

Appel à contribution  
Dossier spécial « Revue Géo-regards »

*La revue Géo-regards lance un appel à contribution pour un numéro spécial dédié à la place de la proximité dans les modes de vie urbains contemporains. Entre la proximité (et/ou l'immobilité) comme un échec social d'une part et la proximité (et/ou le local) comme un accomplissement culturel, social et environnemental, cet appel vise à interroger les modes de vie de proximité des citoyens des villes contemporaines. Il doit ainsi permettre de dépasser les discours souvent caricaturaux sur les citoyens exclus vivant dans les périphéries d'un côté et les citoyens favorisés des centres-villes de l'autre côté.*

***Les modes de vie de proximité dans les villes contemporaines  
Entre malaise social et revendication environnementale***

*Emmanuel Ravalet<sup>1</sup>  
Lourdes Diaz-Olvera<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> Collaborateur scientifique  
Laboratoire de Sociologie Urbaine, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne  
Bâtiment BP (bureau 2236), Station 16  
CH-1015 Lausanne  
+41 21 693 32 96  
[Emmanuel.Ravalet@epfl.ch](mailto:Emmanuel.Ravalet@epfl.ch)

<sup>2</sup> Chargée de recherche  
ENTPE-Université de Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports  
UMR CNRS 5593, rue Maurice Audin  
69518 Vaulx-en-Velin Cedex, France  
+33 (0)4 72 04 72 44  
[Lourdes.Diaz-Olvera@entpe.fr](mailto:Lourdes.Diaz-Olvera@entpe.fr)

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 du lieu de résidence dans des centres-villes, sont possibles. Deux images opposées sont véhiculées par ces modes de vie : la proximité (et/ou l'immobilité) comme un échec social d'une part et la proximité (et/ou le local) comme un accomplissement culturel, social et environnemental. Au travers de ces deux exemples, c'est l'échec d'une planification urbaine que l'on souligne, ou sa réussite. Etudier les modes de vie des citoyens concernés n'est-elle pas alors une voie pour réconcilier ces deux regards et mieux penser la place des modes de vie de proximité dans les métropoles contemporaines ?

Fruit d'une époque (pas totalement révolue dans certains pays) à laquelle la vitesse était l'apanage d'une élite, la mobilité draine une image positive de réussite sociale et professionnelle. Etre mobile, être flexible, c'est faire partie des *gagnants* plutôt que des *perdants*, des *grands* plutôt que des *petits*, des gens *in* plutôt que des gens *out* (Castells, 2002 ; Boltanski et Chiapello, 1999 ; Bauman, 2000). Dans cette perspective, l'immobilité ou la concentration des activités et des déplacements à proximité du logement dans les territoires de la relégation (Donzelot, 2009) est le symbole et/ou le responsable de l'exclusion sociale (Ravalet, 2009).

A l'inverse, dans les quartiers centraux, la proximité est un choix de mode de vie et une manière différente de vivre la ville et de contribuer à la préservation de l'environnement. Depuis le milieu des années 2000, les représentations et les usages des modes de transports

ont fortement évolué dans les espaces les plus denses des villes occidentales. En parallèle d'une mise au premier plan des préoccupations environnementales, la marche et le vélo s'y ancrent et la voiture y perd de son hégémonie (Kaufmann et al., 2010). Ces évolutions signent un renouvellement du rapport à l'espace et à la ville entretenu par les citoyens, un retour en grâce de la proximité et du local au cœur même de la métropole.

Sans remettre en cause les réalités sociales importantes dont traitent les deux visions successivement présentées ici, les tableaux brossés sont extrêmes. Ils supposent un degré maximal de contrainte dans les décisions de mobilité pour les premiers, minimal pour les seconds. Pour dépasser cette perspective manichéenne, un effort d'analyse et de recherche est nécessaire sur les modes de vie de ces citoyens, leurs activités, leurs mobilités, leur rapport à l'espace ou encore les discours et les représentations qui sont les leurs. C'est l'objectif poursuivi par ce présent appel à contribution. Cette question relativement large peut être abordée de différentes manières.

Longtemps sous-considérée dans les travaux et recherches sur les transports urbains, mal mesurée par les enquêtes-ménages de mobilité et d'autres sources de données, et encore insuffisamment soutenue par les pouvoirs politiques, la marche peut être un point d'ancrage pertinent pour traiter de la proximité dans la ville contemporaine. Presque gratuite, la marche se trouve en bas de la hiérarchie modale et même si elle n'est socialement pas dévalorisée, elle reste largement utilisée par les populations les plus défavorisées, que ce soit dans les pays du Nord ou du Sud (Fol, 2009 ; Le Breton, 2005 ; Stanley et al., 2011 ; Diaz Olvera et al., 2002). La marche symbolise également le mariage entre le citoyen et son espace de vie car par la lenteur, la flânerie, elle favoriserait l'appropriation et la rencontre. Pour autant, les relations entre la pratique de la marche, l'environnement construit et l'espace social restent encore insuffisamment connues (Chen et McKnight, 2007 ; Khattak et Rodriguez, 2005 ; Toit et al., 2007). La marche est donc au cœur du questionnement sur la proximité (Ravalet, 2012).

