu'il n'existe pas un mode de vie dominant, mais une diversité qu'il faut prendre en compte pour éviter de créer des dissonances entre les aspirations et les réalisations des individus, ce qui contribue à augmenter la consommation énergétique.

L'autre apport de l'ouvrage est son insistance sur la place prépondérante de la mobilité dans le dessin des modes de vie. Lien essentiel entre les activités des individus, la mobilité est à la fois génératrice et le produit d'inégalités. Elle constitue un élément majeur de la transformation des modes de vie : l'urbanisme par les modes de vie doit donc être pensé à la fois à l'échelle du cadre de vie local, afin de favoriser la proximité des activités, et à l'échelle de l'articulation des centralités, pour limiter les contraintes liées à la mobilité.

On retient donc de cette lecture que les aménageurs ont la possibilité d'agir sur les modes de vie pour réduire les consommations énergétiques des ménages, en permettant à ces derniers d'accorder leurs aspirations résidentielles à leurs capacités. Les auteurs n'apportent pas des outils déjà conçus à destination des urbanistes et pouvoirs publics. S'il présente les écueils des politiques d'aménagement actuelles et esquisse des pistes de réflexion, l'apport de l'ouvrage est bien de montrer l'importance de prendre en compte les modes de vie pour l'aménagement, mais assez peu la *comment faire*. Il invite, lors de la conception d'un projet urbain ou de politiques territoriales, à se poser une question essentielle : quels modes de vie veut-on promouvoir sur le territoire ?

Cet ouvrage présente donc une bonne synthèse des travaux du LaSUR sur les modes de vie, et invite à repenser les politiques publiques afin de mieux prendre en compte les aspirations des individus pour façonner les territoires de demain. Alors que les ressources naturelles s'épuisent, les modes de vie sont une catégorie d'analyse pertinente pour penser les transformations à venir de nos territoires, et questionner nos propres aspirations.

MANON ESKENAZI
Lab'Urba
Université Paris-Est
manon.eskenazi@u-pec.fr

**LESLIE BELTON-CHEVALLIER, NICOLAS OPPENCHAIM,
STÉPHANIE VINCENT-GESLIN, 2019**
Manuel de sociologie des mobilités géographiques,
Éditions Presses universitaires François Rabelais, 151 p.

«*Source de changement, de transformation, d'évolution des pratiques, des représentations et des identités des individus ou des groupes sociaux*» (BELTON-CHEVALLIER, OPPENCHAIM, VINCENT-GESLIN, 2019, 11), la mobilité est au cœur des sociétés actuelles et elle est, *de facto*, devenue un intérêt de la sociologie. Mais contrairement à la sociologie américaine, où l'École de Chicago propose déjà une définition des mobilités spatiales dans les années 1920-1930, la sociologie française s'est intéressée tardivement aux mobilités géographiques. Longtemps centrée sur les questions migratoires voire de mobilités résidentielles, ce n'est qu'à partir des années 1980 qu'elle commence à considérer les mobilités spatiales, et plus particulièrement les mobilités quotidiennes, dans ses recherches, notamment en définissant la mobilité comme «un fait social total» (BASSAND, 1980). Cette période s'accompagne par la suite d'une réflexion globale sur la discipline au niveau international ; alors qu'une refonte totale de la sociologie est souhaitée pour certains face au «*mobility turn*» (URRY, 2000), d'autres sociologues voient la mobilité quotidienne comme un paramètre complémentaire dans l'étude des sociétés modernes.

À travers ses six chapitres, le manuel proposé par Belton-Chevallier, Oppenchain et Vincent-Geslin expose l'évolution de la sociologie et les différents tournants caractérisant l'émergence des questions de mobilités spatiales au sein de la discipline. Le premier objectif de cet ouvrage est ainsi de définir la mobilité géographique sous l'angle de la sociologie, en s'appuyant sur les différentes recherches menées depuis la naissance de la discipline jusqu'à des travaux sur des questions d'actualité, telles que le mouvement des gilets jaunes en France ou la diminution du permis de conduire chez les jeunes. Agrémenté de huit entretiens vidéo avec des spécialistes francophones, d'une pluralité de liens vers des ressources en ligne, de synthèses d'études réalisées et d'idées de sujets de recherche à destination des étudiant-e-s, cet ouvrage constitue un véritable guide pour se familiariser avec les enjeux sociaux liés aux mobilités spatiales.

