

Axe 1-2, livrable 9 – « Agencements : les formes de la mobilité quotidienne »

Apports de l'approche circulatoire à l'analyse des systèmes de mobilité des habitants du périurbain « proche »

Février 2019, Laurent Cailly

I.	Introduction	2
I.	L'ancrage des systèmes de mobilité sur les franges urbaines.....	8
1.	Une périphérisation avérée	8
2.	Les effets structurants du lieu d'activité sur l'évitement (ou non) du centre-ville	11
3.	Chaine domicile-travail et sectorisation (régionalisation) du système de mobilité	12
4.	Découplage domicile-travail : un éclatement des systèmes de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine ?	14
5.	La métropole comme potentiel : les « sociabilités », un vecteur de pratiques « métropolitaines » ?	15
II.	Pratiques circulatoires et territorialités de bord d'agglomération.....	16
1.	Corridor et faisceaux	16
2.	Contournement et logiques giratoires : la construction d'une urbanité externe ?	21
3.	Circulation et territorialité de bord d'agglomération : la densité circulatoire comme principe de territorialisation	22
4.	Les territoires d'urbanisation périphérique : entre pratiques ordinaires et non-lieu.....	24
	Conclusion.....	26
III.	Retour sur les archétypes et/ou profil d'habiter.....	27
1.	Les métropolitains, retour sur les critères de définition	28
2.	La métropole comme espace circulatoire	29
	Conclusion.....	34

I. Introduction

Depuis deux décennies, l'approche qualitative des mobilités quotidiennes a suscité de nombreux travaux. Suivant cette perspective, les pratiques ordinaires de déplacements et les formes d'agencement auxquelles elles donnent lieu participent à la territorialisation de la vie quotidienne, donc à la construction des modes d'habiter (Encart 1). En géographie, l'intérêt porté aux territoires périurbains et à leurs habitants a permis de décliner cette approche et fait de ce géotype un laboratoire d'étude privilégié. L'analyse des pratiques habitantes a permis de révéler les spécificités et la diversité des modes d'habiter périurbains et, au-delà des groupes sociaux et des territoires qui le composent. À bien des égards, on pourrait avoir le sentiment aujourd'hui que ces recherches parviennent à saturation : tout aurait été dit – ou presque – sur les spécificités des mobilités périurbaines et sur la variété des formes d'ancrage auxquelles elles donnent lieu. Le foisonnement des recherches et la richesse de leurs apports, brièvement résumés ci-dessous (Encart 2) pourraient conforter l'idée que les perspectives de recherche proviendraient d'un renouvellement des questions dont témoignent les réflexions plus inédites menées dans les axes 2 et 3 de ce programme sur l'espace-temps du déplacement ou les changements modaux.

Au risque d'un procès en « immobilité scientifique », nous effectuons ici le pari inverse. La démarche de mutualisation et de réanalyse mise en œuvre dans cet axe du métaprojet vise à approfondir et réinterroger les savoirs constitués relatifs aux formes d'agencement des systèmes de mobilité, suivant trois perspectives nouvelles. En premier lieu, l'objectif est de renouveler la grille de lecture classique des systèmes de mobilité à partir d'une approche circulaire soucieuse d'appréhender la territorialité des liens. Il s'agit ensuite de valoriser une nouvelle source – les enregistrements GPS – et de développer une méthode d'analyse qualitative de l'inscription territoriale des traces, reliant agencement matériel et mise en récit à l'aide des entretiens semi-directifs disponibles. Enfin, pour objectif empirique, nous opérons un focus sur un contexte territorial spécifique, la première couronne périurbaine, suivant l'hypothèse d'une spécificité des pratiques de mobilités et plus largement des modes d'habiter, dans les espaces peu denses situés en bordure d'agglomération. Développons succinctement ces trois points de problématisation.

L'approche circulaire : un nouveau prisme pour analyser les mobilités périurbaines

À l'amorce de ce travail, nous avons pour ambition de tester sur un panel élargi un ensemble de résultats établis dans les précédentes recherches, dans le but de les consolider et d'approfondir la compréhension de certains processus organisationnels. Rapidement, la démarche de réanalyse a constitué une opportunité pour tenter de modifier notre grille de lecture, « décaler le regard », tenter de repérer et d'étudier ce qui, dans les recherches précédentes, échappait à l'observation¹. Dans le prolongement des réflexions menées sur la territorialité-mobile (Fourny, Cailly, 2017, 2019), nous développons dans cette étude une approche circulaire de la mobilité quotidienne attentive aux formes de continuités spatio-temporelles et à l'inscription territoriale des parcours. En complément des

1 L'expérience de réanalyse comporte un risque pour le chercheur, celui de répéter ad nauseam ses cadres d'analyse, de confirmer ou de revalider éternellement ses résultats.

grilles habituelles², cette perspective prend davantage en compte la territorialité des liens qui structurent les systèmes de mobilité et assurent la continuité entre les lieux de l'habiter sédentaire. Ce souci d'approcher et de réintégrer la territorialité du lien n'est pas un tournant anecdotique. Elle doit renouveler la compréhension des formes d'ancrage issues de la mobilité. Dans les approches habituelles, la mobilité quotidienne est envisagée de manière fonctionnelle, à travers une structure liens / lieux. Les liens relient des espaces disjoints et sont faiblement territorialisés. La valeur fonctionnelle du déplacement structure un réseau intégrateur mais de faible consistance et producteur de discontinuités (Terrhab-mobile, 2013). Les traitements cartographiques utilisés dans ces approches privilégient d'ailleurs les représentations abstraites des liens (déconnectés des réseaux empruntés) pour insister sur la forme « structurelle » des déplacements et leur valeur d'accès aux lieux. À l'inverse, dans une perspective circulatoire, la valeur accordée à l'expérience du déplacement et sa logique de continuité spatio-temporelle sont mises au premier plan : les trajets, leur ancrage spatial, leur répétition, leurs chainages dans le temps et dans l'espace, leur capacité à structurer des pratiques de riveraineté et à générer une spatialité propre au déplacement sont considérés comme des composantes d'une territorialité issue de la mobilité. Cette approche ne vise pas à se substituer à la lecture fonctionnelle mais à la compléter en considérant que les conditions concrètes de déplacement telles qu'elles sont vécues dans l'expérience ordinaire (cheminements, temporalités, mobilité/immobilité, vitesses, modes) participent pleinement aux processus d'agencement. Cette analyse circulatoire s'appuie en outre sur une nouvelle source (l'enregistrement GPS) dont le traitement qualitatif présuppose de définir un cadre méthodologique.

Encart 1 : Mobilités quotidiennes et modes d'habiter : une perspective qualitative

Cette recherche s'appuie sur une longue série de travaux qui, à partir des années 2000, développent une approche systémique et qualitative de la mobilité, et relient l'analyse des mobilités à celle des modes d'habiter. Cette dernière invite d'abord au décloisonnement des types de mobilités spatiales. La mobilité quotidienne, définie de manière assez consensuelle comme l'ensemble des déplacements plus ou moins routiniers réalisés dans le cadre de vie habituel, est considérée dans ses relations aux autres formes de mobilité ; les liens entre les déplacements quotidiens et occasionnels, locaux et longue distance sont, par exemple, investigués ; tout comme les rapports entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle (Grafmeyer, 2010). Suivant une conception systémique, les différentes formes de mobilité entrent en cohérence et nouent des rapports d'intelligibilité, dans un cadre global (Knafou, 1998 ; Kaufman, 2008).

Cette approche qualitative et compréhensive des mobilités incorpore par ailleurs les acquis du *pragmatic turn* : elle confère au déplacement un statut renouvelé, celui d'une pratique qui procède de logiques d'action diverses et, au-delà, d'intentionnalités et de significations sociales. Dans cette perspective, au-delà de sa réalité strictement matérielle, le déplacement s'entoure d'expériences vécues et de systèmes de représentation, de compétences actualisées ou potentielles. Définie comme un mode de gestion des distances par le déplacement physique (Lévy, 2000), la mobilité

2 Les approches récentes de la mobilité quotidienne – comme écheveau de l'habiter périurbain – restent tributaires d'une conception fonctionnelle fondée sur le distinguo rudimentaire entre liens et lieux ; et sur toutes ses notions dérivées (origine-destination, motifs, fréquence) ou encore ses modes de catégorisation (métriques, échelles, modes). Ces notions ont plutôt visé à appréhender le système de mobilité comme une structure relativement « statique » où, finalement, la structure et la géographie des lieux l'emporte sur celle des liens. Les méthodologies de collecte employées, qu'il s'agisse du questionnaire ou du carnet de pratiques, en enregistrant de manière sérielle les déplacements effectués, a joué un rôle majeur dans le primat accordé à la structure liens-lieux, et ce, au détriment d'une approche réticulaire et circulatoire de la mobilité qui se situerait au plus proche du vécu et de ses continuités spatio-temporelles.

apparaît alors au centre du rapport que nouent les individus et les groupes sociaux à l'espace au cours de leur vie quotidienne. À rebours des approches fonctionnalistes, cette approche qualitative considère la mobilité comme constitutive des territorialités urbaines. Ce tournant paradigmatique s'ancre dans l'attention portée à l'action individuelle (Corcuff, 2011) et à la spatialité des acteurs (Lussault, 2001). Elle se fonde en outre sur la mise en œuvre de méthodes qualitatives et biographiques qui visent à relier les formes matérielles de la mobilité quotidienne à ses univers de signification. Sans être exclusive, cette perspective analytique est prééminente aujourd'hui en géographie et en sociologie urbaine. Elle a ouvert deux pistes de réflexion qui structurent fortement les recherches menées aujourd'hui. La première interroge le rôle de la mobilité quotidienne dans la construction des espaces de vie et des modes d'habiter. Elle se donne pour objectif d'appréhender la dimension spatiale des modes de vie et d'analyser le rôle des mobilités dans l'organisation de la vie quotidienne et, au-delà, dans la construction des identités individuelles et collectives et la territorialisation des groupes sociaux. Cette approche qualitative des mobilités et des modes d'habiter se suffit souvent à elle-même. Elle peut néanmoins ouvrir sur une seconde perspective davantage soucieuse d'analyser les systèmes de mobilité en tant qu'ils participent de la fabrique des espaces métropolitains. Les individus et leurs modes d'habiter sont alors considérés par leur contribution majeure à l'agencement des systèmes territoriaux. Prolongeant la voie ouverte par Ascher (1995), l'analyse des pratiques de mobilité permet par exemple d'engager une réflexion sur les formes ordinaires de la métropolisation (Cailly & Pourtau, 2018), et plus généralement, sur le lien dialectique entre modes de vie, structures et/ou dynamiques urbaines (Massot, 2010).

La présente étude, à la suite des travaux menés sur les formes de la mobilité quotidienne dans les territoires d'urbanisation diffuse, est animée par cette double intention.

