

La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine

Marie-Christine Fourny, Laurent Cailly, Rodolphe Dodier

▶ **To cite this version:**

Marie-Christine Fourny, Laurent Cailly, Rodolphe Dodier. La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine. ASRDLF, 49ème colloque international, Industries, villes et régions dans une économie mondialisée, Jul 2012, Belfort, France. halshs-00719910

HAL Id: halshs-00719910
https://shs.hal.science/halshs-00719910

Submitted on 22 Jul 2012

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

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

ASRDLF, 49ème colloque international,
Belfort, 9-10-11 juillet 2012,
Industries, villes et régions dans une économie mondialisée

Communication

La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine

Marie-Christine FOURNY,
PACTE (Politiques publiques, ACtion politique, TErritoires) - CNRS : UMR5194 -Université Joseph Fourier - Grenoble I–Institut d'Études Politiques de Grenoble - Université Pierre Mendès-France - Grenoble II
marie-christine.fourny@ujf-grenoble.fr
Cailly Laurent , UMR CITERES, université de Tours
laurent.cailly@univ-tours.fr
Rodolphe Dodier Aix-Marseille Université
CNRS, UMR Telemme
rodolphe.dodier@univ-amu.fr

Introduction

Les controverses sur la valeur sociale des espaces périurbains aussi bien que sur son statut spatial sont pour beaucoup liées à la mobilité. D'un point de vue social, cette dernière est considérée à travers ses effets sur les sociabilités (pratiques) et les structurations socio-spatiales (ségrégations). Elle comprend également une dimension idéologique ou morale à travers la dénonciation de ses méfaits écologiques globaux. A l'instar de la banlieue précédemment, le périurbain a dorénavant un statut de menace sociétale. D'autre part, d'un point de vue morphologique, la mobilité a conduit à discriminer différents types de spatialités. Les spatialités aréolaires caractérisant le territoire et les spatialités topologiques et réticulaires étant liées à la mobilité, le périurbain interroge sur son statut en tant que territoire : quelle consistance territoriale, quelle construction territoriale dans une structuration organisée par le déplacement, la connectivité et les temporalités ?

Ce statut a été notablement observé dans des analyses examinant le territoire dans son acception politique, à travers la question du pouvoir, de la planification et de l'aménagement. Il a en cela contribué à la compréhension de la métropolisation. Pour notre part, dans une observation des phénomènes à plus grande échelle, nous souhaitons contribuer à la réflexion sur la nature et la construction territoriale des espaces périurbains en réinterrogeant la proximité, cette autre composante essentielle du territoire qui en fonde la métrique. En effet, l'organisation de la proximité et de la distance sociales par l'espace caractérise et spécifie une spatialité, c'est-à-dire une « manière d'organiser et signifier les relations sociales, les identités et les altérités par la médiation de l'espace » (Chivallon (1999), Raffestin (1997), Stock, (2004)). Le territoire en est une des modalités possibles.

La question de la proximité vise à comprendre les interrelations entre des spatialités différentes, spatialités locales de l'ancrage et de la contiguïté et spatialités de la mobilité et de la connexion, plutôt que de les opposer ou de les considérer de manière intrinsèque, en faisant l'hypothèse que la territorialité spécifique de l'espace périurbain se joue dans ces relations et non dans l'une ou l'autre des ces catégories. Le rapport proximité spatiale/distance sociale constitue

une manière intéressante d'aborder ces interrelations. En effet, cette dialectique permet de croiser des types de proximité spatiale (contiguïté ou connexion) dans leurs effets sociaux (relations ou distance) sans présupposer des liens. De la même manière que Chamboredon et Lemaire (1970) avaient montré la déconnection entre proximité résidentielle et rapports sociaux dans un article qui a fait date, il nous semble nécessaire de considérer dorénavant la mobilité autrement qu'en tant que mise à distance fabriquant une spatialité qui s'opposerait à celle du local.

Nous proposons dans cette communication de retravailler l'analyse de ce rapport distance sociale/distance spatiale dans le cadre d'une approche pragmatiste de l'organisation des mobilités individuelles dans le périurbain. En nous intéressant à la manière dont les habitants, en l'absence d'alternative publique de transports, trouvent des solutions, des « arrangements » qui renvoient aux « arts de faire » évoqués par de Certeau (1980), nous faisons notamment l'hypothèse que la mobilité sollicite des relations de voisinage. Elle valorise la proximité, et peut même jouer un rôle actif susceptible de produire de telles interactions. Les sollicitations portent sur la gestion des tensions qui pèsent sur les programmes d'activité, des aléas ou la diminution des coûts, mais l'utilitarisme accompagne également la transformation des valeurs de la mobilité et peut conduire à des formes partagées de mobilité. Pour aller plus loin, l'investissement dans la proximité du local, le développement de formes de voisinage, ne sont-ils pas alors des moyens d'augmenter le potentiel d'arrangements pour organiser sa mobilité ? Ce type de question ne mobilise pas une mesure physique de la distance mais, dans le cadre d'une approche de l'individu dans ses actes et dans ses interactions sociales (Lussault, 2003), le rôle ou l'instrumentalisation de la contiguïté par les individus mobiles, ainsi que les stratégies ou les désirs qui en transforment la valeur et lui donnent une valeur sociale.

Par ailleurs, et de manière réciproque, le partage de la mobilité produit des relations inscrites dans la proximité du transport. Quelles relations sociales en sont issues? Que deviennent les voisins de réseau dans la vie et le territoire ?

Ces mouvements conduisent à interroger le statut de la proximité comme « ressource territoriale » périurbaine, et à penser l'émergence d'un nouveau régime de proximité spatiale/distance sociale dans lequel la contiguïté spatiale du social s'avère un outil de la connexité. Nous proposons ici une discussion exploratoire qui, entre développements théoriques et lectures empiriques, vise d'abord à valider des hypothèses et ouvrir des pistes.

1. Mobilité et proximité, deux figures spatiales antinomiques

1.1. La mobilité comme mise à distance

Depuis les écrits fondateurs de Xavier Piolle (1991), les effets de la mobilité quotidienne sur le rapport des individus au territoire ont fait l'objet de nombreux travaux. L'idée que la mobilité bouleverse le sens de la proximité (Chalas et Dubois-Taine, 1998) et entraîne une multi-territorialisation des rapports sociaux a été la première défendue, et développée par plusieurs auteurs (Stock, 2004 ; Cailly, 2007). Alors que les sociétés d'hier se caractérisaient – de manière très schématique – par une prégnance du territoire de proximité centré sur l'espace résidentiel, les sociétés à individus mobiles se distingueraient aujourd'hui par une dilatation et un éclatement sans précédent des espaces de vie. Plusieurs figures ont servi à décrire cette évolution des modes d'habiter contemporains, sous l'effet de la mobilité : multi-appartenance territoriale (Piolle, 1991), multi-territorialité (Lefebvre, 2000), structure en archipel (Chalas et Dubois-Taine ; Cailly, 2007) ou habiter poly-topique (Stock, 2004). Le point commun entre ces divers approches est de considérer que la mobilité a, d'une part, la faculté de « rendre proche ce qui est loin et loin ce qui est proche »

(Chalas, 1997), donc d'émanciper en quelque sorte les individus d'un régime de proximité euclidienne ; d'autre part, permet de reconstituer, à une échelle élargie, des proximités topologiques au sein desquelles les liens et les lieux, c'est-à-dire les discontinuités, les logiques d'éclatement et l'intégration réticulaire l'emportent sur les formes d'organisation territoriale associées à la localité. Une nouvelle figure de la proximité s'impose ainsi. Topologique dans sa morphologie, elle se définit comme une proximité connective, reposant sur une variable temporelle et des medias technologiques, l'usage de ces derniers remplaçant ou affaiblissant les contraintes de la distance physique.