Leur place, leur histoire et leurs contrastes internationaux sont autant d'éléments contextuels interrogés dans le premier chapitre et amènent les auteurs à se questionner dans le second chapitre sur le terme d'«explosion des mobilités» qui

revient régulièrement dans la narration des mobilités spatiales. Certes, la Révolution industrielle a joué un rôle primordial dans l'avènement de nouvelles formes de mobilité, mais ce n'est qu'à partir des années 1990 qu'il est possible de parler d'une véritable augmentation de la mobilité, notamment vis-à-vis d'une mobilité non humaine (circulation des idées, objets, etc.). Ainsi, le terme d'explosion se doit d'être nuancé puisque selon les auteurs « *on serait moins face à une explosion qu'à une évolution sur plusieurs décennies* » (BELTON-CHEVALLIER *et al.*, 2019, 42). Néanmoins, il est nécessaire de souligner que l'évolution de la mobilité n'est pas uniforme, tant d'un point de vue géographique que social.

La question des inégalités soulevées par les mobilités est abordée dans le troisième chapitre. Alors que le terme « mobilité » est de plus en plus controversé de par ses ambivalences, deux tendances se forment. D'une part, une conception moderne de la mobilité telle une aventure, une destination, qui est vue comme « *un instrument pour l'immobilisation programmée dans un rôle, une position sociale* » (BELTON-CHEVALLIER *et al.*, 2019, 52). D'autre part, une conception contemporaine avec une mobilité comme fin en soi, où l'individu est constamment mobile et l'immobilité dévalorisée. Bien que ces deux imaginaires s'imbriquent l'un dans l'autre, la mobilité, toujours plus présente, engendre une reconfiguration de nos modes de vie, de nos habitats et de nos paysages. Les aspects négatifs de cette mobilité tant idéalisée se font de plus en plus sentir (étalement urbain, pollution, inégalités sociales, etc.). L'injonction à la mobilité est fortement questionnée par les auteurs et amène au chapitre suivant dédié à la mobilité dans le cadre du travail.

Alors que la mobilité professionnelle, c'est-à-dire les trajets entre le domicile et le travail et le fait d'être mobile dans le cadre de son emploi, a souvent été vue comme une aptitude valorisée, les auteurs apportent une forte nuance à la dichotomie « dominants mobiles vs dominés immobiles ». Selon les auteurs, la mobilité géographique dans le cadre du travail « *permet davantage d'éviter le déclassement ou de retrouver un emploi que de progresser professionnellement* » (BELTON-CHEVALLIER *et al.*, 2019, 75). Ainsi, l'accent de ce chapitre est surtout mis sur une flexibilité en termes de pendularité ou de choix résidentiel, souvent attendue dans la recherche d'un nouvel emploi.

Cependant, tel que mentionné dans le chapitre 3, les potentiels de mobilité sont inégalement répartis au sein des sociétés. Le concept de « capital de mobilité », développé dans l'avant-dernier chapitre, a été élaboré dès le début des années 2000, amenant la thématique des potentiels de mobilité des individus au premier plan du questionnement des sociologues. De par la double connotation de la mobilité – tant une pratique qu'une capacité –, le terme « motilité » est déployé, englobant tant les notions d'accès, de compétences que de représentations (KAUFMANN, BERGMAN, JOYE, 2004). Basés sur la notion de capital économique, culturel et social, développée par Bourdieu, les concepts de capital de mobilité et motilité viennent étoffer l'éventail où les différentes formes de capitaux s'entrecroisent et se complètent l'une l'autre. Apportant ainsi du relief à l'étude de la société et des mobilités spatiales, ce concept est toutefois critiqué par certains auteurs qui lui reprochent de renforcer le caractère d'injonction de la mobilité en omettant les étapes d'apprentissage et ses mises en œuvre (BELTON-CHEVALLIER *et al.*, 2019).

En effet, la mobilité est un apprentissage en constante évolution, au travers des différentes sphères sociales fréquentées par l'individu. C'est ce qu'on appelle le

phénomène de « socialisation », auquel le sixième chapitre de l'ouvrage est consacré. La socialisation est définie par les auteurs comme étant « *la façon dont la société forme et transforme les individus. [...] La socialisation renvoie à un apprentissage de manières de faire, de parler et de ressentir, qui diffère selon la trajectoire sociale, mais aussi résidentielle, des individus* » (BELTON-CHEVALLIER *et al.*, 2019, 105). Basée sur des habitudes développées durant l'enfance (socialisation primaire), l'expérience de mobilité se constitue tout au long de la vie d'un individu à travers ses déménagements, ses voyages, sa mobilité quotidienne, qui demandent un apprentissage particulier (socialisation secondaire). Différentes instances interviennent dans cette construction. D'une part, la sphère familiale établit des habitudes fortement ancrées et construites autour des expériences et du capital social des parents. D'autre part, la sphère scolaire et spatiale, c'est-à-dire l'environnement direct fréquenté par l'enfant, complète les apprentissages primaires, notamment en développant l'autonomie et la découverte de nouveaux modes de déplacement.