Traces GPS et agencement des mobilités : les apports de l'analyse qualitative

La mise en œuvre d'une approche circulaire, au sein de cet axe du métaprojet, tient en partie de l'effet d'aubaine : le corpus comprend une centaine de suivis GPS collectés de manière individuelle, sur un pas de temps d'une à deux semaines et réalisés en complément des entretiens semi-directifs. Comme mode de collecte, l'enregistrement GPS renouvelle la nature de l'information recueillie. Comparé au carnet de pratiques ou au questionnaire utilisé habituellement pour renseigner les mobilités quotidiennes, le GPS rend possible une appréhension des « traces », c'est-à-dire des cheminements empruntés. À ce titre, il permet d'interroger de manière précise, à partir des localisations successivement occupées et précisément définies dans le temps, la matérialité des parcours et la mise en continuité des lieux pratiqués. Les données issues des enregistrements GPS donnent alors accès à des informations et des représentations inédites (agenda de mobilité, cartes). L'analyse qualitative des enregistrements (ou traces) que nous développons dans cette étude est définie par quelques éléments méthodologiques simples : chaque individu enquêté est analysé comme un cas d'étude dont il s'agit de révéler la logique et la singularité des traces d'un point de vue territorial, considérant qu'elles résultent de stratégies de déplacement reliés à l'exécution de programme d'activité d'un individu aux caractéristiques connues et bien définies. L'analyse est menée de manière comparative pour chaque jour d'enquête, puis synthétisée pour chaque individu à l'échelle de la semaine. Chaque cas est ensuite comparé à d'autres cas, dans l'objectif d'identifier des processus généraux d'organisation et des formes de différenciation interindividuelles, articulant perspectives nomothétique et typologique. L'inscription territoriale des traces est analysée sur un fond topographique de type OSM. Le fond de carte permet d'identifier les localisations, les distances topographiques, les réseaux empruntés, les points d'arrêt, les territoires traversés ou pratiqués, en ayant une idée précise de leurs spécificités morphologiques ou fonctionnelles. Un agenda des mobilités (qui liste l'ensemble des déplacements, les lieux de départ et d'arrivée, les horaires, les

motifs, le mode, le temps passé au lieu de destination) permet d'éclairer les motifs et les modalités de déplacement, ainsi que le séquençage spatio-temporel. Cette analyse de l'inscription territoriale est complétée en seconde analyse par les éléments d'explicitation, de justification et de qualification développés dans les entretiens semi-directifs qui accompagnent les enregistrements GPS. Le discours recueilli en entretien est conçu comme un matériau discursif qui donne sens et augmente l'intelligibilité des traces et des agencements produits. Deux questions orientent cette analyse qualitative et permettent de préciser la méthode.

Les processus d'agencement matériels

En première analyse, il s'agit d'approfondir la connaissance des processus d'agencement matériel des systèmes de mobilité périurbaine, en complément des structures d'organisation déjà identifiées et bien traitées dans la littérature. Deux éléments sont particulièrement examinés : les formes d'organisation spatio-temporelle et l'inscription territoriale des parcours.

Un premier niveau d'analyse porte sur les formes circulatoires elles-mêmes, telles qu'elles se déploient dans l'espace et dans le temps. Certains travaux ont montré par exemple que, dans les territoires d'urbanisation diffuse, les habitants ont une plus forte propension qu'ailleurs à décrire des parcours en boucle (Rollier & Wiel, 1993), lesquels expriment une exigence de rationalisation « spatiale » dans la mise en œuvre de leurs programmes d'activité (Cailly, 2008). D'autres travaux montrent également que ces configurations et leurs localisations préférentielles varient suivant les jours de la semaine, entre jours d'activité et jours chômés, mais aussi entre les deux jours du week-end. D'autres enfin montrent que la temporalité marque les formes de gestion, de structuration et de différenciation des systèmes de mobilité (David, 2013 ; Chardonnel & Louargant, 2007). Partant de ces résultats, l'analyse des enregistrements GPS doit permettre d'interroger plus en profondeur la manière dont les parcours sont agencés en fonction des temps sociaux et des sphères d'activité : quels types de circulations observe-t-on, reliant quels territoires, à quels moments et/ou pour quelles activités ? La prise en compte des temporalités et des chainages dans la structuration du système de mobilité doit permettre d'affiner la compréhension des compositions spatio-temporelles. La comparaison des profils à l'échelle d'un échantillon élargi doit par ailleurs apporter un éclairage sur la dimension plus ou moins collective des agencements produits : les mobilités observables dessinent-elles des structures d'organisation partagées, constitutives de synchronisations et de routines collectives (Pradel & Chardonnel, 2016) ; ou révèlent-elles une très forte individualisation des configurations spatio-temporelles ? Dans ce dernier cas, comment décrire et expliquer la diversité de ces configurations ?³ Pour répondre à ces questions, la démarche qualitative prend tout son sens. La prise en compte des caractéristiques individuelles et des discours de justification contenus dans les entretiens semi-directifs doit permettre d'explicitier les logiques d'organisation spatio-temporelle et d'identifier celles qui déterminent les formes circulatoires.

L'analyse des formes circulatoires est complétée par une interrogation plus précise – et plus centrale dans cette étude – sur l'inscription territoriale des parcours. Comme évoqué précédemment, la territorialité des itinéraires empruntés et la relation entre itinéraires et lieux pratiqués sont mal appréhendées dans la littérature. Les enregistrements GPS, en donnant accès aux tracés et à la

³ L'hypothèse poursuivie ici est celle d'une tension entre les formes de synchronisation qui expliquent l'existence de formes d'organisation collectives et l'individualisation produite par la mise en œuvre de stratégies rendues hétérogènes par la diversité sociale et générationnelle des habitants, la différenciation des possibilités d'accès aux ressources urbaines ou encore la désynchronisation relative des temps sociaux.

continuité spatio-temporelle des déplacements, permet d'affiner la compréhension des formes d'ancrages qui sont liés aux trajets empruntés. L'exploitation des tracés permet alors de mieux appréhender les territoires circulatoires constitués des axes et des nœuds les plus fréquentés, des lieux d'intermodalité, des points d'arrêts situés sur les rives d'un trajet entre deux activités. Le GPS permet d'apprécier, à partir des parcours, la riveraineté et l'adhérence des réseaux. Cette analyse fait également ressortir le rôle des circulations, de leur intensité et de leur densité, dans l'appropriation de fragments de territoires (corridors, voisinages), et montre la contribution des parcours et des réseaux empruntés aux formes d'ancrage et, au-delà, à la constitution des territoires de pratiques. Peu pris en considération dans les analyses issues de l'exploitation des carnets de pratiques et des questionnaires, ces territorialités circulatoires interrogent : qu'apportent-elles de nouveau dans la manière d'appréhender les territorialités issues de la mobilité ? Comment s'articulent-elles aux formes d'agencement habituellement repérées à travers le(s) couple(s) origine-destination ? Identifiées à partir de l'analyse des traces GPS, les formes de territorialités circulatoires doivent être élucidées dans un second temps à partir des entretiens semi-directifs, en recherchant ce qui dans les discours évoque (ou qualifie) le choix des itinéraires, les aires de circulation privilégiées, ou encore les espaces-temps du déplacement.

Une mise en visibilité des traces et des discours

L'idée d'analyser les formes matérielles de la mobilité à partir des discours et/ou des représentations qui viennent les qualifier n'est pas nouvelle : elle a été développée dans de nombreux travaux. Cette démarche est même fondatrice des travaux sur l'habiter, en géographie sociale notamment (Di Méo, 1996). Dans une perspective circulatoire, la mise en co-visibilité (ou en correspondance) des pratiques et des discours comme principes d'agencement mérite d'être investiguée. Ce deuxième temps vise ainsi à éclairer les traces à l'aune des stratégies, des logiques d'action, des systèmes de contraintes ou de préférence, des représentations spatiales qui en constituent les principes organisateurs et/ou en expliquent les ressorts. Ce travail s'appuie sur un projet de mise en œuvre d'une cartographie herméneutique déjà expérimentée pour visualiser et rendre intelligible les trajectoires résidentielles. Inaboutie dans le cadre de cette étude, la mise en correspondance des traces et des discours s'est toutefois principalement opérée en amont, de manière plus classique, suivant une démarche allant de la matérialité au discours. Volontairement, l'analyse des formes matérielle est considérée comme première dans cette étude. Elle permet d'objectiver des processus d'organisation et/ou d'agencement, de manière très empirique, avec pour seuls filtres – et non des moindres – le recours aux nomenclatures spatiales issues des recherches urbaines. Cette démarche très inductive se fonde sur l'hypothèse que l'inscription matérielle des déplacements comporte une réalité propre, intrinsèque, au sens où certains aspects organisationnels peuvent échapper aux cadres d'analyse, aux systèmes de représentation, donc à la production de discours de justification ou de qualification des pratiques concrètes par leurs auteurs. Ce faisant, elle rend possible l'identification d'une dissonance entre la matérialité des formes et la faiblesse des représentations quand certaines dimensions des pratiques se situent au plan préreflexif. Cependant, cette antériorité accordée à la matérialité de l'inscription territoriale des traces n'invalide pas pour autant la méthode qui consiste à traquer dans les discours – au-delà des impensés – des éléments d'intelligibilité, de justification et de qualification des pratiques. Ce double jeu ouvre l'espace d'une question : que produit cette mise en intelligibilité des pratiques par les discours et les récits en matière d'analyse des formes circulatoires ? Permet-elle de rendre compte de stratégies, de logiques d'action, de représentations ou de formes d'appropriation relatives aux territoires circulatoires que l'analyse des pratiques concrètes permet d'objectiver ?

Le périurbain proche et la mobilité de ses habitants comme objet d'étude

L'analyse des formes d'agencement proposée dans cette étude vise à étudier les spécificités des systèmes de mobilité des habitants qui résident dans les premières couronnes périurbaines, soit dans un rayon d'une dizaine de kilomètres autour de l'agglomération tourangelle. Elle s'appuie sur la réanalyse d'un sous-corpus pertinent d'une vingtaine d'individus résidant dans ce contexte d'habitat⁴. Le focus opéré sur le périurbain proche s'inscrit dans une réflexion menée depuis 2007 sur le rôle déterminant qu'exercent les contextes de résidence dans la différenciation des modes d'habiter (Cailly, 2008 ; Cailly & Dodier, in Dodier, 2012 ; Cailly, Fouquet & Pourtau, 2016). Au fil des recherches, l'hypothèse d'une spécificité des pratiques spatiales et des formes d'ancrage dans le périurbain « proche », comparativement au périurbain « intermédiaire » et « lointain » (Dodier, 2009), s'est progressivement précisée. Les programmes UPHA et MOM ont permis de préciser les singularités de ce modèle résidentiel : dans leur choix d'habitat, les habitants des premières couronnes sont plus attentifs que les autres à la rapidité d'accès aux ressources urbaines ainsi qu'à la proximité de l'agglomération. Ils recherchent un environnement résidentiel bien pourvu en commerces, en services, en équipements publics, et surtout, accordent une importance de premier plan aux centralités émergentes qui se situent à proximité de leurs lieux d'habitat. Ils ont le sentiment d'habiter un espace hybride « *mi-ville, mi-campagne* » dont la valeur tient tout à la fois du bon niveau d'équipement de leur commune que de la rapidité d'accès « à la ville ». Les pratiques de mobilité quotidienne semblent distinguer également ces habitants⁵ : les pratiques exercées sur la commune de résidence ou les communes proches sont généralement assez nombreuses et diversifiées. L'agglomération tourangelle est très fréquentée, quotidiennement pour ceux qui y travaillent, régulièrement pour les autres ; pour autant, le centre-ville est peu pratiqué, ou de façon occasionnelle, lorsque l'emploi n'y est pas localisé ; l'attractivité porte principalement sur les communes suburbaines⁶ et les centralités émergentes, valorisées pour leurs aménités. Dans ce contexte, le quotidien marque une forte articulation entre l'espace périurbain de résidence et les périphéries denses de l'agglomération. Les mobilités, travaillées par des logiques de périphérisation, témoigneraient alors d'un ancrage des territoires de vie en lisière d'agglomération, au contact de l'urbain dense et l'urbain diffus. Celui-ci exprimerait une *suburbanisation* des modes de vie, c'est-à-dire une très forte intégration des modes de vie périurbains au fonctionnement des banlieues denses.