Ces travaux convergent dans le fait de relier les mutations du rapport à l'espace des individus à des transformations anthropologiques majeures : autonomisation et affranchissement de l'individu par la mobilité, affirmation d'un individu « pluriel » engagé dans différentes sphères de socialisation (Lahire, 1998), ou encore, multiplication des formes d'appartenance (individu, famille, groupes affinitaires, communauté, groupe social) et des identités socio-spatiales associées. Ce point de vue fait de la mobilité et de la proximité connective l'expression d'une innovation, ce qui n'est pas sans donner lieu à un désintérêt, voire à une dévalorisation des territorialités antérieures, devenues « anciennes ». En effet, l'ancrage exclusif dans l'espace de proximité est le plus souvent analysé comme un déficit de capital spatial, et interprété pour certaines catégories de population comme un attribut stigmatisant.

Par ailleurs, et peut-être également sous l'effet de ce biais interprétatif, les modalités nouvelles de relations sont examinée en regard de leurs conséquences sur les formes existantes, avec un référentiel qui est celui du passé. Nombre d'analyses suggèrent un remplacement de la proximité physique[1] par la proximité relationnelle. Il en résulte des analyses des effets et impacts des formes nouvelles sur les anciennes, avec une lecture suggérant un remplacement univoque et unilatéral de la proximité physique par la proximité relationnelle.

On peut considérer que les interprétations sociologiques opposent deux points de vue divergents, selon que l'on considère les effets sur des collectifs localisés, ou les effets sur les individus.

Dans les approches collectives, la référence reste le voisinage « parce qu'il permet le déploiement de toutes formes de communication indirecte, joue sans doute un rôle social irremplaçable : il reste une condition qui non seulement favorise la confrontation des mœurs, mais aussi contribue à la fabrication des différences et des ressemblances entre modes de vie » (Lefeuvre et Germain, 2005). Facteur de solidarité, facteur de rencontres aléatoires, il favorise la diversité ainsi qu'une structuration sociale fondée sur l'interconnaissance. Ces effets positifs de la contiguïté ont connu la célébrité à travers les travaux de Michael Porter (1990) sur les clusters, dont on pourrait dire qu'ils constituent une sorte de déclinaison économique du voisinage. Ceux-ci ont démontré l'importance de la proximité des acteurs dans la formation d'une territorialité économique, thèse reprise par la suite aussi bien dans l'analyse des districts que des Systèmes Productifs Localisés ou aujourd'hui de l'innovation. Il en ressort que la proximité en tant qu'agglomération permanente en un même endroit des acteurs, des organisations et des ressources apparaît nécessaire au fonctionnement du système d'innovation (Bouba-Olga et Grossetti, 2008, Torre, 2006). Cette proximité physique est opérante notamment parce qu'elle

[1] Les termes de contiguïté et de connexion sont ici employés de manière synonyme à « physique » et « relationnel ». La proximité est une construction historique et sociale qui est relative aux conditions de maîtrise de la distance par la mobilité. Dans une société « mobilitaire », elle dépend de l'accessibilité matérielle offerte par les réseaux (efficience de l'offre de transport) et de la compétence de mobilité des acteurs sociaux.

produit de la confiance. A l'instar des interactions sociales, l'interconnaissance inscrite dans la durée, dans le partage d'une identité locale et du système de valeurs qui lui est affecté, favorise les relations. Elle apparaît alors comme une condition indispensable aux relations récursives et coopératives entre acteurs (Pecqueur et Gumuchian, 2007). Les effets de confiance et de coopération ressortissent donc d'une certaine manière d'une proximité territoriale, qui mobilise la fréquentation d'un même lieu et de l'appartenance à une même société locale. D'autres analyses, et plus particulièrement celles portant sur les systèmes d'innovations, ont mis en relief la dimension physique de la contiguïté. Elles ont identifié le côtoiement, lié au partage de mêmes espaces, comme producteur de rencontres aléatoires et support de ces ingrédients de l'innovation que sont la diversité et la sérendipité. En contrepoint des avantages sociaux ou économiques de la proximité, la mobilité se présente logiquement comme un facteur perturbant. Considérant ses effets sur la structuration sociale des espaces locaux, les analyses font apparaître principalement des formes de déliaison. L'individualisation issue des medias techniques supprime les bénéfices de la proximité non intentionnelle et aléatoire, avec pour conséquence une anomie territoriale, ou encore la fermeture à travers diverses formes d'« entre-soi » (Charmes, 2005, 2011 ; Jaillet, 2004). L'entre-soi relève d'une proximité choisie entre semblables, avec une mobilité permettant d'éviter le côtoiement de la diversité. Il devient relégation et ségrégation pour ceux qui, n'ayant pas accès à la mobilité, se trouvent assignés dans une communauté d'exclus. Dans ces espaces à faible mobilité, la proximité se trouve associée à la contrainte et à l'enfermement et devient un problème social : elle fabrique de l'exclusion sociale et de l'exclusion spatiale par concentration des populations en difficulté. En corollaire, c'est la proximité relationnelle issue de la mobilité et de l'accès aux technologies qui conditionne alors l'insertion sociale (Bacqué, 2005).

Examinée au prisme de l'individu, la mobilité apparaît plus nettement comme un facteur d'accroissement de l'individualisme, celui-ci étant fréquemment considéré sinon comme un caractère progressiste, au moins comme un indicateur de modernité et de changement. Elle caractérise la territorialité de la modernité métropolitaine (Chalas et Dubois-Taine, 1998 ; Lévy, 2004). Au regard de son déploiement, elle représente un facteur d'épanouissement et figure une émancipation vis-à-vis des contraintes de la contiguïté : « moins de contrôle social. Personne ne peut englober les différentes facettes de sa vie » (Rémy, 2004).

En conséquent, dans le rapport mobilité/proximité, la première représente l'affranchissement du déterminisme social et spatial de la proximité et conditionne l'insertion dans un fonctionnement sociétal moderne. La proximité relationnelle signifie quant à elle une liberté dans ses choix spatiaux, une capacité de maîtrise, qui marquent toutefois une domination – au sens bourdieusien du terme – sur la proximité physique, puisque les espaces structurés par la contiguïté deviennent des espaces relictuels de la mobilité et marginalisés par celle-ci.

