



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ
DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE EMMANUEL RAVALET ET LOURDES DIAZ OLVERA

N° 6, 2013

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

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2013

Case postale 5

CH-2002 Neuchâtel 2

www.alphil.ch

www.alphilrevues.ch

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

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

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

N° 6, 2013

ISSN 1662-8527

Abonnements

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

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

Vente directe et librairie

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

Vente version électronique

www.alphilrevues.ch

Rédacteur :

Patrick Rérat

Comité scientifique et
de rédaction

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

Traduction des résumés :

Claude Fleischner, Hubert Rossel et les auteurs

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

Responsable d'édition :

Sandra Lena, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

ÉDITORIAL

MODES DE VIE DE PROXIMITÉ DANS LES VILLES CONTEMPORAINES

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

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

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

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

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

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

DE QUOI LA PROXIMITÉ EST-ELLE LE NOM ?

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

LE COUPLE PROXIMITÉ/DISTANCE

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

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

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

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

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

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

LE COUPLE PROXIMITÉ/MOBILITÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ENTRE MALAISE SOCIAL ET REVENDICATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DANS LEUR DIMENSION PERSONNELLE, SENSIBLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DANS LEUR DIMENSION POLITIQUE

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

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

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

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

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

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

AVANT LA LECTURE DES ARTICLES...

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

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

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

EMMANUEL RAVALET,

Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR),
EPFL, Lausanne

emmanuel.ravalet@epfl.ch

LOURDES DIAZ OLVERA,

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

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

RÉSUMÉ

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

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

INTRODUCTION

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

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

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

DISCUSSION THÉORIQUE

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET MOBILITÉ RÉSIDENIELLE

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

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

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

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

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

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

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

CHOIX RÉSIDENTIEL ET PROXIMITÉ

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

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

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

ÉTUDE DE CAS ET DÉMARCHE

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

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

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

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

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

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

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

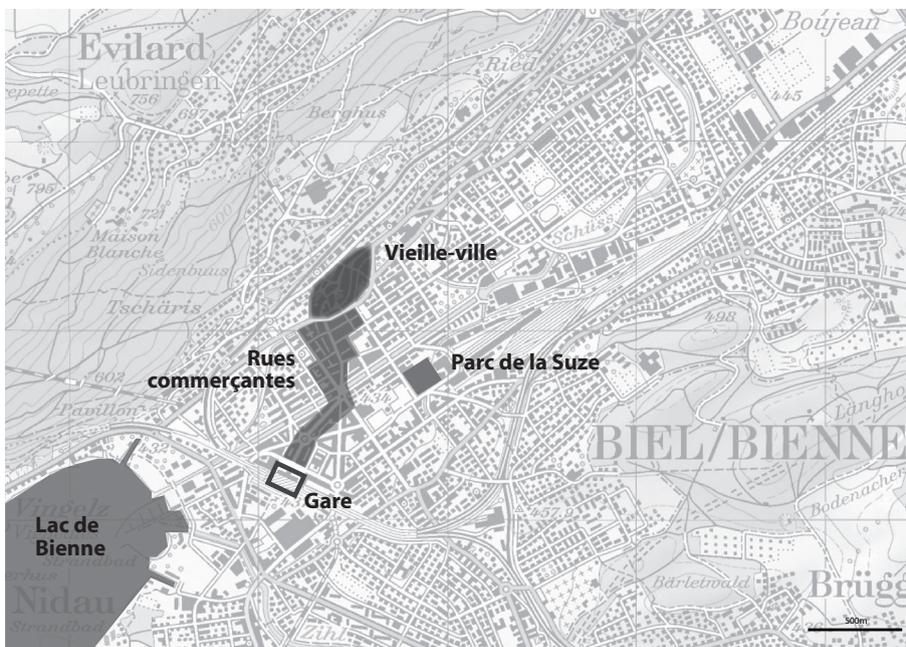


Figure 2 : Bâtiments du Parc de la Suze (reproduit avec l'autorisation de swisstopo : BA13114).