Dans cette étude, il s'agit d'approfondir la connaissance des formes d'agencement des mobilités dans ce contexte spécifique en travaillant sur un échantillon élargi (20 cas contre quelques cas dans les travaux précédents) ainsi qu'en testant les apports d'une analyse circulaire. Ce faisant, nous faisons l'hypothèse que l'analyse de l'inscription territoriale des traces, éclairée par les discours recueillis en

⁴ En première ambition, l'analyse des formes d'agencement devait porter sur la centaine d'individus dont nous disposions un enregistrement GPS associé à un entretien semi-directif. Ce projet s'est révélé tout aussi illusoire qu'irréalisable. Très rapidement, le choix de travailler exclusivement sur des contextes périurbains, la possibilité de ne traiter que les traces pour lesquelles nous disposions d'un agenda de mobilité ou encore la lourdeur de l'analyse des traces couplées à celle des entretiens nous a amené à resserrer considérablement le panel et à redéfinir notre objet d'étude.

⁵ Nous employons ici le conditionnel parce que les résultats ont principalement été obtenus à partir du programme MOM, dans lequel les habitants du périurbain proche représentaient une dizaine d'enquêtés, au plus.

⁶ Nous appelons *suburbaines* les communes qui correspondent à la banlieue dense et continue de l'agglomération tourangelle, dont les spécificités (en termes d'emplois, d'équipements et de densités) ont été spécifiées par l'agence d'urbanisme de Tours (ATU) dans le programme MOM : La Riche, St-Cyr-sur-Loire, St-Pierre-des-Corps, St-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours.

situation d'entretien permet de confirmer certaines logiques d'organisation, mais aussi de les préciser et d'apporter des perspectives nouvelles, complétant les connaissances relatives à ce contexte territorial spécifique. Les résultats de cette étude sont présentés en trois temps. En premier lieu, nous mettons à l'épreuve de notre échantillon et des données GPS certains traits d'organisation déjà décrits, dans le but d'en approfondir la compréhension et de révéler la manière dont ils se déclinent dans un périurbain dense et bien équipé. Dans un deuxième temps, nous développons les apports spécifiques de la lecture circulatoire à la compréhension des formes d'agencement : nous montrons ce qu'elle apporte de complémentaire à la lecture des liens entre mobilités et habiter. Enfin, dans un dernier temps, nous nous attachons à montrer comment l'approche circulatoire permet d'enrichir la lecture des archétypes déjà établis, à partir de la figure du métropolitain bien documentée dans la littérature⁷.

Encart 2 : Mobilités et modes d'habiter périurbains, un bref panorama des recherches qualitatives

L'approche qualitative des mobilités a d'abord permis de *caractériser la mobilité périurbaine* : hégémonie de l'automobile, ampleur des distances parcourues, dilatation et éclatement des territoires de vie, organisation réticulaire et polycentrique des déplacements, construction multi-scalaire et poly-topique (village périurbain, pôle satellite, centralité émergente, cœur d'agglomération). En outre, cette approche a permis d'établir des *typologies de plus en plus fines* des habitants, combinant pratiques de mobilité et représentations des espaces, attestant de la pluralité des constructions mobilitaires et, au-delà, des figures habitantes : reclus, captifs, villageois, navetteurs, métropolitains, absents, interterritoriaux, etc. Simultanément, les travaux ont cherché à identifier un certain nombre de *déterminants* relevant de la position sociale, de l'appartenance de genre, de l'âge, du contexte d'habitat ou encore de la trajectoire résidentielle, autant d'éléments qui ont établi la pluralité des formes d'ancrage et des identités socio-spatiales, très au-delà du profil moyen. Plus récemment, un certain nombre d'études ont pris pour étude la *transformation des pratiques de mobilité* sous l'effet de tensions multiples : rationalisation des pratiques de mobilité, recentrages autour de la résidence, transformation du rapport à l'automobile, pratiques pédestres de proximité, recours aux solidarités ou formes collectives, usages du numérique, etc. D'autres travaux, enfin, ont approfondi certaines questions comme les *formes d'organisation spatio-temporelles* de la mobilité ou encore les rapports entre mobilités et formes de la métropolisation (VITIMOB, MOM). De nouvelles questions apparaissent, comme celle sur *l'appropriation des espaces et des temps de la mobilité* (usages et sociabilités) ou *l'innovation et les changements de comportements* en matière de pratique modales.

I. L'ancrage des systèmes de mobilité sur les franges urbaines

Dans cette première partie, nous réexaminons à partir des enregistrements GPS, deux logiques de structuration des systèmes de mobilité identifiées pour l'ensemble des espaces périurbains : la périphérisation et la sectorisation des mobilités quotidiennes. Nous montrons comment, dans le contexte des premières couronnes, ces deux logiques se combinent et expliquent un ancrage préférentiel des pratiques quotidiennes aux franges de l'agglomération.

1. Une périphérisation avérée

L'analyse des enregistrements GPS confirme l'ancrage périphérique des systèmes de mobilité mis en évidence pour l'ensemble du périurbain au cours du programme MOM (Cailly & Pourtau, 2018). Le

⁷ Suivant cette perspective, la mobilité quotidienne est constituée et constituante de l'ancrage spatial des modes de vie que synthétisent les notions d'habiter et de modes d'habiter.

focus porté sur le « périurbain proche » permet toutefois d'en singulariser les formes. Alors que dans les espaces périurbains intermédiaire et éloigné, l'environnement résidentiel de proximité, les petits bourgs et les pôles urbains satellites (situés entre 20 et 30 km de l'agglomération) jouent un rôle très actif dans le recentrage et l'ancrage local des pratiques spatiales, le processus de périphérisation se caractérise, pour les habitants des premières couronnes, par une inscription territoriale des pratiques aux franges de l'agglomération, en marge du noyau central, au contact de l'urbain dense et de l'urbain diffus. Il exprime la propension des habitants à valoriser les ressources internes aux petites villes de 5 000 à 10 000 hab. qui forment l'ossature de ce périurbain proche ainsi que les ressources denses et diversifiées offertes par les polarités suburbaines, et plus largement, les communes de la proche banlieue tourangelle ; et ce, au détriment du cœur de l'agglomération, situé entre Loire et Cher, et qualifié habituellement de centre-ville⁸.

Cette périphérisation des systèmes de mobilité est rendue possible par le développement tout azimut de l'offre suburbaine et périurbaine, dans le cadre d'un desserrement généralisé des activités. Sur la vingtaine d'enregistrements considérés, à l'échelle d'une semaine, un petit tiers des individus évitent l'espace central (aTbleau 1). Un autre tiers n'y réalise qu'un déplacement ponctuel et très marginal dans l'ensemble de leurs mobilités. Seul un dernier tiers se distingue par une pratique plus importante de celui-ci, principalement déterminée par la localisation du lieu de travail et l'accompagnement des enfants à certains lycées (cf : infra). L'ancrage périphérique des mobilités quotidiennes est donc prédominant. Les figures 1 et 2 visualisent les traces des 6 individus qui évitent le centre-ville. Ce dernier est bordé et contourné, circonscrit par la ceinture de boulevards où la circulation automobile est facilitée. Il apparaît en creux, en « trou de beigne ».

Les entretiens apportent des précisions et des nuances concernant les pratiques et les représentations que les enquêtés ont du centre-ville. Contrairement à ce que nous avons observé dans d'autres contextes périurbains, il ne s'agit pas d'un rejet associé à des représentations négatives. Le centre-ville est cité comme un horizon possible, mais occasionnel, fréquenté pour une activité ponctuelle ou sur le mode touristique. L'absence d'obligation de s'y rendre en dehors des activités contraintes, les difficultés d'accès et de stationnement ou encore la faible appétence citadine des personnes interrogées, expliquent en grande partie qu'il s'agit – pour la plupart – d'une ressource valorisée de manière occasionnelle, sur un mode quelque peu distancié.

Symétriquement, les circulations sont particulièrement denses à l'articulation des premières couronnes périurbaines et des franges suburbaines de l'agglomération : Chambray-lès-Tours, Tours-Nord, St-Pierre-des-Corps et La Riche. La carte des traces (figure 2) fait apparaître trois structures élémentaires d'organisation des mobilités quotidiennes. Ces dernières, décrites et analysées en détail dans la prochaine partie, alimentent cette logique de périphérisation. La première structure est celle du *faisceau* d'itinéraires qui relie l'espace de résidence et les polarités suburbaines. Celui-ci se décline autour d'un axe principal (radial) souvent doublé par des axes secondaires qui suivent la même orientation et correspondent à des itinéraires bis. La deuxième structure est celle du *contournement*. L'accès automobile et externe à l'agglomération depuis l'urbain diffus favorise l'usage des contournements routiers plus ou moins rapides (rocade, autoroute A 10, boulevards extérieurs) et exprime la propension des habitants du périurbain proche à valoriser de manière tangentielle plusieurs ressources situées en lisière de l'agglomération. La troisième structure tient du *rhizome*

⁸ À Tours, dans les représentations ordinaires, le centre-ville est circonscrit au nord par la Loire, au sud par le Cher, à l'est par l'autoroute A10 qui sépare Tours de St-Pierre-des-Corps, à l'ouest le boulevard Tonnelé qui sépare la commune-centre de La Riche. Cet ensemble correspond grossièrement à la ville du premier XX^{ème} siècle.

formé par le système de circulation dense et souvent maillé qui se déploie sur les communes de banlieue et/ou certains quartiers péricentraux. Principal horizon quotidien, la *suburbia* livre une large gamme de ressources (travail, achats, loisirs, santé) valorisées de manière préférentielles pour leur accessibilité automobile mais – plus profondément – en vertu d’une inscription territoriale des routines (et des répertoires d’habitudes) dans une aire de proximité et de centralité que les circulations et l’usage de l’automobile permettent de construire. Avant d’entrer plus en détail, dans l’examen de ces territorialités circulatoires, l’analyse des enregistrements GPS permet d’approfondir, pour ces habitants du périurbain « proche », les facteurs de périphérisation déjà identifiés.