1.2. Des modèles spatialistes aux modèles d'action

Ces différentes interprétations marquent la prégnance de deux modèles de proximité, identifiés dès 1981 par Barry Wellman et Barry Leighton. Selon ces auteurs, deux thèses se confrontent : la « communauté émancipée » pour une part, la « communauté protégée » d'autre part. Dans la première, la mobilité spatiale favorise la création de réseaux sociaux à partir de lieux situés hors du quartier, dans la seconde les individus sont enracinés dans leur quartier et y vivent une vie sociale intense. Cette vision positive du quartier et du village serait sans doute aujourd'hui

nuancée et complétée par une approche en termes de relégation, dans laquelle l'enracinement produit du repli, de la contrainte, voire du communautarisme.

Ces modèles partagent une vision spatialiste et naturaliste des effets de la proximité spatiale sur la relation sociale. Ceux-ci s'exerceraient de fait par contagion ou diffusion transformant l'agrégation en collectif, la contiguïté en identité et interaction, sans que ces processus soient eux-mêmes explicités. En regard de cette naturalité, la mobilité se démarque parce qu'elle suppose une mise en proximité active. Elle renvoie à un individu acteur du choix de ses « places » dans l'espace, pour lequel l'action fait ou non l'insertion sociale. On peut penser d'ailleurs que cette opposition entre action et effets subis n'est pas sans jouer dans la dévalorisation de la proximité physique et dans ses représentations en tant que « problème », puisque par sa conceptualisation même, elle se rapproche de la soumission.

Dans le même temps, en réaction à la déliaison des collectifs localisés, la proximité est devenue un objectif des politiques publiques (Bacqué, 2005). A la proximité relationnelle et à la mobilité comme action individuelle, s'oppose en quelque sorte la proximité physique comme objet d'une action publique. Les politiques publiques territorialisées en constituent l'exemple le plus évident. La recherche de mixité sociale dans les opérations de logement, l'insertion d'équipements de haut niveau dans les quartiers sensibles (Plan Université 2000) postulent ainsi des effets de diffusion, par lesquels la valeur de catégories sociales ou d'équipements s'étendrait sur l'ensemble d'un espace et en changerait l'image sinon les comportements qui s'y déploient. D'autres politiques sociales considèrent le quartier comme un espace favorable à la création ou la mobilisation du lien social : des fêtes de quartier aux « officielles » fêtes de voisins, on attend des pratiques d'entraide, des ancrages et des solidarités collectives (Charbonneau, 2005). Le lien de proximité devient là un outil du vivre ensemble, en réaction à l'individualisme, à l'absence d'appartenance territoriale et de sentiment de citoyenneté. Il continue toutefois à relever d'un paradigme spatialiste (Chalas, 2000), et n'est pas sans reposer sur l'illusion d'une harmonie sociale issue d'un fonctionnement territorial (Pagès et Pélissier, 2001). Ce postulat occulte la complexité des processus de dynamique identitaire, et notamment les modalités par lesquelles la proximité peut signifier une prise de conscience de l'altérité et susciter la formation d'identités collectives différenciées (cf Chamboredon & Lemaire, 1970, Castells, 1999).

La croyance dans des effets « naturels » de la proximité, leur activation dans les politiques publiques, les divergences dans les analyses des conséquences de la mobilité sur les individus et les collectifs, tout comme la fin d'une contiguïté obligée, nous semblent inviter à passer de la proximité comme situation à la proximité comme action. Il s'agit d'en observer la construction de deux manières :

- pour une part, dans la façon dont la proximité spatiale est mobilisée et devient un opérateur de relations sociales. Quelles formes d'expérience, quelles temporalités, quels lieux ou quelles interactions transforment le proche en « voisinage », donnant une consistance sociale à la distance ?
- pour une autre part dans le passage entre interactions individuelles et formations collectives, passage par lequel le voisinage devient territoire, quartier ou village, donnant cette fois une consistance spatiale à la relation sociale.

2. Nouvelles formes et nouvelles valeurs sociales des proximités spatiales

Dans cette perspective, les espaces périurbains constituent des terrains particulièrement intéressants. Produits par la mobilité, leur habitabilité est conditionnée par la mobilité. Dans le même temps, les collectifs ainsi constitués interrogent sur leur territorialité. La proximité est là sans historicité, faisant des lieux nouvellement investis des laboratoires de la réalisation de relations sociales locales.

Les premiers éléments d'une proximité active apparaissent à travers les choix et pratiques résidentielles. Nombre d'études empiriques témoignent en effet de rapports à l'espace proche opératoires. Ils ne montrent pas un individu hypermoderne déterritorialisé, mais des attentes d'ancrage. On peut voir ainsi que les postures les plus fermes de mise à distance spatiale des autres en général, sont le fait de personnes qui sont pourtant très impliquées dans des formes intenses de relation aux autres, que ce soit par participation à la vie municipale ou au tissu associatif, ou en présentant des caractéristiques relationnelles au-dessus de la moyenne (Dodier, 2009). Les entretiens compréhensifs permettent de lever cette apparente contradiction, montrant que aller vers les autres dépend aussi de la capacité de l'individu à pouvoir « vraiment » se ressourcer dans son logement, un peu comme si la sécurité du cocon, familial en l'occurrence, rendait possible une démarche volontariste du vivre-ensemble (Dodier, 2009). On peut en déduire qu'il existe des modes de gestion, sans doute variés, où la mise à distance marque non pas le refus de l'autre, mais la volonté d'exercer un choix dans un ensemble d'opportunités. Ce rapport volontaire à la proximité nous semble lui conférer un nouveau statut. Elle fait passer de la proximité contraignante à une proximité d'opportunité, et fonctionne là comme un **« potentiel de relations »**, une valeur dont la mobilité seule a eu jusqu'à présent l'apanage (Orfeuil, 2008).

Cette proximité gérée est également issue d'une proximité désirée. Le mythe de la convivialité villageoise est un puissant moteur du désir de vivre ensemble dans les espaces périurbains même si les désillusions liées au contrôle social et à l'atonie des rapports humains côtoient des postures volontaristes de participation à la vie sociale, que ce soit à l'échelle étroite de la commune comme à l'échelle très large de la ville (Dodier, 2009). Ce désir de vivre ensemble a son pendant en milieu urbain, dans les quartiers gentrifiés, contribuant aux succès des manifestations de convivialité locale, tels que fêtes locales, marchés, vide-greniers. Ces dernières attestent de l'existence d'une identité locale, fût-elle fantasmée ou issue d'un marketing territorial, et confèrent à un lieu, une qualité, une « aménité » d'ordre symbolique. Vecteurs d'une participation active à la vie locale, de côtoiement et de rencontre aléatoire, elles constituent des ressources pour l'identification (Fourny, 2003) et l'ancrage territorial. Mais la gestion de la mise à distance témoigne aussi d'une certaine distance au mythe : la proximité désirée n'est pas inconditionnelle.