CARACTÉRISTIQUES DES HABITANTS

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

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

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

MOTIVATIONS RÉSIDENTIELLES

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

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

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

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

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

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

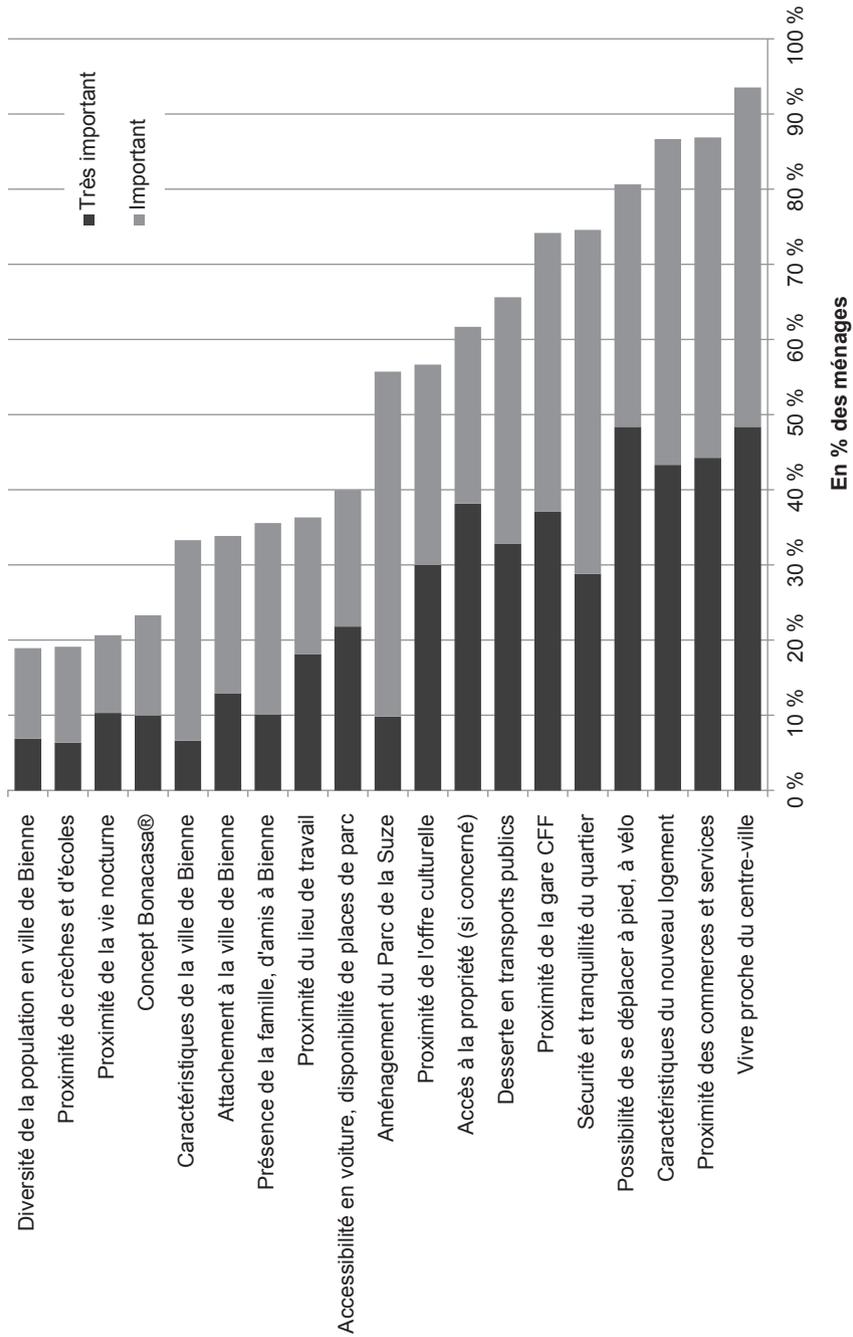


Tableau 1 : Moyens de mobilité à disposition (source : questionnaire)

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

PRATIQUES DE MOBILITÉ

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

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

STYLES DE MOBILITÉ

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

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

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

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

Tableau 2 : Styles de mobilité (source : entretiens)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSION

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

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

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Emmanuel Ravalet et Lourdes Diaz Olvera	
Éditorial : Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines.....	5
Marie-Christine Fourny et Laurent Cailly	
Gérer les proximités et franchir les distances. L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine	19
Catherine Didier Fèvre	
Être jeune et habiter les espaces périurbains : la double peine ?	35
Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rougé	
Les mobilités des périurbains de l'Ouest francilien : vers une quête de proximité ?	53
Patrick Rérat, Daniel Baehler et Maureen Gurtner	
Le choix de vivre en ville-centre : interactions entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne.....	69
Sandra Fiori et Rachel Thomas	
Être piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ?	83
Thibaut Besozzi et Hervé Marchal	
Avoir une place dans la « proximité urbaine ». Ethnographie d'un centre commercial	97
Léa Mestdagh	
Les jardins partagés franciliens : un espace d'entre-soi	109
Anne-Laure Pailloux et Arnaud Mège	
Militer pour la décroissance : du discours militant à la réappropriation de l'espace local	121
Monique Ruzicka-Rossier	
Le zonage revisité : l'enseignement de Tokyo	133
CONTRIBUTIONS HORS THÈME	
Jean-Marie Halleux	
La structuration du domaine scientifique du développement territorial et l'importance à accorder aux revues internationales.....	147
Recension : Elena Cogato Lanza <i>et al.</i> (2013). <i>De la différence urbaine.</i> <i>Le quartier des Grottes/Genève</i> (par Patrick Rérat)	157