Tableau 1 : Périphérisation des pratiques et évitement du centre-ville

Évitement total du centre-ville	6
Fort évitement du centre-ville	7
Intégration du centre-ville	7



Figure 1 : Le contournement du centre par les 6 personnes « évitantes »

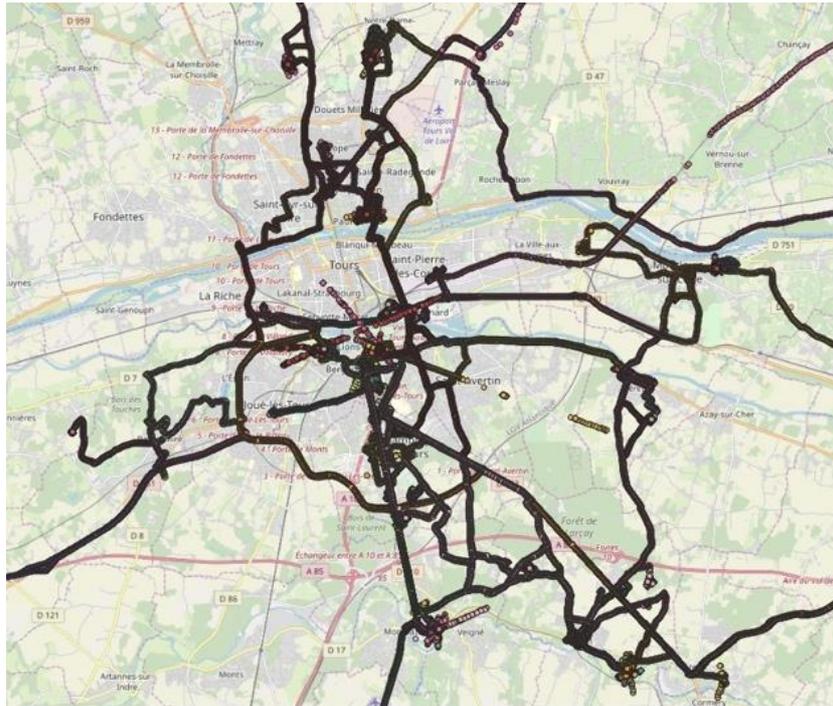


Figure 2 : La périphérisation des systèmes de mobilité

2. Les effets structurants du lieu d'activité sur l'évitement (ou non) du centre-ville

L'ancrage périphérique des pratiques spatiales découle en grande partie de la localisation, elle-même périphérique, de l'emploi. Les habitants qui travaillent en proche banlieue ou bien au sein de la couronne périurbaine ne semblent pas vraiment avoir de raisons de pénétrer dans le cœur urbain, excepté de manière occasionnelle ou ponctuelle. Ces pratiques sont donc peu ou pas visibles à l'échelle de la semaine d'enregistrement. Le cas des quatre retraités enquêtés confirme d'une certaine manière ce modèle puisque trois d'entre eux (sur quatre interrogés) ignorent le centre-ville et privilégient les pôles périphériques pour leurs achats et leurs sociabilités.

Inversement, la totalité des habitants qui exercent une activité professionnelle dans le centre-ville en sont des usagers réguliers. Dans notre échantillon, les circulations décrites en centre-ville sont particulièrement fortes pour quatre individus qui y ont plusieurs lieux d'activités professionnelles : technicien de maintenance à la Ville de Tours, artisans du bâtiment, professeur de musique à domicile. La multiplication des lieux de travail favorise un cabotage urbain (en voiture) à l'intérieur du centre et de l'hyper-centre, et la mise en œuvre micro-située de stratégies d'itinéraires et de stationnement sur lesquelles nous reviendrons. Pour l'ensemble de ces usagers réguliers du centre (Figure 1.a), la localisation de l'emploi en centre-ville apparaît par ailleurs comme un motif de déploiement de pratiques au-delà des frontières du travail, dans le cœur d'agglomération. Couplé au motif professionnel, l'accompagnement des enfants au lycée, les pratiques de sociabilités ou encore les achats ou le shopping viennent étoffer les pratiques de mobilité réalisées à l'intérieur du centre-ville.

Cette appropriation du centre-ville, saisie à partir des enregistrements GPS, permet d'analyser plus en détail le jeu complexe entre les stratégies d'accès motorisées et le recours interstitiel aux modes pédestres, généralement peu visibles dans les autres dispositifs d'enquête. En définitive, et quelle que soit finalement la citoyenneté (ou le rapport idéal à l'urbain central), le fait de travailler ou non dans le centre structure de fait le rapport à la ville.

3. Chaîne domicile-travail et sectorisation (régionalisation) du système de mobilité

Les enregistrements GPS confirment très nettement la sectorisation des pratiques spatiales à l'intérieur d'un quadrant de l'aire urbaine identifiée dans nos précédentes recherches (Cailly, 2008, Cailly & Pourtau, 2018). Cette sectorisation y était définie par l'association entre une aire de proximité strictement périurbaine et la fréquentation préférentielle d'une centralité émergente située dans un secteur de l'agglomération, suivant une logique de proximité qui fait apparaître des quadrants (nord, sud, est ou ouest), définis comme des horizons différenciés et pertinents de localisation des pratiques quotidiennes. Sur la vingtaine d'enregistrements réanalysés, la moitié obéit à une stricte logique de sectorisation (Figure à réaliser) ; un quart à une sectorisation assez forte mais non exclusive, un dernier quart à un agencement tangentiel et/ou couvrant l'ensemble de l'aire urbaine, donc assez peu sectorisé. Nous ne reviendrons pas sur le rôle que jouent, dans l'explication de ce processus, les grandes représentations spatiales de l'agglomération tourangelle (le partage calé sur la Loire, entre le Nord et le Sud), pour approfondir ici trois points : les effets structurants du couple domicile-travail, l'inscription des routines entre ces deux bornes suivant une logique de rationalisation des activités, l'effet amplificateur d'un parcours résidentiel local.

Premièrement, les traces analysées permettent d'identifier le rôle structurant de la localisation du lieu de travail, au regard de la position résidentielle, dans la territorialisation du système de mobilité. La localisation du lieu de travail au sein du même quadrant – au sein de la couronne périurbaine ou dans les franges de l'agglomération – est la situation la plus courante. Cette proximité « relative » entre domicile et travail se comprend souvent au regard d'un choix résidentiel qui a tenu compte de la position de l'emploi et de sa rapidité d'accès ; à l'inverse, elle découle parfois d'une relocalisation de l'emploi à la suite d'une installation résidentielle, suivant un rapprochement volontaire assez fréquent chez les femmes. Quel que soit son origine, ce couplage domicile-travail semble accentuer le fort ancrage des mobilités à l'intérieur d'un même secteur. L'obligation de se rendre dans une autre partie de l'aire urbaine disparaît, à l'exception de pratiques et de besoins occasionnels généralement peu visibles à l'échelle des quelques jours d'enregistrement. La proximité relative du domicile et du travail délimite un sous-espace dans lequel la majeure partie des pratiques ordinaires sont incluses ; Il apparaît ainsi, en deuxième lieu, que le jeu du chainage et de la construction d'une aire de proximité autour de l'axe domicile-travail constitue un puissant vecteur de sectorisation des systèmes de mobilité. Au-delà des lieux de destination, l'analyse de l'orientation et de la densité du système relationnel permet de rendre compte de ce processus de territorialisation.

Le cas de Madame II (35 ans, deux enfants, en couple, technicienne) illustre cet ancrage sectoriel entre les deux premières couronnes périurbaines et la banlieue sud de l'agglomération. Le couple domicile-travail joue ici un rôle structurant. L'enquêtée habite à St-Branches (propriétaire, maison individuelle) et travaille à Tours-sud, sur le campus universitaire du Parc de Grandmont. Les pratiques s'organisent dans un secteur qui s'étire entre le domicile et le sud de l'agglomération (Figure 3 : ajouter lieu de résidence actuel et itinéraire résidentiel). La banlieue sud et sud-est occupe une place importante dans les territoires des pratiques. Chambray et les zones des Atlantes accueillent des pratiques commerciales. La commune de Chambray est le lieu de plusieurs sociabilités (visites d'amis, famille) et de la garde des enfants (nounou). La commune de résidence est l'objet de pratiques de proximité (école, boulangerie, badminton). Les bourgs périurbains inscrits sur la route (Veigné, Montbazou) sont valorisés et pratiqués suivant une logique de circulation et de chainage spatial

(médecin, piscine) à l'échelle du secteur. Les circulations quotidiennes dessinent ainsi une continuité entre le périurbain et le suburbain ; la densité des circulations, liée à une automobilité qualifiée de forte par l'individu elle-même, fait clairement apparaître une régionalisation du système de mobilité dans le quadrant sud de l'agglomération, à l'articulation de la ville dense et de la ville diffuse. L'ancrage du système de mobilité dans le périurbain comme dans le suburbain illustre tout à fait la construction, sur un mode circulatoire et suivant un logique d'axe, d'un territoire pertinent de pratiques en bordure d'agglomération, suivant l'archétype « bord d'agglomération » identifié dans le programme VITIMOB.



Figure 3 : La sectorisation dans le quadrant « Sud » des mobilités quotidiennes de Il

L'entretien de réactivation permet toutefois de compléter l'analyse et de resituer cette approche circulatoire dans le temps long de la construction biographique. Si le couple domicile-travail et l'organisation réticulaire entre ces deux bornes jouent un rôle structurant dans l'ordonnancement des pratiques, elles s'inscrivent dans une territorialité plus épaisse construite à l'articulation de la trajectoire résidentielle et de la construction dans la durée des pratiques spatiales et des routines de mobilités. Originaire de Descartes, une petite ville du Sud Touraine, Madame Il s'est installée à Tours pour ses études où elle occupait un premier appartement en bordure du Parc de Grandmont. Elle a ensuite successivement résidé en appartement à Chambray-lès-Tours (locatif) puis une maison de ville (locatif social) à Veigné, avant de faire construire « un peu plus loin » à St-Branchs, en 2007. Son parcours résidentiel s'inscrit ainsi dans le secteur sud de l'aire urbaine précédemment décrit, suivant une logique d'inscription de déploiement du parcours résidentiel et d'accès à la propriété à l'intérieur d'un même quadrant, qui conforte un modèle déjà identifié (Cailly, Fouquet & Pourtau, 2016). Cette trajectoire atteste d'un ancrage résidentiel dans un sous-espace qui corrobore avec le territoire des pratiques quotidiennes enregistrées par GPS. Cette conjonction entre circulation résidentielle et circulations quotidiennes définit alors un espace approprié dans la durée, de pratiques préférentielles et de familiarité, qui s'est construit de manière progressive et dynamique. La stabilité du lieu professionnel conforte l'ancrage résidentiel dans un secteur tout comme la construction et/ou l'appropriation de certaines ressources (la nourrice, le médecin) ou de certaines sociabilités (des amis). En retour, la progression du parcours résidentiel dans le même secteur alimente et complète les lieux

pratiqués. La familiarité se construit au-delà des lieux, à travers les cheminements eux-mêmes qui viennent creuser et étendre des sillons déjà tracés. La double représentation du parcours résidentiel et des circulations quotidiennes donne sens à la combinaison et aux effets territorialisant des deux approches circulatoires.

En définitive, la conjonction entre l'ancrage résidentiel et la territorialisation des routines mis en évidence dans le cas précédent vient confirmer un profil d'habitant déjà identifié dans le programme MOM. Sans être systématique, cette conjonction (souvent partielle) est plus fréquente qu'il n'y paraît : elle rappelle que la mobilité quotidienne s'inscrit dans une territorialité plus épaisse reliée au temps long de l'habitat.