Enfin, quel que soit l'élargissement de l'accessibilité lié à la mobilité, n'oublions pas que, même dans les espaces périurbains, la distance spatiale reste un critère sur certains types de service. On a pu montrer que la proximité recherchée est inférieure à 400 m pour une école primaire ou un arrêt de bus scolaire, de moins de 4 ou 5 km pour les services de la vie courante (Dodier, 2009). En outre, les enquêtes récentes menées sur les stratégies résidentielles des ménages périurbains soulignent l'attention croissante portée à la proximité des équipements, des services ou des commerces accessibles en vélo ou à pied, dans la localisation du logement (Cailly, 2012). De cette manière, le périurbain ne semble pas à l'écart d'une revalorisation sociale des courtes distances. Même si l'offre locale est d'abord conçue comme un potentiel, et ne donne pas nécessairement lieu à des pratiques effectives, ce souci de proximité témoigne d'une inflexion idéologique dans la représentation sociale de la proximité en périurbain. Ce retour relatif de la proximité topographique trouve une triple justification qui répond aux contraintes de mobilité. Elle ouvre une opportunité de déplacements plus écologiques et économiquement moins coûteuse,

susceptibles de compenser les déplacements contraints à plus longue distance. Elle rend possible par ailleurs une mobilité dotée d'une réelle valeur d'usage (le plaisir d'aller à pied) en contrepoint d'une mobilité quotidienne essentiellement perçue comme utilitaire. Enfin, de manière plus discrète, la proximité est sujette à détendre les programmes d'activité, en favorisant l'autonomisation partielle des déplacements des enfants.

Ces différents éléments témoignent d'une nouvelle forme de la proximité : la proximité choisie. Les contraintes de la contiguïté peuvent être dépassées grâce à l'éloignement qu'autorise la mobilité (Korsu, 2010), mais aussi dans l'interaction sociale, par une gestion sélective de mise à distance et de participation. Cette position place contiguïté et connexité sur un même registre d'action, toutes deux participant à un même « univers d'opportunités » (Rémy, 1996). L'actualisation de ces opportunités est fonction de choix rationnels (distance aux services) mais elle est aussi basée sur des actions, motivations et intentions individuelles ; elle s'inscrit en regard de motivations identitaires, liées à des choix d'habiter.

3. La proximité locale comme ressource d'entraide : les solidarités de mobilité

Cette proximité actionnée en regard d'une intention permet de mettre en évidence d'autres articulations avec la mobilité. Dans les espaces périurbains, on peut notamment considérer la réalisation de la mobilité comme facteur de relations de proximité. Pour être mise en évidence, cette articulation demande d'abord une approche non fonctionnelle de la mobilité.

3.1. La nécessaire organisation de la continuité territoriale

La vie périurbaine, avec ses spécificités propres, implique un travail d'agencement spatio-temporel des déplacements qui vise à produire de la continuité. Cette perspective a notamment été mise en évidence par la *time-geography.* Elle nous invite à considérer la mobilité non pas comme une simple « pratique spatiale » (le déplacement), mais comme l'un des éléments constitutifs des ressources dont l'individu est doté dans un environnement donné ; l'apport majeur est de considérer l'individu non seulement par rapport à son espace de vie (à la fois donné et vécu), mais aussi (et surtout) par rapport à son temps quotidien enchâssé dans son parcours biographique. La mobilité peut donc être entendue comme un *bien intermédiaire* – une ressource – nécessaire pour réaliser l'ensemble des activités quotidiennes dispersées sur un territoire de vie plus ou moins étendu. Nombre d'études sociologiques (liées à la sociologie du quotidien ou du travail), démographiques et géographiques se sont intéressées à documenter la manière dont les individus programment leur temps quotidien en fonction de choix de vie. D'aucuns insistent sur une tendance moderne à la variété et l'intensité des activités qui s'enchaînent, s'affranchissant même de la nécessité de coprésences grâce à l'usage des technologies mobiles. D'autres modèrent les résultats des premiers en redonnant une place évidente à la notion de *routine*, entendue comme un construit pré-réflexif qui révèle le sens donné aux habitudes ancrées dans un espace social. La mobilité dont les traces répétitives s'impriment sur les « sentiers du quotidien » est une figure exemplaire de cette routinisation de l'espace de vie quotidien.

Le maintien d'une routinisation des activités quotidiennes s'explique d'abord par l'impérieuse nécessité pour les individus de garder une maîtrise de leur temps. C'est une condition qui permet d'assurer la réussite des projets de vie programmés à différentes échelles temporelles :

plusieurs années lorsqu'il s'agit du choix du logement, du travail, une année pour l'engagement dans des activités de loisirs régulières, une semaine pour établir le planning des activités effectivement réalisées. Les emplois du temps, tels qu'on les voit se réaliser concrètement sont en fait pris dans une hiérarchie temporelle (De Coninck, 2010) : les ajustements de dernières minutes rendus possibles par la souplesse de la circulation rapide des informations sont utiles pour maintenir le cap prévu, c'est-à-dire bien réaliser les activités programmées. Dans un même élan, les pratiques spatiales suivent elles-aussi une logique d'organisation répétitive. Nous retiendrons que la routinisation des systèmes de mobilité participe à asseoir la continuité spatiale et temporelle du quotidien. Produisant de la durée et de la mémoire, elle constitue un puissant levier d'appropriation spatiale, s'opposant en cela au « zapping », à la brièveté et à la labilité considérés comme caractéristiques des rapports au territoire issus de la mobilité.

Au delà des routines, l'activité d'agencement des pratiques quotidiennes de mobilité n'est jamais exclusivement individuelle et fait ressortir deux niveaux pertinents d'organisation collective. En premier lieu, les études sur les temps quotidiens mettent en exergue les jeux de coordination entre les membres d'un même système de mobilité : la résolution des équations temporelles et la mise en œuvre des programmes d'activité se font souvent à l'échelle d'un groupe de personnes dont une partie des projets quotidiens est commun. La plupart des études portent sur le groupe « ménage » pour lequel on dispose de nombreuses données[2]. Dans les espaces périurbains, en lien avec la surreprésentation des familles avec enfants, la cellule familiale apparaît comme le principal niveau pertinent d'organisation de la vie quotidienne, après l'individu (Pinson, Thomann, 2001). En son sein, les pratiques de mobilité sont coordonnées et négociées entre les différents membres, suivant des configurations qui peuvent se reproduire et donner sens à une identité de genre : la spécificité des mobilités féminines, marquées par des temporalités, des échelles et des contraintes liées aux tâches de gestion de la famille et d'accompagnement des enfants, l'atteste (Chardonnel, Louargant, 2007). Si ces formes d'organisation familiale de la mobilité sont désormais bien connues, force est de constater que nous connaissons moins les autres formes d'agencements collectifs : groupes d'amis, voisinage, solidarité professionnelle ou familiale, etc.

Notre propos sur la proximité vise précisément à élargir cette focale à d'autres solidarités collectives, au-delà de la famille, en considérant qu'elles peuvent être structurées et structurantes dans la gestion du mouvement et participer à la mise en continuité des espaces de vie.
En second lieu, l'analyse spatio-temporelle des systèmes de mobilité révèle un deuxième niveau d'organisation collective, caractéristique des territoires et des modes de vie périurbains. Au travers d'études empiriques sur les programmes d'activités des habitants – qui restent à généraliser -, il apparaît que les emplois du temps des habitants des zones urbaines centrales se différencient significativement des emplois du temps des habitants des périurbains, qu'ils soient « intégrés » ou plus éloignés (Chardonnel, et *alii*, 2010). Cette différenciation suggère que l'agencement spatio-temporel des déplacements et des lieux est relativement spécifique au périurbain, d'où son intérêt heuristique. Certaines spécificités telles l'optimisation des temps et des itinéraires, la forte programmation à l'échelle de la journée et de la semaine ou l'organisation pérégrinatoire, constituent autant d'arrangements périurbains pour gérer la continuité des activités, dans un contexte marqué par la discontinuité spatiale (Cailly, 2012a).