Au-delà de l'approche de la marche, il est possible d'élargir la réflexion sur la proximité à d'autres modes de transports alternatifs pour lesquels les politiques urbaines doivent permettre de traiter la place de la lenteur (Crozet et Joly, 2004). Penser, planifier et aménager la ville compacte invite aussi à reconsidérer la logique du zoning. Plutôt que d'attribuer à l'espace une ou des fonctions spécifiques (résidentielle, professionnelle, récréative), ne faut-il pas réfléchir à la manière dont les citoyens habitent (dimension sensible), rencontrent (dimension sociale) et utilisent (dimension fonctionnelle) et la manière dont ces fonctions individuelles se spatialisent (Thomas et Pattaroni, 2012) et peuvent se spatialiser près de chez soi ?

Les questions sur les modes de vie de proximité sont nombreuses et peuvent s'inscrire dans les axes thématiques suivants :

- La pratique de la marche et des modes doux dans la mobilité de proximité
- Les politiques urbaines et la ville de la proximité
- Le lien entre le repli spatial et les inégalités sociales
- La sociabilité de proximité
- La vie de quartier et l'ancrage social et spatial
- Technologies de communication et modes de vie de proximité
- Analyses, critiques ou non, sur la ville compacte et la ville de la proximité en lien avec les modes de vie

Ces éléments invitent à des apports disciplinaires variés (géographie, aménagement, sociologie, anthropologie, économie, etc.), voire pluridisciplinaires. La place de la proximité

dans la ville contemporaine suscite des interrogations dans tous les continents. Aussi, nous défendons l'idée d'une nécessaire diversité géographique dans les études de cas.

**Les personnes intéressées peuvent adresser un résumé de maximum 300 mots aux responsables du numéro avant le 30 mai 2013.** La sélection des résumés et la notification aux auteurs se fera le 20 juin 2013. Les articles comprendront 40'000 signes maximum (espaces, notes et bibliographie compris). Le retour des articles est prévu le 1<sup>er</sup> octobre 2013.

Conformément au fonctionnement de la revue Géo-Regards, chaque contribution sera relue et évaluée anonymement par deux experts. L'envoi des commentaires et des demandes de correction aux auteurs aura lieu fin décembre 2013. Les consignes rédactionnelles sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.s-n-g.ch/spip.php?article15>

### ***Bibliographie***

- Bauman Z. (2000), *Liquid modernity*, Polity Press, Cambridge.
- Boltanski L. and Chiapello E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, Paris.
- Castells M. (2002), *The Internet Galaxy: Reflections on the Internet, Business, and Society*, OUP Oxford, Reprint edition.
- Chen C. and McKnight C. E. (2007), Does the built environment make a difference? Additional evidence from the daily activity and travel behavior of homemakers living in New York City and suburbs, *Journal of Transport Geography*, 15, 5, 380-95.
- Crozet Y. and Joly I. (2004), Budget-temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 45, 27-48.
- Diaz Olvera L., Plat D. and Pochet P. (2002), Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in Y. Buissonière and J.-L. Madre (eds.), *Démographie et transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, L'Harmattan, Paris, 289-315.
- Donzelot J. (2009), *La ville à trois vitesses*, Editions de la Villette, Paris.
- Fol S. (2009), *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques ?*, Belin, Paris.
- Kaufmann V., Guidez J.-M., Tabaka K. and Louvet N. (2010), *Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?*, CERTU, Lyon.
- Khattak A.J. and Rodriguez D. (2005), Travel behavior in neo-traditional neighborhood developments: A case study in USA, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39, 6, 481-500.
- Le Breton E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris.
- Munafò S., Christie D., Vincent-Geslin S. and Kaufmann V. (2012), *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains - Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*. Cahiers du LaSUR n°19, EPFL, Lausanne.
- Ravalet E. (2009), *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne : une perspective internationale. Etudes de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal*. Thèse de doctorat, Université Lyon II et INRS-UCS Montréal.
- Ravalet E. (2012), *Le marcheur urbain, modes de vie et modes de villes, communication au 80e Congrès de l'Acfas, Colloque 434 - Formes de mobilités et inclusions, quelles relations?*, Montréal, 7-8 mai 2012.
- Stanley J. K., Hensher D. A., Stanley J. R. and Vella-Brodrick D. (2011), Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45, 8, 789-801.
- Simmel G. (1979) (Ed. originale 1903), *Métropoles et mentalité*, in Grafmeyer Y. and Joseph I. (Ed.), *L'école de Chicago*, Editions du champ urbain, Paris.
- Thomas M.-P. and Pattaroni, L. (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.
- Toit L., Cerin E., Leslie E. and Owen N. (2007), Does Walking in the Neighbourhood Enhance Local Sociability?, *Urban Studies*, 44, 9, 1677-95.