4. Découplage domicile-travail : un éclatement des systèmes de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine ?

Le sous-corpus disponible nous permet toutefois de travailler sur la valeur des contre-exemples, c'est-à-dire sur les cas qui se distinguent par une faible sectorisation des pratiques de mobilité. En effet, on remarque que la localisation de l'emploi dans un autre quadrant que la résidence structure les systèmes de mobilité en leur donnant une dimension tangentielle. Cette organisation tangentielle des déplacements dans l'aire urbaine de Tours concerne une minorité certes, mais une minorité conséquente d'actifs périurbains. Dans notre échantillon, trois cas (sur vingt) illustrent ce profil. Ils concernent des périurbains qui habitent « au Nord » et travaillent « au Sud », ou réciproquement, qui habitent au « Sud » et travaillent au « Nord ». Plusieurs scénarios peuvent rendre compte de cette configuration, notamment l'arbitrage au sein du ménage (la proximité de l'emploi de l'un étant valorisé), l'ancrage résidentiel dans la durée (dans un contexte d'emploi changeant). La question posée est alors de savoir si ce découplage du quotidien (entre le secteur de résidence et celui de l'emploi) complexifie pour les autres motifs les schémas organisationnels, notamment par une propension plus forte de ces individus à diversifier leurs territoires de pratiques, autour du travail par exemple ou bien dans l'entre deux.

Les trois cas de notre échantillon correspondant à ce profil apportent sur ce point des réponses contrastées.

Le cas 195 de PERIVIA (homme, 50 ans, documentaliste, en couple, une fille de 14 ans) habite à Chanceaux-sur-Choisille et travaille principalement dans le quartier des Deux-Lions, au sud du Cher. Dans cet exemple, le lieu de travail alimente des pratiques de mobilité secondaires dans le quartier où ce dernier est situé (Centre commercial de l'Heure tranquille, bibliothèque universitaire, cantine) et vers un grand centre commercial périphérique rapidement accessible en voiture, quotidiennement fréquenté le midi (Géant-La Riche). Ces pratiques spatiales de proximité, autour du travail, s'insèrent dans une construction composite, vaste et relativement éclatée à l'échelle de la métropole, marquée par la territorialisation de plusieurs sous-secteurs (Chanceaux / Notre-Dame d'Oë, Tours-nord, centre-ville de Tours, quartier des Deux-Lions, Monts). Dans ce cas, le découplage domicile-travail s'inscrit dans la construction d'un système de mobilité que l'on peut qualifier de métropolitain (Cailly et Dodier, 2007, cf : ci-après).

Les deux autres cas d'études (217 et 202) se distinguent de ce premier cas par le caractère beaucoup plus insulaire du lieu de travail : les enregistrements GPS et les entretiens montrent que les abords du travail ne sont pas fréquentés, donc n'organisent aucune proximité. Pour le cas 217 (femme, famille mono-parentale, deux enfants, secrétaire), en dehors de l'aller-retour quotidien à Tours-sud, le système de mobilité se déploie exclusivement sur la commune de résidence (Mettray), les communes voisines (Chanceaux, Notre-Dame d'Oë) et le nord de l'agglomération (St-Cyr, Tours-Nord). Ce profil donne

lieu à une forte sectorisation hors-travail qui concorde avec la place qu'occupe le nord de l'aire urbaine dans l'ordre des représentations. Partant de là, à l'exception des profils métropolitains relativement minoritaires dans notre échantillon, il apparaît que la sectorisation des routines de mobilité dans un sous-ensemble situé en périphérie d'agglomération est la plutôt la norme dans ces premières couronnes périurbaines, y compris quand elle est concrètement contrariée par une mobilité contrainte.

5. La métropole comme potentiel : les « sociabilités », un vecteur de pratiques « métropolitaines » ?

L'analyse des déplacements liés aux sociabilités fournit un contre-point à la figure dominante d'un ancrage périphérique de proximité. En effet, les sociabilités peuvent apparaître comme un motif de fréquentation d'un autre secteur de l'aire urbaine, suivant une temporalité occasionnelle. Ces déplacements de plus longue portée et relativement aléatoires dans leur orientation attestent que les réseaux sociaux (amicaux ou familiaux) fonctionnent, pour partie, à l'échelle métropolitaine. Il est probable que ces pratiques de sociabilité (visites d'amis, invitations à dîner), parce qu'elles sont espacées dans le temps, échappent à la majorité des enregistrements de notre corpus qui s'étirent sur huit à dix jours ; elles seraient certainement mieux saisies par un questionnaire de déplacement établi sur un pas de temps plus long. Quand elles sont identifiables dans les traces GPS, ces pratiques de sociabilité (hors secteur) permettent de mieux appréhender le dialogue entre l'échelle du proche et celle, plus large, de la métropole ; et de préciser la nature de l'ancrage dans l'espace de proximité. Le territoire du proche n'apparaît plus comme un système « fermé », défini par un périmètre contenant, produit d'une assignation à résidence ou d'un repli volontaire sur le proche ; il apparaît plutôt comme un espace préférentiel d'inscription des pratiques ordinaires, possiblement ouvert à une autre échelle, suivant une autre temporalité qui n'est pas celle de la stricte quotidienneté. Pour ces individus, les déplacements réalisés vers d'autres secteurs révèlent alors que l'ancrage de proximité n'est pas le produit d'une difficulté à se déplacer à l'échelle métropolitaine ; en effet, cette compétence peut être actualisée, de temps à autre, pour entretenir ces sociabilités. Il en va de même pour certaines pratiques récréatives ou les achats qualifiés d'exceptionnels, par exemple l'achat d'un meuble. L'offre, le prix, une attente spécifique justifie de valoriser les ressources commerciales à l'échelle de l'agglomération. Ces habitants que l'on pourrait avoir tendance à enfermer dans des profils quelque peu localistes peuvent ainsi se révéler être des « métropolitains » d'occasion⁹.

Qu'elles soient incluses dans un secteur, qu'elles intègrent le centre-ville ou qu'elles soient éclatées à l'échelle de l'aire urbaine, les systèmes de mobilité des habitants du périurbain proche sont travaillées par des logiques circulatoires qu'il s'agit désormais de décomposer.

⁹ Cette dernière conclusion permet d'interroger la place des enregistrements GPS dans l'élaboration de typologies. La brièveté de l'enquête et la seule considération des pratiques réalisées durant le temps de l'enregistrement, prive l'observateur d'éléments (mobilités occasionnelles, représentations du territoire) qui sont généralement pour différencier, à partir de la mobilité, les profils d'habiter. Cela nous amène à ne pas fétichiser la trace GPS : elle n'est qu'un agencement partiel, nécessaire fragmentaire, un extrait, d'une configuration qui se joue à différentes échelles temporelles, à la conjonction des pratiques et des représentations.

II. Pratiques circulatoires et territorialités de bord d'agglomération

Au sein des territoires périurbains observés, plusieurs figures peuvent résumer les stratégies d'accès aux ressources, de circulation et d'agencement des routines de mobilité quotidienne orientées par l'usage de l'automobile. Nous proposons ici d'examiner l'organisation en corridor et/ou en faisceau (II.1), les logiques giratoires et de contournement (II.2) ainsi que l'organisation rhizomique des systèmes de circulation et leurs effets sur la territorialisation des routines (II.3). La prise en compte des formes circulatoires, amorcée dans le programme Périvia (Feildel & Martouzet, 2012) permet d'intégrer dans le champ de l'analyse la territorialité des réseaux. Elle amène à décrire l'agencement suivant une perspective spécifique : aux côtés des éléments habituellement considérés comme déterminants (localisation, formes et fréquences des déplacements entre les lieux de vie ; motifs ; conditions d'accès (temps, coût, etc.)), les éléments relatifs aux itinéraires, aux connexions et aux flux (infrastructures, chainages, routines, riverainetés) participent ici pleinement à définir la territorialité du système de mobilité. Le faisceau, par exemple, illustre une stratégie d'accès déterminée par la valorisation de certaines propriétés de la route elle-même, ou de ressources et d'aménités situées en bord de route, lesquelles impliquent des changements d'itinéraire plus ou moins importants autour d'un même axe (passage par telle route, tel commerce ou tel bourg). Pour nous dégager d'une analyse qui, à bien des égards, pourrait sembler « formelle », « fonctionnaliste » tout autant que « déterministe » (au sens où les circulations elles-mêmes seraient régulées par des logiques propres et intrinsèques), nous allons traiter ces formes circulatoires en tant qu'elles sont issues d'un processus d'agencement, schématisable certes, mais dont on peut reconstruire l'intelligence et les sens à partir des entretiens semi-directifs qui permettent de retracer la dimension proprement circulatoire des stratégies de mobilité et d'accès.

1. Corridor et faisceaux

L'analyse des formes circulatoires révèle tout d'abord une propension à l'ordonnement en « faisceau » des mobilités quotidiennes. Dans plusieurs enregistrements GPS, les déplacements depuis le domicile vers l'agglomération s'effectuent par trois ou quatre itinéraires différents. Identifiés et généralement qualifiés dans les entretiens (« Nationale », « Route du Lac », etc.), ces itinéraires sont plus ou moins employés et de façon variable suivant les heures et/ou les jours. Les enregistrements GPS constituent ainsi un matériau de premier choix pour interroger les stratégies d'itinéraires que mettent en œuvre les habitants périurbains pour accéder aux ressources urbaines. L'examen des traces, complété par les paroles de justification recueillies en entretien, permet d'objectiver les logiques qui président aux choix d'itinéraires et expliquent leur démultiplication.

Les deux premières raisons sont particulièrement structurantes. Elles sont fortement déterminées par la recherche d'accessibilité automobile, de fluidité et de rapidité dans les parcours. Un premier élément tient à la *localisation du lieu de destination*. Suivant le secteur de l'agglomération dans lequel se localise le lieu d'activité visé, le choix de l'itinéraire varie sensiblement, dans un souci de rapidité d'accès (Encart 3 ; Figure 4). L'individu emprunte plutôt tel itinéraire pour aller dans tel secteur ou plutôt tel autre pour se rendre à un autre endroit. Plus en détail, certains itinéraires semblent connectés, voire attachés à des lieux de pratiques : « *Pour aller au travail, je passe plutôt par la Nationale, quand je dépose mon fils au Lycée, je passe plutôt par l'autre route* ». Ainsi, suivant les motifs, les lieux de destination ou les programmes d'activités, des itinéraires routiniers se différencient et se stabilisent dans des schémas plus ou moins répétés. Le jeu de l'appropriation, de la répétition et de la qualification des itinéraires – qui augure d'un vécu tout autant que d'une construction symbolique –

font de ces itinéraires des composantes d'un territoire réticulaire que la carte hebdomadaire vient objectiver.

Encart 3 : Des accès à l'agglomération variables suivant les programme d'activité et les lieux de destinations

Le cas n° 132 de MOM (homme, 55 ans, technicien en informatique, propriétaire d'un pavillon à Esvres-sur-Indre) illustre très bien cette organisation en faisceau des mobilités quotidiennes, au sein d'un secteur, entre le domicile et la banlieue sud où sont situés un certain nombre de lieux de la quotidienneté : le lycée Grandmont où est scolarisé le fils, le lieu de travail situé à Chambray-lès-Tours, les espaces commerciaux égrainés au sud de l'agglomération. Suivant les situations (accompagnement, accès direct au travail, courses), différents itinéraires sont empruntés (cf : ci-dessous) et sont qualifiés, mais toujours dans un même faisceau-secteur. La pluralité des itinéraires empruntés régulièrement donne sens à une aire de pratique située à cheval sur la banlieue sud et le périurbain proche. Le bord d'agglomération est sillonné.



Figure 4 : Entre domicile, lycée, course et travail : stratégies d'accès et construction d'un « territoire faisceau ».