[2] Cf les enquêtes emplois du temps de l'Insee et les enquêtes transport.

Nous retenons de ces approches que l'organisation fine du déplacement est essentielle à la vie périurbaine, et que par cette organisation, l'habitant-mobile gère la continuité de ses activités. La mobilité n'est pas un temps et un parcours d'ordre fonctionnel, elle reconfigure des interactions sociales et ainsi interroge le rapport entre l'individu et le collectif.

3.2. Le recours aux solidarités collectives, face aux contraintes du périurbain

Ce rapport entre individu et collectif est sollicité, de manière assez simple, dans l'organisation de la mobilité périurbaine. En effet, que ce soit par conviction (valeurs écologiques) ou par contrainte (augmentation des coûts de déplacements, faiblesse des solutions collectives), la réalisation de la mobilité conduit, en certains cas à recourir aux solidarités collectives. L'absence d'alternative publique de transports sollicite l'individu, dans sa capacité à mettre en œuvre des arrangements. Ces derniers font intervenir le réseau social, mais un réseau social fondé sur la proximité. Ce recours est notamment identifié dans des situations de service pratique ou d'entraide économique.

La gestion de la famille

L'activation des interconnaissances de voisinage est à la fois importante et banale pour la gestion des déplacements des enfants. Une partie non négligeable des mères de familles, auxquelles incombent le plus souvent l'accompagnement des enfants aux activités (Cailly, Dodier, 2007 ; Thomann, 2001) s'organisent collectivement pour assurer ces déplacements contraints à tour de rôle, de manière à économiser du temps à même d'être réinvesti dans d'autres activités. L'une prend en charge l'aller, l'autre le retour ; ou bien, chacune prend son tour suivant les semaines. Le territoire de la localité – autour de la résidence – constitue la base de cette solidarité dans la mobilité puisqu'il peut s'agir d'une voisine ou d'une autre parent d'élève, avec laquelle on entretient *a minima* un rapport de confiance et d'affinité. La relation d'entraide qui se construit autour de la mobilité participe à la fabrication de la sociabilité : on reste prendre le café, on s'invite à goûter, on entretient des conversations autour des enfants. Mais, elle fabrique aussi de la relation au territoire puisque les relations de solidarité autour de la gestion des enfants occasionnent des relations qui donnent chair et vie à l'espace résidentiel au sein duquel les ménages sont souvent unis autour d'un même projet ! Car il faut bien reconnaître que ces solidarités collectives, que l'on retrouve sans doute dans tous les contextes urbains, ont quelques raisons d'être particulièrement saillantes en périurbain. Comme l'ont montré les travaux d'Annie Fourcault sur le pavillonnaire de l'entre-deux-guerres (2000) ou de Marie-Christine Jaillet sur la première phase de périurbanisation (2003), la conquête d'un nouvel espace résidentiel peu pourvu en équipements, en services, en transports collectifs (etc.), par des ménages qui, à l'échelle du lotissement ou de la commune ont souvent des caractéristiques sociologiques proches, favorise fortement la mise en œuvre de solidarités collectives. L'élan et la vitalité associative du périurbain, depuis longtemps objectivé et toujours manifeste, traduit cette nécessité de compenser le déficit de services. Le covoiturage des enfants exprime cette solidarité dans la mobilité, en l'absence de solutions collectives. Ces « arrangements » au service du projet – et donc de la territorialité – résidentielle, jouent un rôle central dans la fabrication du territoire, et plus globalement dans la fabrique de l'habitabilité périurbaine puisqu'ils permettent d'en améliorer les conditions de vie.

Les solidarités de déplacement concernent aussi les jeunes. Avant qu'ils n'obtiennent le permis, les grands adolescents du périurbain sont dépendants de leurs parents et/ou amis qui

disposent d'un outil de déplacement autonome. Le premier à avoir le permis assure la mobilité du groupe de pairs et participe à l'émancipation spatiale de l'ensemble du groupe : sortie vers les centres commerciaux, au cinéma, en boite de nuit. A l'autre extrême, le vieillissement sur place et la perte progressive de capacité est un autre motif de recours aux solidarités collectives. Le succès du transport à la demande auprès des personnes âgées dans les territoires périurbains où ce dispositif a été testé (Cannelis, Certu, 2012), montre que la prise en charge de la mobilité des personnes âgées par un service dédié ou par un tiers est déterminante pour « vieillir » dans le périurbain. Par ailleurs, les enquêtes montrent que les solidarités familiales ou de voisinage (voisins valides) exercent un rôle important dans les pratiques d'accompagnement et l'accès aux services des personnes âgées.

Les contraintes économiques

En dehors de la gestion de la famille, les solidarités dans le déplacement concernent principalement les ménages modestes exposés à des conditions de vie difficiles, marquées par des déplacements contraints, longs et coûteux. En effet, les catégories moyennes et supérieures en activité, majoritaires dans le périurbain, disposent de ressources financières qui leur permettent d'absorber l'augmentation tendancielle du coût de la mobilité et de pérenniser un mode de déplacement exclusivement individuel. Interrogées sur le covoiturage par exemple, ces catégories insistent sur les contraintes ou les difficultés de mise en œuvre, même si elles en soulignent, parfois, le bien fondé (Cailly, 2012b).

A l'inverse, l'observation des ménages modestes, d'ores et déjà en situation de vulnérabilité, montre des changements importants et avérés (Motte-Baumvol, Morel-Brochet, 2011). Plutôt que de remettre en question leurs choix d'habitat, ces derniers sont désormais dans une stratégie d'adaptation face aux contraintes accrues de mobilité. Outre le fait qu'ils adaptent leur système de mobilité (diminution des pratiques de loisirs, rapprochement des lieux d'achat, relocalisation de l'emploi si possible, économie sur d'autres postes budgétaires), ils recourent de plus en plus, pour des raisons économiques, à des tiers pour se déplacer : conjoint, voisins, amis, famille, collègues. La première solidarité mise en œuvre par les ménages modestes se réalise au sein du couple avec une organisation conjointe pour les déplacements domicile-travail, quand les horaires et les directions le permettent. Il est assez fréquent que cette organisation conjugale des déplacements soit anticipée lors du choix résidentiel, lorsque celui-ci – généralement pour des contraintes budgétaires – se fait à grande distance de l'agglomération où se trouvent localisés leurs emplois. Les ménages n'ont alors pas les moyens d'assurer les trajets séparément. Cette organisation devient systématique lorsque le ménage ne dispose que d'un seul véhicule et que la femme ne conduit pas : dans ce cas, certes peu fréquent, le mari constitue alors l'homme-taxi qui assure la mobilité très contrainte et très limitée de l'ensemble des membres du ménage.