Différentes approches ont été développées sur les socialisations secondaires, notamment dans la littérature germanophone avec l'approche des biographies des mobilités proposées par Lanzendorf, Müggenburg ou encore Scheiner pour ne citer que quelques auteurs. Cette perspective insiste particulièrement sur l'influence des *key events* sur la mobilité des individus, tels que les déménagements, l'arrivée d'un enfant, un changement de travail, etc. (LANZENDORF, 2003; MÜGGENBURG, BUSCH-GEERTSEMA, LANZENDORF, 2015; SCHEINER, 2007). Une autre approche intitulée *Travel Socialization Studies* se retrouve du côté anglophone, qui stipule que les habitudes et compétences en termes de mobilité développées durant l'enfance sont prolongées tout au long du parcours de vie (BASLINGTON, 2008). De leur côté, Belton-Chevallier *et al.* soulignent le manque de travaux menés sur la socialisation secondaire liée aux mobilités quotidiennes dans la littérature francophone.

Le compte rendu de cet ouvrage permet de souligner sa structure très linéaire et fluide. Pour ce qui est de la forme, l'organisation des chapitres avec des cas d'étude détaillés dans des encadrés complémentaires en fait une lecture aisée et agréable. Pour le contenu, il s'agit d'un bon ouvrage pour apprivoiser de manière très globale l'approche sociologique des mobilités géographiques ou pour rafraîchir quelques notions oubliées ! Toutefois, énormément d'approches, notions et concepts sont abordés par les auteurs, mais souvent très brièvement en raison de la taille réduite de l'ouvrage. Ainsi, les vidéos, les liens et les bibliographies des auteurs clés en fin de chaque chapitre offrent déjà des premières pistes pour les plus curieux !

AURÉLIE SCHMASSMANN

Institut de géographie et durabilité

Université de Lausanne

aurélie.schmassmann@unil.ch

BIBLIOGRAPHIE

- BASLINGTON H., 2008: «Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior», *International Journal of Sustainable Transportation*, 2(2), 91-114.
- BASSAND M., 1980: *Mobilité spatiale: Bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin: Georgi.
- BELTON-CHEVALLIER L., OPPENCHAIM N., VINCENT-GESLIN S., 2019: *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*, Tours: Presses universitaires François Rabelais.
- KAUFMANN V., BERGMAN M. M., JOYE D., 2004: «Motility: Mobility as capital», *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.
- LANZENDORF M., 2003: «Mobility biographies: A new perspective for understanding travel behaviour», *Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, August 2003*. En ligne: <https://ci.nii.ac.jp/naid/10024449660/>
- MÜGGENBURG H., BUSCH-GEERTSEMA A., LANZENDORF M., 2015: «Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research», *Journal of Transport Geography*, 46, 151-163.
- SCHEINER J., 2007: «Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand (Mobilitätsbiographien: Bausteine zu einer biographischen Theorie der Verkehrsnachfrage)», *Erdkunde*, 61(2), 161-173.
- URRY J., 2000: *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, (S.I.): Psychology Press.

TABLE DES MATIÈRES

Alexis ALAMEL et Catalina SANTANA BUCIO <i>«Je voulais tester de vivre dans un conteneur» : motivations et satisfactions résidentielles des étudiants dans une résidence en conteneurs</i>	5
Julien BACHMANN <i>Cartographie 2.0 et géographie scolaire : quelle démarche théorique et méthodologique d'évaluation de l'apprentissage ?</i>	29
Nicolas BANGERTER <i>Représentations plurielles de l'enseignement de la géographie au gymnase et comparaison des plans d'études à travers l'exemple de trois cantons romands.....</i>	49
Hannah BERNS <i>La pratique de la zone, une pratique spatiale en milieu urbain stigmatisé.....</i>	63
Mosè COMETTA <i>Tessin et urbanisation néolibérale : évolution des discours en matière d'aménagement.....</i>	85
Lucas HALDIMANN, Marieke HEERS et Patrick RÉRAT <i>Jeunesse (non) mobile ? Les facteurs influençant la mobilité temporaire des jeunes adultes suisses.....</i>	103
Patrick ISCHER et Karine DOAN <i>Les circuits alimentaires de proximité dans le domaine de la restauration collective : contraintes et opportunités au sein de l'Arc jurassien suisse.....</i>	131
Isabelle PIGERON-PIROTH et Rachid BELKACEM <i>Les dimensions spatiales et socioprofessionnelles du travail frontalier aux frontières franco-suisse et franco-luxembourgeoise</i>	147
Rachel THOMAS <i>Les mises en ambiance de la ville apaisée Paradoxes et risques d'une aseptisation programmée.....</i>	179