Une deuxième logique vient introduire une complexité supplémentaire : suivant les temporalités, opposant matin et soir, ou bien les heures de départ (avant 8h00, après 17h00), les itinéraires sont définis en fonction de ce que l'individu sait des conditions de circulation, des point d'embouteillage, de blocage ou encore de fluidité. Les enregistrements révèlent ainsi des parcours en boucles, en « 0 » ou en « 8 ». Les accès favorables et privilégiés le matin diffèrent des accès privilégiés le soir. Les enregistrements menés sur une semaine ne permettent pas d'identifier la constitution de ces stratégies dans le temps et leurs recompositions à court et moyen terme. Ils expriment toutefois une variation des itinéraires suivant les jours (en rapport avec la diversité des programmes d'activité) et simultanément, rendent visible la constitution de répertoires de routines (Pradel et al., 2015), dont la stabilité et les formes d'évolution mériteraient d'être analysées plus en profondeur. Dans tous les cas, ce jeu de la répétition et de la variation, lié aux conditions de trafic, présuppose une intense connaissance des espaces de circulation par l'individu lui-même. À partir de son expérience, il identifie et qualifie généralement les différentes routes, évalue leur fluidité ou, à l'inverse, repère les points de blocage. Il acquiert et met ainsi en œuvre une intelligence du déplacement qui marque la constitution d'un « savoir circuler ». Cette compétence circulatoire, abordée ici par « induction » à partir des traces, mériterait d'être analysée plus en détail à l'aune du discours des acteurs. Cette connaissance des conditions de circulation apparaît toutefois très bien dans l'extrait d'entretien de II (Encart 4 ci-dessous) où l'enquêté justifie son itinéraire en fonction de la rapidité et de la fluidité de l'accès

automobile. « *Et je sais que pour y aller, j'évite toujours cette rue (...) parce que la plupart du temps (...), le matin, elle est un peu bouchée* ».

Une troisième logique, difficile à déduire des traces GPS, tient à la valeur d'usage des itinéraires empruntés : intérêt, pittoresque ou beauté des paysages. Au cours du programme Terrhab (Fourny & Cailly, 2019, à paraître), cette valeur paysagère de la route est apparue chez certains enquêtés comme un élément important de qualification des trajets journaliers. Elle confère une certaine valeur d'usage au déplacement lui-même, participe à stabiliser certains itinéraires ou, à l'inverse, à définir un itinéraire plus plaisant, posé en contrepoint des itinéraires plus rapides. Les traces observées dans le contexte tourangeau permettent d'identifier ce dernier cas de figure. Chez certains individus, des itinéraires « bis » apparaissent, moins directs, plus tortueux, valorisant les petites routes, à l'écart des grands axes. Ainsi, pour le secteur sud-est, il est assez courant de voir les habitants emprunter les itinéraires de campagne, plus bucoliques et plus amènes que les axes rapides. Néanmoins, cette attention au paysage n'est pas généralisée et certains n'identifient que des raisons fonctionnelles ou pratiques : « *Oui c'est fonctionnel, ah ouais, non non, c'est... je me dis pas : « je vais passer par là parce que c'est plus joli* » (Perivia, I1).

Une dernière logique participe de l'agencement des mobilités quotidiennes en faisceaux d'itinéraires. Il s'agit de la valorisation des ressources situées sur le bord(s) de(s) route et/ou « inventées » dans l'entre-deux des itinéraires de mobilité. Nos analyses rejoignent ici les propositions théoriques d'Antoine Brès qui, à partir des notions d'adhérence et de riveraineté examine le rôle structurant des réseaux et des ressources adhérentes aux réseaux dans la mise en œuvre des pratiques de mobilité et la constitution de formes d'habiter structurées par la mobilité (Brès, Vanier, 2014). Une premier élément illustre en pratique la notion de riveraineté. Il tient à la part désormais visible des commerces de bord de route ou de rond-point dans la structuration des traces. Sur la route, notamment entre domicile et travail, les commerces égrainés au bord des routes sont ponctuellement valorisés. À l'échelle de notre échantillon, ce n'est pas un phénomène massif, mais celui-ci est clairement identifiable : l'examen (assez fin, et souvent mal identifié en premier lecture) révèle un arrêt dans une pharmacie, une boulangerie ou un autre commerce, en bordure immédiate de l'itinéraire emprunté. L'automobilité favorise le développement de cette offre commerciale de bord de route qui vise à capter le flux ; en retour, cette offre de bord de route rend possible une relocalisation, sur les *rives du réseau* d'une part certes anecdotique mais signifiante des pratiques de proximité. Inscrites dans les pratiques et l'habiter, elles sont une composante essentielle de ces territorialités circulatoires.

Cependant, ces pratiques de riveraineté s'inventent parfois au-delà de l'offre de bord de route proposée aux automobilistes. Alors que le succès des commerces de rond-point ou des drives est plutôt attendu dans un contexte d'automobilité généralisée, il est important de relever que certains espaces de l'habiter sédentaire (parc urbain, médiathèque, cafés, commerces ordinaires) semblent eux-aussi pratiqués et intégrés dans une territorialité circulatoire, au sens où la valeur qui leur est accordée, au-delà de leur caractéristique propre, est déterminé par une situation géographique en bordure de route, d'itinéraire ou de réseau (Figure 5). Des lieux-ressources sont identifiés et valorisés dans l'entre-deux de la mobilité. Dans le cas I1 précédemment évoquée, la nourrice qui garde les enfants a été choisie sur la route, à proximité du lieu de travail de madame (Encart 4). Dans le cas 132 du programme MOM, l'enquêté prend son pain dans des boulangeries de bord de route, au centre commercial de Chambray (bord de la RN143) ou à Pâte à pain, à côté du Lycée Grandmont où il dépose son fils (Figure 6). Il fait ses courses à l'Intermarché de Montbazou, entre son domicile et son travail. Des pratiques de loisirs se trouvent également incluses sur ce chemin, notamment des promenades

réalisées dans un parc urbain, « le lac de Chambray », situé en entrée de ville. Cette propension à « plugger », c'est-à-dire à inventer, à valoriser, à inclure et en définitive à connecter des lieux-ressources sur l'axe du réseau principal est manifeste ici. Il témoigne d'une propension à chainer, certes dans le temps, mais aussi dans l'espace, en organisant par la pratique de mobilité des proximités circulatoires, c'est-à-dire des lieux ressources organisés et solidarisés autour de la trame (ou chaîne) principale de mobilité. L'identification de ces ressources riveraines modifient quelque peu les outils conceptuels utilisés habituellement pour décrire les mobilités périurbaines. Alors que les espaces de pratiques et d'identification ont été analysés suivant une logique territoriale, autour du domicile (village) ou des quartiers centraux ou suburbains (pratiques métropolitaines), la perspective réticulaire et circulatoire ouvre une réflexion sur une autre forme de proximité, constituée, inventée et appropriée en adhérence aux pratiques de mobilité et aux réseaux empruntés.



Figure 5 : Le parc René Messon ou la figure « drive récréatif » - Entre la dépose du fils au Lycée et le travail, « plugging » loisir au Lac de Chambray (132, MOM)



Figure 6 : Commerces de bord de route

Encart 4 : Le rôle des stratégies d'itinéraire et des riverainetés dans la production des faisceaux.

L'exemple de I1.

Enq : *Et puis une petite question sur cette carte : apparemment, l'aller n'est pas le... le trajet à l'aller n'est pas le même...*

I1 : *Qu'au retour.*

Enq : *C'est à cause de la dépose des enfants ?*

I1 : *Pas du tout.*

Enq : *Pas du tout...*

I1 : *C'est que... je prends pas toujours le même chemin... alors là... Parfois je prends la nationale 10, pour rentrer.*

Enq : *Ouais ?*

I1 : *Et je sais que pour y aller, j'évite toujours cette rue, ici (montre sur la carte). Alors c'est peut-être ici.*

Enq : *Qui part de l'autoroute ?*

I1 : Oui, parce que c'est une rue, la plupart du temps, le matin, **qui est un petit peu bouchée**.

Enq : *D'accord.*

I1 : Y a un feu ici, et... des fois on attend longtemps. **Donc je coupe et je prends « le lac »**, comme on dit... je coupe.

Enq : *Ok.*

I1 : Et puis, le tour c'est juste pour éviter des bouchons, en fait.

Enq : *D'accord. C'est une question pratique, c'est pas une question de paysage, ou je sais pas...*

I1 : Pas du tout : pratique.

Enq : *Et... des changements de parcours pour des raisons qui seraient de l'ordre du paysage...*

I1 : Paysagères ?

Enq : *... du... soleil qui se lève, des machins comme ça ?*

I1 : Pas du tout.

Enq : *La voiture, c'est fonctionnel, donc.*

I1 : Oui c'est fonctionnel, ah ouais, non non, c'est... je me dis pas : « je vais passer par là parce que c'est plus joli ».

Enq : *Non mais ça pourrait.*

I1 : Hu-hum. Non.

Enq : *Pourquoi pas ? (rires)*

I1 : Bah c'est pas une route très...

Enq : *Oui, c'est pas forcément extraordinaire. C'est pas la levée sur la Loire.*

I1 : Ah, puis même ici c'est un peu pénible, parce que c'est limité. Enfin tout est limité.

Enq : *Limité en ? Vitesse ?*

I1 : Limité en limitation de vitesse.

Enq : *Ouais ?*

I1 : Donc c'est une petite route, limitée donc c'est pas forcément...

Enq : *D'accord. Et si c'était pas limité vous iriez plus vite ? (Je suis pas de la police !)*

I1 : Je pense, oui. Ouais ouais, non non, ah oui oui, oui oui, sûr.

Enq : *Oui ? D'accord. Alors... sur cette s... journée-là, y a pas...*

I1 : Oui, là c'est un parcours un peu différent, forcément.

Enq : *Ah, c'est mercredi.*

I1 : C'est mercredi !

Enq : *C'est différent... (rires). C'est les enfants.*

I1 : C'est les enfants, donc là voilà : je les ai déposés chez ma nourrice, qui habite à Chambray-lès-Tours. Qui habite à... enfin bref, qui habite à côté de l'hôpital, là, quasiment Trousseau, là.

Enq : *Elle habite... le pôle Léonard de Vinci ?*

I1 : Non, Trousseau.

Enq : *Ah, oui d'accord.*

I1 : Le CHU.

Enq : *Ouais.*

I1 : Elle habite juste derrière, en fait. Donc, je les ai emmenés.

Enq : *Et elle a été choisie, en fonction de la localisation, entre autres ?*

I1 : Hum, alors...

Enq : *Près du boulot ? Pour autre chose ?*

I1 : Ben... en fait on avait... c'est la même, en fait, qu'on a depuis tout le temps en fait, depuis la première. Donc quand on avait fait le choix (de la nourrice), on avait regardé à côté de chez nous. A l'époque, c'était Veigné. Et puis ça nous convenait pas au niveau de la personne, et puis après on m'a parlé d'elle, qui était à Chambray-lès-Tours, et puis je me suis dit : « pourquoi pas, c'est pratique » (entendre sur la route, proche de son travail).

Enq : *D'accord.*

I1 : Et puis finalement ça s'est très bien passé. Comme ça.

Enq : *Oui.*

I1 : Oui oui, non ça se passait plutôt bien.

Enq : *Et sur... là aussi le parcours aller et le parcours retour ne sont pas les mêmes...*

I1 : Hu-hum.

Enq : *... et pas les mêmes non plus que la journée d'avant.*

I1 : Hum hum hum hum.