Dans les catégories captives, le recours aux solidarités collectives est par ailleurs favorisé par le fait que les réseaux sociaux (familiaux ou amicaux) sont en règle générale beaucoup plus locaux, territorialisés et sollicités que chez les catégories aisées (Dodier, 2012). Les amis ou les parents – au sens large –, avec lesquels les relations sont souvent étroites, constituent des aides à la mobilité et favorisent les solidarités de déplacement. Les grands-parents aident à la garde et à la mobilité des enfants. Les groupes d'amis ont des mobilités conjointes, par exemple, pour ce qui relève des pratiques de loisirs ou de shopping. Pour les ménages « captifs » dépourvus de relations sociales locales au moment de leur installation, Lionel Rougé (2011) montre qu'après un processus

de filtrage – par lequel les plus vulnérables quittent rapidement le périurbain –, ces habitants s'ancrent dans le périurbain et y trouvent des ressources relationnelles pour les aider dans leur mobilité. On peut toutefois penser que le capital social localisé des ménages est très inégal, et qu'à caractéristiques socioéconomiques identiques, la possibilité de mobiliser cette ressource les expose à des conditions très inégales d'habitabilité. Pour l'heure, les solidarités dans la mobilité concernent principalement des personnes captives qui, pour un certain nombre de raisons structurelles (augmentation du coût de la mobilité, vieillissement dans le périurbain), pourraient être plus nombreuses demain.

Innover dans les comportements

Les catégories solvables du périurbain comptent néanmoins des ménages innovants. Ceux-ci sont généralement sensibles aux valeurs environnementales, conscients de leurs « mauvaises pratiques » et avouent « culpabiliser un peu » d'une mobilité qu'ils reconnaissent volontiers « peu durable » (Cailly, Semmoud, 2012). En réaction, ils affirment tester des solutions alternatives au tout-automobile. Si l'intérêt financier n'est pas absent – « le sentiment de faire des économies » exerce un rôle incitatif –, il s'agit principalement de mettre leurs pratiques en accord avec leurs idées. Pour ce faire, ils recourent selon une fréquence très variable – souvent occasionnelle, parfois très régulière – à des solutions collectives : covoiturage, train + vélo au sein de combinaisons qui peuvent se révéler fort complexes.

Dans un contexte périurbain marqué par la mobilité et l'éclatement de l'espace de vie, les formes de proximités sociales et territoriales se sont multipliées. Les solidarités collectives peuvent ainsi se construire au-delà du territoire résidentiel, à l'interface entre plusieurs territoires. Le covoiturage entre adultes, autour d'une même activité, illustre ce processus. En effet, le fait de travailler au sein de la même entreprise, d'avoir la même activité sportive ou culturelle, ou encore de participer à une même manifestation (au sens large ou étroit du terme) semble favoriser le recours au covoiturage pour certains ménages, sans pour autant que des liens forts entre les personnes soient préalablement établis. Dans ce cas, c'est plutôt la coïncidence entre le partage d'une même localisation résidentielle (même commune ou communes voisines) et d'un même lieu d'activité qui favorise la convergence relationnelle et la construction d'une solidarité dans la mobilité. A la différence des situations précédemment décrites, une interconnaissance préalable n'est pas nécessairement requise. Le covoiturage peut naître de deux attaches (résidence / travail ; résidence / loisir) qui isolément sont faibles ou insuffisantes à susciter du lien, mais dont la conjonction ouvre un horizon possible de mobilité commune. La solidarité dans le mouvement, souvent née de manière inopinée (« une collègue d'une collègue fait ce trajet », « je découvre en m'inscrivant dans une nouvelle activité que telle personne habite à côté de chez moi ») fabrique ex-nihilo de la sociabilité dont le fondement est lié à la gestion du mouvement ! Nous ne connaissons pas l'ampleur de cette sociabilité « opportunité ». Il reste aussi à étudier si celle-ci peut se transformer en sociabilité plus consistante et à quelles conditions. Pour l'heure, elle fait naître et active des relations sociales en périurbain en fabriquant de l'imbrication – et de la transaction – entre les territoires.

Le covoiturage, lorsqu'il est matériellement possible, n'est guère présenté comme un arrangement subi mais comme une pratique qui se justifie au plan individuel comme au plan sociétal (faire des économies, limiter l'impact). Par ailleurs, celui-ci peut être présenté comme une

expérience sociale bénéfique, au sens où l'échange possible rompt l'individualisme et l'isolement de l'habitacle. Nous avons mené une enquête exploratoire sur le co-voiturage, que nous espérons étendre, car celui-ci peut se révéler un opérateur de proximité important. En effet, il donne lieu pour une part à des relations qui se stabilisent. Les expérimentations menées par le conseil général de l'Isère, qui offrent des services de connexion aisées et en temps réel entre offre et demande de co-voiturage, en ont fait le constat. Cette stabilisation est même un facteur qui remet en cause le service lui-même, car une fois que des partenariats entre abonnés se sont réalisés, ces derniers quittent le service. Cette proximité est complexe et nécessite une analyse plus poussée sur le plan spatial. En effet, les co-voitureurs peuvent partager un même lieu de travail ou un même lieu de résidence, voire surtout un même itinéraire. C'est une proximité originale qui se met en place, à la fois de réseau et de contiguïté, qui offre une autre image que celle de la connexité mise en avant pour la mobilité.

Les enquêtes montrent également que le co-voiturage mobilise la confiance issue d'une proximité identitaire et résidentielle. On prend des inconnus en certains points et sur certains tronçons, seulement lorsque qu'on sait que ceux-ci font partie des usages des habitants et offrent donc la garantie d'appartenance à un même espace local : « le stop, c'est réservé au Plateau » (extrait d'enquête, 2012). Mobilité et résidence participent ainsi d'une même territorialité composite.

Enfin, il convient de considérer un autre type de relations sociales de proximité, issu du partage d'un même espace-temps de mobilité. Les situations de mobilités sont en effet souvent appréhendées comme éphémères, fluides ou instables, et pensées implicitement comme inaptes à susciter des formes d'appropriations spatiales et à générer des processus de territorialisation. D'aucuns jugent qu'elles prennent appui sur des « lieux faibles », voire des « non lieux » (Augé, 1992). Leur répétition dans le temps et leur place dans les temporalités quotidiennes est encore trop peu considérée. En suivant la voie ouverte par plusieurs auteurs pour lesquels le temps de déplacement constitue un cadre d'expérience (Flamm, 2005), forme un « habiter léger » (Lévy, 2011) ou fabrique des relations sociales dans les déplacements qui produisent une sociabilité propre (Lanéelle, 2005) nous pouvons avancer que les situations et les lieux de la mobilité engendrent des formes d'appropriation singulières, fondées sur une activité d'agencement. L'individu co-habite dans une « bulle périurbaine » faite de déplacements, d'échanges, de discussions, de petits arrangements, de co-voiturage, qui produisent une continuité fondée sur une co-présence mobile qui permet l'interrelation. En d'autres termes, les mobilités périurbaines ne se réduisent pas à un agencement de réseaux matériels. Elles reposent sur un agencement de sociabilités présent dans les usages, la coordination, les rythmes d'activités, les représentations et les valeurs des acteurs-mobiles du périurbain. Ces agencements (Deleuze et Guattari, 1980, Lussault, 2003) peuvent exprimer la manière dont les périurbains conçoivent une sociabilité-mobile vectrice d'appropriation, d'appartenance, de marquages, qui font aussi territoire.