PRÉSENTATIONS DE THÈSES	195
Mialy ANDRIAMAHEFAZAFY <i>La durabilité de la pêche au thon et des moyens de subsistance dans l’océan indien occidental – Une analyse de « marine political ecology »</i>	197
Daniel BAEHLER <i>Vivre dans un habitat sans voitures Motivations et pratiques des résident-e-s de neuf habitats en Suisse et en Allemagne</i>	203
Zoé CODELUPPI <i>Reconquérir la ville après un épisode psychotique : pratiques, espaces et temporalités</i>	207
Valérien GEFFROY <i>Des spatialités qui engagent et qui lient : le tourisme sportif de nature et ses communautés de pratique</i>	211
Jérémie SANCHEZ <i>Sous les latrines de Mandalay: gouvernement de l’assainissement et changements écologiques, politiques et urbains au Myanmar</i>	215
Sven Daniel WOLFE <i>“Fanatic Energy in the Wrong Places” : Potemkin Neoliberalism and Domestic Soft Power in the 2018 Men’s Football World Cup in Russia</i>	219
RECENSIONS	223
Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravallet (éd.), 2019 <i>L’urbanisme par les modes de vie. Outils d’analyse pour un aménagement durable</i> (par Manon ESKENAZI)	225
Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchaim, Stéphanie Vincent-Geslin, 2019. <i>Manuel de sociologie des mobilités géographiques</i> (par Aurélie SCHMASSMANN).	229

Alexis Alamel et Catalina Santana Bucio «Je voulais tester de vivre dans un conteneur» : motivations et satisfactions résidentielles des étudiants dans une résidence en conteneurs.....	5
Julien Bachmann Cartographie 2.0 et géographie scolaire : quelle démarche théorique et méthodologique d'évaluation de l'apprentissage?	29
Nicolas Bangerter Représentations plurielles de l'enseignement de la géographie au gymnase et comparaison des plans d'études à travers l'exemple de trois cantons romands.....	49
Hannah Berns La pratique de la zone, une pratique spatiale en milieu urbain stigmatisé	63
Mosè Cometta Tessin et urbanisation néolibérale : évolution des discours en matière d'aménagement	85
Lucas Haldimann, Marieke Heers et Patrick Rérat Jeunesse (non) mobile? Les facteurs influençant la mobilité temporaire des jeunes adultes suisses.....	103
Patrick Ischer et Karine Doan Les circuits alimentaires de proximité dans le domaine de la restauration collective : contraintes et opportunités au sein de l'Arc jurassien suisse	131
Isabelle Pigeron-Piroth et Rachid Belkacem Les dimensions spatiales et socioprofessionnelles du travail frontalier aux frontières franco-suisse et franco-luxembourgeoise	147
Rachel Thomas Les mises en ambiance de la ville apaisée Paradoxes et risques d'une aseptisation programmée	179
PRÉSENTATIONS DE THÈSES.....	195
Mialy Andriamahefazafy La durabilité de la pêche au thon et des moyens de subsistance dans l'océan indien occidental – Une analyse de « <i>marine political ecology</i> ».....	197
Daniel Baehler Vivre dans un habitat sans voitures. Motivations et pratiques des résident-e-s de neuf habitats en Suisse et en Allemagne	203
Zoé Codeluppi Reconquérir la ville après un épisode psychotique : pratiques, espaces et temporalités.....	207
Valérian Geffroy Des spatialités qui engagent et qui lient : le tourisme sportif de nature et ses communautés de pratique.....	211
Jérémie Sanchez Sous les latrines de Mandalay : gouvernement de l'assainissement et changements écologiques, politiques et urbains au Myanmar	215
Sven Daniel Wolfe "Fanatic Energy in the Wrong Places" : Potemkin Neoliberalism and Domestic Soft Power in the 2018 Men's Football World Cup in Russia	219
RECENSIONS	223
Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravallet (éd.), 2019 L'urbanisme par les modes de vie. Outils d'analyse pour un aménagement durable (par Manon Eskenazi)	225
Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchaïm, Stéphanie Vincent-Geslin, 2019 Manuel de sociologie des mobilités géographiques (par Aurélie Schmassmann).	229

ISBN 978-2-88930-386-1



ISSN 1662-8527