Enq : *ça, si je me trompe pas, c'est la RN143, entre... Loches, et Chateauroux.*

I1 : Oui, tout à fait, oui. Et là, c'est la même route que je prends le...

Enq : *C'est la route qui rejoint la RN10.*

I1 : Sauf que... là je la prends plus tôt. (rires) Le matin, enfin, toujours pour éviter ce feu, là, je reprends ici. Quelque part par ici.

Enq : *Oui ?*

I1 : La nationale, qui après est très directe. Par contre dans l'autre sens, c'est impossible. Donc je suis obligée de le prendre au niveau du... de Lapeyre, là, passer vraiment ici pour reprendre cette même route-là.

Enq : *C'est impossible parce que... à cause des impossibilités de tourner à gauche.*

I1 : Oui, oui voilà. Y a le... Atlas, là, où faut faire des demi-tours pas possibles. Et c'est beaucoup moins pratique que dans ce sens-là...

Enq : *D'accord.*

I1 : ... puisqu'il faut recouper la Nationale 10.

Enq : *Donc toujours ce côté pratique. Là où ça avance le mieux possible.*

I1 : Ouais. C'est pratique, oui.

2. Contournement et logiques giratoires : la construction d'une urbanité externe ?

Les enregistrements GPS font ressortir une deuxième logique de structuration des mobilités quotidiennes. Il s'agit de la propension des habitants à *contourner l'espace urbain dense* pour optimiser leurs conditions d'accès automobiles aux ressources de l'agglomération. Concrètement, ils utilisent à dessein la rocade, l'autoroute A 10 ou encore les boulevards périphériques pour s'approcher au plus près du secteur urbain dans lequel se situe leur lieu de destination, en cherchant la rapidité et/ou la commodité d'accès. L'offre d'accessibilité que fournit la rocade favorise les déplacements tangentiels et la valorisation de plusieurs centralités externes de l'agglomération. À titre d'exemple, une habitante de Ballan-Miré met à profit la proximité de la rocade pour relier différents noyaux égrainés aux différentes entrées de ville : la zone commerciale de Géant-La Riche, le quartier des Deux-Lions, la zone commerciale de Joué-lès-Tours ou encore la zone commerciale de Chambray-lès-Tours. La rocade apparaît alors, dans le système circulatoire, comme un dispositif majeur d'accès externe aux ressources urbaines et de valorisation de plusieurs polarités, situées à proximité des échangeurs. Dans le régime d'automobilité généralisé qui caractérise ces habitants périurbains, les voies d'accès rapide permettent d'étendre le nombre de ressources urbaines disponibles et de « faire ville ». Pour certains, les voies d'accès rapide favorisent l'accès à l'emploi. C'est le cas des habitants qui travaillent en dehors du quadrant de résidence. Le centre-ville, en raison de sa congestion, est systématiquement contourné. La rocade ou l'autoroute permettent de changer de secteur avec une relative rapidité. Pour d'autres, dont les lieux professionnels sont éclatés dans l'agglomération (travailleurs mobiles), les accès rapides servent à atteindre (ou à relier) au plus rapide les différentes destinations, suivant des habitudes qu'on imagine constituées dans le temps, en fonction de la connaissance des conditions de circulations : plutôt la rocade ouest pour accéder à telle ou telle partie

du centre, plutôt l'autoroute, pour cette autre partie. Dans ce contexte de pratiques éclatées dans l'agglomération, la rocade (ou l'autoroute) sont des dispositifs pivots dans l'élaboration de stratégies de pénétration ou, à l'inverse, de sortie d'agglomération, généralement sous-tendues par une recherche de fluidité, dans l'accès aux secteurs les plus denses.

Pour les habitants dont l'accès à l'emploi n'implique pas l'usage des contournements rapides, ces derniers jouent généralement un rôle important dans les déplacements hors-travail. Plusieurs enquêtés, par exemple, consacrent un moment de la semaine aux achats (vendredi ou samedi) et se déplacent entre plusieurs secteurs commerciaux de l'agglomération, pour répondre à différents besoins. Ils mettent alors en œuvre un véritable nomadisme commercial qui s'appuie essentiellement sur les axes de circulation rapide.

Ainsi, le cas 192 de Périvia (Homme, 61 ans), au départ de Veigné, se rend d'abord par la Nationale 10 dans le secteur d'Ikéo, puis dans le secteur du Géant-La Riche en empruntant le boulevard Wagner ; il rejoint ensuite la zone commerciale de Chambray, en contournant le sud de l'agglomération par le périphérique. Les voies d'accès rapide exercent alors un rôle de premier plan dans la mise en connexion de différents éléments de centralité commerciale, donc dans la mise en œuvre d'un polycentrisme vécu. Qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou hors-travail, les voies rapides sont souvent insérées dans des parcours en boucle et participent à former des logiques giratoires qui marquent l'accès à l'agglomération : on entre par une voie d'accès, on ressort par une autre, comme pour le cas 198 de Périvia qui arrive en ville assez systématiquement par la rocade Ouest (La Riche) et revient chez lui par l'autoroute ou la N10. Suivant les conditions de circulation (les heures), l'enchaînement des activités (qui modifient les secteurs de l'agglomération pratiqués), les voies rapides ou les axes plus classiques participent à la diversification des itinéraires. Nous devons remarquer que les logiques de contournement, si elles se trouvent amplifiées par la rocade, se manifestent également dans le secteur oriental de l'agglomération où aucune voie rapide (hormis l'autoroute) prend en charge les flux tangentiels. On remarque ainsi qu'au départ de Montlouis, les habitants qui rejoignent la zone commerciale de Tours sud ont une forte propension à contourner l'agglomération en empruntant les axes secondaires de campagne (par Veretz et Esvres), dans l'objectif d'entrer au plus direct dans l'agglomération en limitant les déplacements tangentiels « internes », nécessairement plus lents. Toujours au départ de Montlouis, suivant la destination, quatre axes de pénétration sont possibles ; la levée nord pour gagner Tours-Nord, la levée sud pour atteindre le centre-ville, la route de Bléré pour atteindre le péricentre est et sud, la route de St-Avertin ou de Loche, pour se rendre au Sud de l'agglomération. En définitive, l'accessibilité externe, c'est-à-dire la façon d'organiser son accès aux ressources depuis un espace extérieur à l'agglomération suivant une logique automobile gouvernée par la rapidité d'accès, favorise le déploiement de stratégies de contournement et la mise en œuvre de logiques giratoires dans les pratiques de mobilité.

3. Circulation et territorialité de bord d'agglomération : la densité circulatoire comme principe de territorialisation

Dans nos travaux antérieurs, l'ancrage territorial des pratiques spatiales dans d'un sous-espace (quartier, commune, petits pays) était appréhendé à partir de la localisation et du nombre de lieux pratiqués, de l'intensité des pratiques de déplacements entre ces lieux et de leur inscription dans l'ordre temporel de la quotidienneté. Les enregistrements GPS et la perspective circulatoire nous amènent à considérer la densité et l'intensité des *parcours* dans un secteur comme une forme d'inscription territoriale à part entière du système de mobilité, et au-delà, de la territorialisation de la

vie quotidienne. Comme l'indique Jacques Lévy, lorsque le réseau est très dense, il fait territoire¹⁰. La densité des liens compte alors autant que la densité des lieux, et c'est précisément à l'articulation de ces deux dimensions de la spatialité, celle qui relève des mouvements, et celle qui relève des sédentarités, que se construisent les territoires du quotidien, appréhendés dans leur composante matérielle. Suivant cette perspective, parce que l'espace est parcouru en tous sens, de manière rhizomique¹¹, donc pratiqué et connu avec exhaustivité, la densité des cheminements sur un territoire amène l'observateur à modifier ses catégories d'analyse, à passer du discontinu au continu, du réseau au territoire. On peut ainsi repérer dans l'analyse des traces, les sous-ensembles urbains qui se distinguent ou s'individualisent à l'aune de ce que nous appelons les « densités circulatoires », notion qui désigne les espaces les plus arpentés. Nous faisons l'hypothèse que cette approche des liens entre mobilité et territorialité permet de mieux spécifier les formes d'ancrage territorial des habitants du périurbain proche, en mettant en exergue les formes de continuité que tissent les mobilités entre les espaces de ressources internes aux communes périurbaines et les communes livrées par les espaces et polarités suburbaines de l'agglomération, dans une même *construction* que nous qualifions de bord d'agglomération. Ce modèle n'est pas exclusif. Il ne remet pas en cause certains archétypes identifiés que nous retrouvons dans notre échantillon (reclus, villageois, métropolitain, interterritoriaux). Il apporte toutefois une compréhension singulière (et complémentaire) des systèmes de mobilité, et plus largement des modes d'habiter des habitants qui résident au sein des premières couronnes, à travers un archétype déjà identifié et qui se confirme ici, appelé « bord d'agglomération ».

Villages et petite villes : des territoires périurbains de proximité ?

En premier lieu, l'approche circulatoire met en exergue l'arpentage des territoires périurbains de proximité, ceux qui entourent la résidence, la commune et les communes voisines. Ce premier horizon de proximité – qualifié ici de premier parce qu'il faut bien commencer quelque part – découle du développement des ressources internes aux premières couronnes périurbaines dont l'urbanité ne cesse de croître dans un contexte de « maturation » (Berger & Rougé, 2014) ; comme le confirment plusieurs études, celui-ci favorise la relocalisation et l'ancrage « à l'intérieur du périurbain » d'un certain nombre de pratiques jadis réalisées dans l'agglomération. L'analyse des traces relativise toutefois fortement, dans le contexte étudié (périurbain proche), la lecture que l'on a pu proposer de ce processus qualifié « d'autonomisation relative », puisqu'il est toujours partiel et de proportion très variable suivant les individus. Alors que pour certaines femmes, la plupart des retraités, ou encore de rares hommes à forte mobilité locale, les circulations réalisées sur la commune de résidence et la commune voisine sont nettement individualisées (au moins certains jours), pour la plupart des habitants, les pratiques locales sont incluses majoritairement dans des chaînes circulatoires plus larges et plus variées qui englobent *a minima* les franges de l'agglomération. Dans ce dernier cas, prééminent

¹⁰ Lorsqu'un réseau est très dense, la connexité devient contiguïté, le discontinu devient continu, la métrique topologique devient topographique. Chez Lévy, c'est le propre des territoires urbains : la densité des réseaux les constitue en territoire. Nous reprenons ici cette perspective suivant l'hypothèse que la densité des circulations automobiles institue un territoire urbain densément pratiqué et intensément approprié, fût-il périphérique. Lévy J., « De territoires et de réseaux », *Quaderni*, 1997, 31, 137-139.