L'espace-temps du déplacement ainsi ne constitue pas une rupture, il n'est pas vide, de sens, d'usages, de pratiques et de tactiques, il fait territoire. Il est façonné sur le modèle d'un habitat doté d'une architecture matérielle et symbolique, mais aussi rempli d'un ensemble d'activités permettant à la fois d'organiser, d'occuper et de valoriser la mobilité.

Les différentes enquêtes mises en œuvre pour étudier et comprendre la mobilité ont eu tendance à plaquer les schèmes de l'analyse géographique des lieux sur des situations mobiles qui, aujourd'hui, semblent de plus en plus répondre à des logiques qui leur sont propres. Ainsi,

d'aucuns s'interrogent sur la « lieuité » d'espaces mobiles tel que peut, par exemple, le figurer l'espace circonscrit au compartiment d'un wagon de train, en opposant à une vision traditionnellement limitée et limitante de ce type d'espace – comme « non-lieu » – l'image d'un espace pleinement habité (Frétigny, 2006 ; Lanéelle, 2005). L'usage du train n'est alors plus synonyme d'entrave à la liberté individuelle (horaires contraints, inconfort, altérité subie) mais apparaît au contraire comme le lieu d'un temps et d'une convivialité retrouvés (lecture, travail, discussion entre amis). La routine quant à elle confère une épaisseur temporelle à des pratiques de courte durée. Le côtoiement sur de mêmes itinéraires finit par produire des interconnaissances et des solidarités « de ligne » (Lanéelle, 2005).

Conclusion : quelle interdépendance dans ces formes de proximité ?

En premier lieu, une lecture des articulations entre mobilité et proximité (s) demande de les situer la mobilité et la proximité dans un même registre épistémologique. Notre interprétation les envisage chacune dans leur la dimension praxéologique. L'approche pragmatique et individualiste, récente en géographie (Lussault, 2003) permet de considérer l'individu comme acteur de la mobilité, dans ses actes et dans ses interactions sociales. Elle conduit à appréhender la mobilité comme un « ensemble pratique », c'est-à-dire comme l'ensemble des manières de se mouvoir (ou pas) et de faire avec le mouvement. La mobilité est ainsi une somme hétérogène d'usages, de pratiques, d'arts de faire, qui constitue un ensemble délimité et pertinent de l'activité sociale : sédentarités ou immobilités, déplacements eux-mêmes, modes ou technologies utilisés, motifs, temporalités, lieux fréquentés ou potentiels, échelles, etc. Ces situations de mobilité constituent un cadre d'expérience de la mobilité fait de normes, de ressources, de contraintes, de compétences exigées, au sein duquel l'individu défini des tactiques, des stratégies, en fonction des opportunités que livre la situation mais aussi des moyens dont il dispose et des intentions qu'il poursuit. Il met ainsi en œuvre des « moyens habiles » qui vise à tirer le meilleur profit de cette catégorie bien spécifique de situations. En tant que rapport à l'espace, la mobilité aussi bien que la proximité ne se posent donc pas en termes de nécessité liée à une distance, ou de résultante d'une organisation socio-spatiale, mais bien de capacité stratégique et de désir d'individus acteurs (Massot & Orfeuil, 2008).

On peut établir également que mobilité et réseau social résidentiel organisent une forme de continuité. Formulons l'hypothèse que les contraintes structurelles du périurbain ainsi que les nouvelles valeurs et contraintes de mobilité conduisent les habitants à mobiliser des relations sociales pour maintenir leur capacité de déplacement. L'activation de ce système social leur permet de répondre aux contraintes ou aux aléas et de préserver la continuité nécessaire à l'habitabilité périurbaine. Ce système social se localise autour de la résidence ou d'autres lieux d'activité. De la même manière que les systèmes productifs localisés (SPL) ont pu constituer, dans des contextes de basses densités, un environnement favorable à la résilience d'une économie industrielle quelque peu malmenée, on pourrait évoquer un **« système social localisé »** (SSL) qui permettrait, dans un contexte de durcissement des conditions de mobilité, de pérenniser l'économie « mobilitaire » sur laquelle le mode de vie périurbain est fondé.

Dans ce système, la proximité peut être posée comme une véritable « ressource territoriale » périurbaine, qui conditionne à notre sens l'habitabilité du périurbain. Elle n'est pas

une donnée issue d'une disposition spatiale, mais gérée en fonction de choix intentionnels des habitants. Dans ce contexte, elle constitue une compétence nécessaire de la mobilité, et notamment de la mobilité périurbaine, participant de la « motilité » avancée par Vincent Kaufman. Elle illustre un « nouveau régime de proximité spatiale/distance sociale » pour reprendre l'expression de Jean Rémy (2004), dans lequel la contiguïté spatiale facilite des liens faibles, qui ont valeur d'opportunités activables en cas de besoin, et qui représentent un outil de connexité.

Références bibliographiques

- Allemand S., Ascher F., Lévy J., 2004, Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Paris, Belin – Institut pour la ville en mouvement
- Augé, 1992, Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité (Le Seuil, 1992)
- Authier J.-Y., 2005, «le quartier, un espace de proximité », in Bourdin A., Lefeuvre M.-P., Germain A., *La proximité. Construction politique et expérience sociale*, p 207-220, Paris, L'Harmattan.
- Bacqué M.-H., 2005, « les déclinaisons de la proximité dans les politiques de quartier », in Bourdin A., Lefeuvre M.-P., Germain A., *La proximité. Construction politique et expérience sociale*, Paris, L'Harmattan, p 221, 234.
- Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), 2000, Les territoires de la mobilité, Paris, PUF
- Boschma R., 2005, "Proximity and innovation: a critical assessment", *Regional Studies*, 39: 61-74.
- Bouba-Olga O., Grossetti M., 2008, "Socio-économie de proximité", *Revue d'économie régionale et urbaine "La Proximité : 15 ans déjà",* 3, p. 311-328
- Bourdin A, 1996, « L'ancrage comme choix », in Hirschhorn M. et Berthelot J.-M., *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation.* p 37 -56 L'Harmattan
- Cailly L, Dodier R., 2007, « La diversité des modes d'habiter périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », in *Norois*, n° 205, 2007/4.
- Cailly L., 2007, « Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept ? », in Vanier M. (Dir), *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives,* PUR.
- Cailly L., 2012.a, « Pour une nouvelle politique du périurbain », in Lebreton *et al.*, Ca bouge dans le périurbain, *Place publique*, Hors série.
- Cailly L., 2012.b, « Mobilités et modes d'habiter périurbains, Constats et perspectives », Communication orale, *Les entretiens du CERTU*, 31 janvier 2012. (en cours de publication)
- Cannelis S., 2012, « Le transport à la demande », Communication orale, *Les entretiens du CERTU*, 31 janvier 2012. (en cours de publication)
- Castells, M., 1999, Le pouvoir de l'identité, Partis, Fayard
- Chalas Y, & Dubois-Taine G., 1998, La ville émergente, Ed de L'Aube
- Chalas, Y., 2000, L'invention de la ville, Paris, Anthropos
- Chamboredon J-C & Lemaire M., 1970, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, n°11-1, pp. 3-33
- Charbonneau J., Molgat M.,, « Jeunesse et expériences de la proximité », in Bourdin A., Lefeuvre M-P., Germain A., 2005, *La proximité. Construction politique et expérience sociale,* L'Harmattan, p 159-195.
- Chardonnel S., Charleux L., Thibault P., 2010, « Analyser les routines dans les emplois du temps par la mesure des concordances d'actogrammes », in Banos A., Thévenin T. (dir.), *Mobilités urbaines et risques des transports, approches géographiques*, Hermès Lavoisier, pp. 23-50.
- Chardonnel S., Louargant S., 2007, « Mobilité quotidienne et emplois du temps des familles : entre complexité et diversité », Mobilités Sociales et Fluidités Spatiales Approches quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités, Namur : Belgique.
- Charmes E., 2005, La vie périurbaine face à la menace des gated communities, Paris, L'Harmattan
- Charmes E., 2011, La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine, PUF
- Chivallon C., 1999, « Fin des territoires ou nécessité d'une conceptualisation autre ? », Géographie et Cultures n° 31, l'Harmattan, automne 1999, pp. 127-138.

- De Certeau, 1980, L'Invention du quotidien, 1. Arts de faire, Paris, Gallimard, 1980
- De Coninck F., Febvre S., 2010, « La programmation à des horizons de temps différents », in Massot M.H. (dir.), *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, Editions L'Oeil d'Or,
- Deleuze G.,Guattari F., 1980, Mille Plateaux : capitalisme et schizophrénie, Minuit, Paris,
- Dodier R., 2009, Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains, HDR de géographie, Université du Maine.
- Flamm M., 2005, « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps » In Montulet B., Hubert M., Jemelin C., Schmitz S., 2005, *Mobilités et temporalités, Travaux et recherches 51,* Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, p 183-196
- Fourcault, A, 2000, « la banlieue en morceaux. La crise du lotissement défectueux en France dans l'entre-2-guerres », Grâne, Créaphys
- Fourny M.-C., 2003, « Les dessous des aires urbaines. Incertitudes identitaires et bricolage territorial », in *Patrimoine territorial et identité politique*. Dir Jacques Beauchard, Ed de l'Aube
- Fretigny J.B., 2006, L'espace du train en Italie dans une perspective de géographie culturelle, mémoire de Master Géographie, Université Paris 1.
- Hirschorn M. & Berthelot J-M., 1996, Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?, Paris, L'Harmattan

  Jaillet M.-C, 2004, « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, n°303, pp. 40-62.
- Jaillet M.-C., Brévard L., Rougé L., (2003), « Le périurbain, terrain d'aventure pour les classes moyennes ? », in *Pouvoirs locaux*, n°56.
- Kaufmann V. 2004, « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », in Vodoz L., Pfister Giauque B., Jemelin C., 2004, Les *territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Presses Polytechniques et universitaires romandes, p 57
- Korsu E., 2010, « La proximité domicile-travail dans les choix résidentiels et professionnels des ménages hypoermodernes », in Marie-Hélène Massot (dir.), *Mobilités et modes de vie métropolitains*, L'œil d'or, Paris, p.75-92
- Lahire Bernard (2001), « L'Homme pluriel. Les ressorts de l'action », Paris, Hachette,
- Lanéelle X., 2005, « Réseau social, réseau ferroviaire », in Montulet B., Hubert M., Jemelin C., Schmitz S., 2005, Mobilités et temporalités, Travaux et recherches 51, Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, p 197-206
- Leducq D., Lusso B., 2011, « Le cluster innovant : conceptualisation et application territoriale », *Cybergeo : European Journal of Geography* , mis en ligne le 07 mars 2011, URL : http://cybergeo.revues.org/23513 ; DOI : 10.4000/cybergeo.23513
- Lefeuvre M.-P., 2005, « Proximité spatiale et relations sociales », in Bourdin A., Lefeuvre M.-P., Germain A., *La proximité. Construction politique et expérience sociale,* Paris, L'Harmattan, p 89- 99.
- Lussault M., 2003, « Actions ! », Logique de l'espace, esprit des lieux », Belin
- Massot MH, Orfeuil JP.,(2008) « Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes de la mobilité au service de la compréhension de la ville », in *La mobilité qui fait la ville*, dir . Y. Chalas, CERTU
- Morel-Brochet A. et Motte-Baumvol B.,2010, « Les périurbains franciliens ; stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter » in Massot M.-H. dir, *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, Ed l'œil d'or, Paris, p 93, 112
- Orfeuil J.P., 2008, « Une approche laïque de la mobilité », Paris, Descartes& Cie
- Pagès D, Pélissier N., 2001, « Territoires sous influence/2 », Paris, l'Harmattan
- Pecqueur et Gumuchian (dir), 2007, « La ressource territoriale », Ed. Anthropos, 2007
- Pinson D., Thomann S., 2001, « La maison en ses territoires, De la villa à la ville diffuse », coll. Villes et entreprises, L'Harmattan.
- Pinson, D., Thoman S., 2001, « Familles en péri-urbain et métropolisation : des territoires en éclats et des pratiques en tension », in *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise* (A.Donzel, Ed.), Maisonneuve et Larose, Paris, pp.127-140.
- Piolle X, 1991, « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? » L'espace géographique, n° 4, décembre, pp. 349-358
- Porter M., 1998, « Cluster and the new economics of competition", *Harvard business review*, p.77-90
- Raffestin C., 1997, « Réinventer l'hospitalité » in Communications, n°65, Paris, p.165-177
- Rallet A., Torre A., 2004, "Proximité et localisation", *Économie rurale*, 280 : 25-41.
- Rémy J., 2004, « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », in Vodoz L., Pfister G. B., Jemelin C. éds, *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, p 13-42

- Rouge L., 2011, « Mobilités et modes de vie dans les espaces faiblement denses du périurbain toulousain : entre recomposition des clivages socio-spatiaux et formes d'autonomisation », in Dumont M., Hellier E., *Les nouvelles périphéries urbaines*, Presses universitaires de Rennes, p. 218.
- Torre A., 2010, « Jalons pour une analyse dynamique des proximité », *RERU, 3.*
- Stock M., 2004, "L'habiter comme pratique des lieux géographiques.", *EspacesTemps.net*, Textuel, 18.12.2004 http://espacestemps.net/document1138.html
- Vodoz L., Pfister Giauque B., Jemelin C. éds, 2004, « Les territoires de la mobilité. L'aire du temps », Presses Polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Wellman B. et Leighton B., 1981, « Réseau, quartier et communauté. Préliminaire à l'étude de la question communautaire *». Espaces et Sociétés*, 1981/7, p. 110-133