¹¹ J. Lévy utilise la métaphore du rhizome pour qualifier « un réseau non hiérarchique et ouvert, capable d'inclure un nombre indéterminé de nœuds et de s'étendre dans toutes les directions ». Cette figure définit chez lui un habitus citadin fondé sur la maîtrise de diverses échelles et un rapport à l'espace « ouvert ». Dans notre étude, cette figure qualifie plutôt un habitus suburbain où, suivant une définition comparable, la périphérie est le lieu d'une urbanité ordinaire. (Lévy, 1999)

chez les actifs de notre échantillon, les déplacements dits de proximité ou locaux ne peuvent être circonscrits au(x) seul(s) territoire(s) de résidence. L'idée d'autonomie et/ou de relocalisation interne perd en partie son sens. La proximité se construit bien plus nettement dans l'articulation, c'est-à-dire à travers le déploiement d'un système relationnel intense entre les communes périurbaines de résidence et les pôles de banlieue, même si ces deux horizons – dans l'univers des représentations habitantes – ne perdent jamais (totalement) leur sens. Deux éléments permettent d'illustrer cette inclusion de l'espace qui entoure la résidence dans une aire de proximité qui s'établit plutôt à l'échelle de la frange ou de la bordure. Premièrement, au quotidien, les jours travaillés, les quelques pratiques péri-domestiques identifiables sont incluses dans des chaînes plus longues à destination de l'agglomération : dépôt ou récupération des enfants à l'école, passage à la boulangerie du village ou rendez-vous chez le médecin en rentrant du travail. Une activité sportive réalisée sur la commune de résidence ou une sociabilité le soir peut donner à cette proximité quelque consistance. Mais, les ressources locales apparaissent comme une composante (souvent marginale dans la semaine) d'un ensemble plus large, ouvert aux périphéries de l'agglomération. Dans les lectures que nous avons proposées précédemment, les jours chômés seraient le temps privilégié de la reterritorialisation des pratiques de déplacement au sein du territoire (périurbain) de proximité (UPHA – Cailly, 2014). Qu'en est-il dans notre échantillon ? Si le dimanche est sans équivoque, plutôt partagé entre repli sur le proche et mobilité longue distance, les jours chômés (en semaine ou le samedi) réservent souvent une place aux pratiques locales mais sont en définitive à mettre au crédit d'une lecture par la transaction. Les circulations locales sont, soit isolées dans un moment qui précède ou succède à d'autres moments faits de circulations plus longues vers l'agglomération, soit connectées et incluses dans des circulations (au sens de circuits) à chaîne longue. Pour la majorité des habitants donc, les ressources « internes » au périurbain ne sont pas séparées des ressources qu'offrent les périphéries (suburbaines) de l'agglomération. L'espace de proximité « résidentielle » (pourtant identifié dans les discours) est la plupart du temps relié fonctionnellement et inclus dans un système relationnel certes périphérique, mais plus large, de bord d'agglomération. Cela nous amène à considérer les nodalités périurbaines (les bourgs des communes ou des petites villes proches) comme des composantes d'une urbanité dont le socle repose en grande partie sur les ressources que livre la banlieue.

4. Les territoires d'urbanisation périphérique : entre pratiques ordinaires et non-lieu

En effet, dans la plupart des cas étudiés, les espaces suburbains apparaissent comme des espaces privilégiés de déploiement des circulations. Au-delà de l'effet relatif à la localisation périphérique des lieux d'emploi, cette inscription préférentielle des pratiques spatiales déjà clairement objectivée pour le commerce (Dodier, 2012) s'explique en grande partie par l'urbanité croissante des centralités de bord d'agglomération : à travers la lecture des enregistrements GPS, il est manifeste qu'elles fournissent désormais (à peu d'exceptions près) la plupart des ressources contenues dans le cœur de ville (équipements culturels, sportifs, sanitaires) et, en matière commerciale, une diversité et une accessibilité inégalées. L'analyse des cartes révèle sans surprise une inscription très forte dans ces secteurs suburbains de lieux de pratiques diversifiées : scolarisation des adolescents (collège, lycée), courses ordinaires (petites courses, supermarché), shopping, convivialité et sociabilité (bars, restaurants), pratiques culturelles (multiplexe) ou ludo-sportives (parc urbain, médiathèque, complexe aquatique), services divers (garage, médecin, garde d'enfants, etc.). La diversité des pratiques menées dans ces territoires atteste de leur urbanité. Cette manière de « faire ville » ne prend pas la forme d'une concentration dans l'espace, mais d'un réseau dense constitué de lieux plus ou moins distants mais inter-reliés. Elle s'exprime dans les traces GPS à travers une *densité circulatoire* qui procède de la mise en œuvre, entre le domicile et le travail, de pratiques de riveraineté évoquées précédemment,

mais également de l'enchaînement – au sein de ces secteurs suburbains – de programmes d'activités déconnectés de la sphère du travail (Figure 7). Les traces rendent visible la propension à caboter entre des ressources dispersées, sachant que l'automobilité est au cœur du dispositif. La multiplicité des cheminements et la variété des parcours témoignent d'un espace suffisamment connu pour être considéré comme un espace de potentialités : durant le temps de l'enregistrement, seules quelques pratiques sont actualisées, mais les entretiens montrent que bien d'autres pratiques s'insèrent suivant des temporalités plus lâches dans les entrelacs de ce territoire-rhizome.

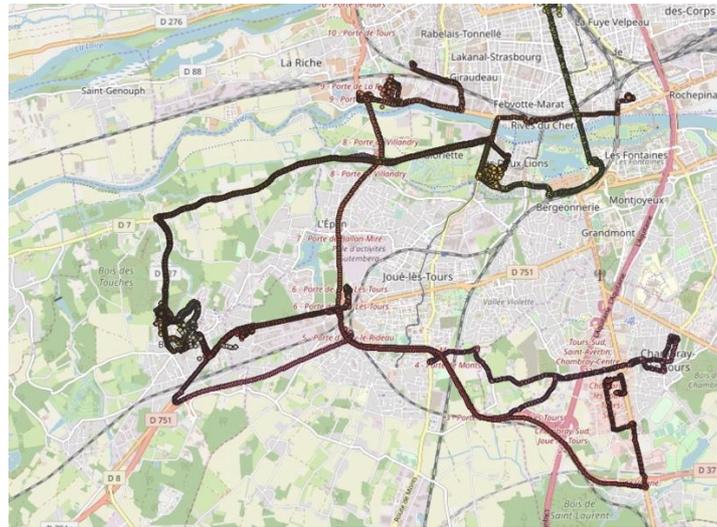


Figure 7 : Circulations et cabotages suburbains : l'exemple d'une habitante de Ballan-Miré

La prégnance des marges de l'agglomération dans les mobilités quotidiennes de ces habitants du « périurbain proche » soulève la question de l'identification et de la qualification par les habitants eux-mêmes de ce que nous nommons, en utilisant les catégories scientifiquement constituées : « centralités émergentes », « territoires suburbains » ou encore « banlieue ». La ré-analyse des entretiens semi-directifs apporte sur ce point des résultats intéressants qui mériteraient toutefois d'être approfondis. Ces espaces sont bien identifiés, mais jamais spécifiés ou différenciés d'un point de vue morphologique ou fonctionnel. Ils apparaissent davantage comme des lieux de ressources que comme des espaces qualitativement différents ou, dit autrement, des *espèces d'espace* qualitativement définis. Ils sont mentionnés par le nom des communes de première couronne : Joué, Chambray, La Riche, etc. ou alors désignés par des appellations relatives à des sous-ensembles plus vagues (Tours Nord, Tours Sud). Au sein de chaque secteur, d'autres mots servent à préciser la localisation des pratiques : telle ou telle zone commerciale, un équipement structurant (clinique Vinci, Ikéa, Malraux, etc.), un élément de centralité (« centre de Chambray », de Joué, de Ballan, etc.). Dans la description des itinéraires, les éléments d'identification des axes routiers jouent par ailleurs un rôle important. Avenues, boulevards, routes, rocade, autoroute, ronds-points, grands carrefours sont souvent mentionnés, preuves que cet espace a, dans l'ordre des représentations, une forte composante circulatoire. Ainsi, nous pouvons faire l'hypothèse qu'au-delà des secteurs vaguement identifiés, ces territoires périphériques sont plutôt « représentés » à la manière d'un archipel constitué de divers fragments et d'éléments de réseau. En outre, dans les matériaux discursifs que nous avons ré-analysés, confirmant sur ce point les constats opérés dans le programme MOM, ces espaces se distinguent par leur caractère « anodin », « quelconque », faiblement sémiotisés, sans réelle charge affective (Figure 8). Ils apparaissent d'abord, en creux, comme des espaces utilitaires, peu valorisés dans les discours et faiblement dotés de significations. Ce vide apparent dans l'ordre des récits et des représentations habitantes contraste avec

la place privilégiée qu'occupent ces espaces dans l'ordre des pratiques concrètes. Il contraste également avec la plus grande richesse des systèmes de qualification qui portent sur le village périurbain ou, à l'inverse, sur le centre-ville de Tours, que ce dernier soit appréciatif ou dépréciatif, preuve que la représentation des espaces par les périurbains est encore relativement binaire et que l'entre deux qui constitue le lieu de l'urbanité ordinaire est manifestement le lieu (en apparence tout du moins) le moins signifié. Il faut toutefois être prudent quant à ces conclusions ! À la relecture des entretiens, il est apparu que dans les deux corpus principalement exploités, les grilles et le guidage des entretiens n'invitaient pas directement les enquêtés à produire du discours et du sens sur les catégories employées pour désigner ces périphéries agglomérées. Pour appréhender le jeu des représentations et des qualifications, les résultats ci-dessus devraient être affinés dans un nouveau programme.

Conclusion

En définitive, l'analyse des formes circulatoires ouvre des perspectives analytiques nouvelles. En complétant l'analyse habituelle des déplacements par la prise en compte des stratégies d'accès, des cheminements, des chainages dans le temps et dans l'espace, des pratiques de riveraineté ou encore des densités circulatoires, elle se donne une autre méthode pour décrire et comprendre la régionalisation des systèmes de mobilité. Dans le contexte de cette étude qui, rappelons-le, porte sur les mobilités quotidiennes, l'approche circulatoire permet de spécifier un profil spécifiques aux habitants du « périurbain proche » en invalidant deux idées : celle de la dépendance complète aux seules ressources de l'agglomération ; ou celle, inverse, d'une forte autonomisation des systèmes de mobilité au sein du territoire périurbain de résidence¹². L'analyse des formes de circulation révèle plutôt la vigueur des logiques de transaction entre les territoires périurbains de résidence et les périphéries denses de l'agglomération, parfois au-delà, étendues au cœur de l'agglomération. De manière plus précise, elle met en exergue une très forte articulation, au sein d'un seul et même système circulatoire, entre trois formes de proximité fortement associées et peu séparables dans l'analyse des pratiques concrètes : celle définie par les ressources internes à l'environnement résidentiel, celles que livrent les franges denses (ou le centre-ville) de l'agglomération et celles qui, appartenant à l'un ou l'autre de ces territoires, s'égrainent en bord de route, dans l'entrelacs des réseaux. Suivant cette lecture, l'inscription territoriale des itinéraires empruntés – leur variété et leur répétition – constitue l'ossature intégrative du système tout autant marqué par la figure du réseau que par celle de l'automobilité. Elle donne sens à l'archétype « bord d'agglomération » précédemment identifié. L'entrée par les pratiques concrètes de mobilité nous amène toutefois à nous départir de la tentation de fossiliser ce système de mobilité dans une figure excessivement territoriale qui tiendrait du bassin de vie, fût-il périphérique. L'intensité des circulations dans certains secteurs interconnectés fait plutôt ressortir une configuration qui tient du rhizome ou, pourquoi pas, du polder où les circulations assurent des continuités assez souples et évolutives entre les fragments de territoires urbains pratiqués.

¹² Cette autonomisation relative des pratiques semble plus nette pour les habitants qui résident à moyenne distance (20 km) ou grande distance (35-40 km) de l'agglomération (Cailly, Pourtau, 2018).

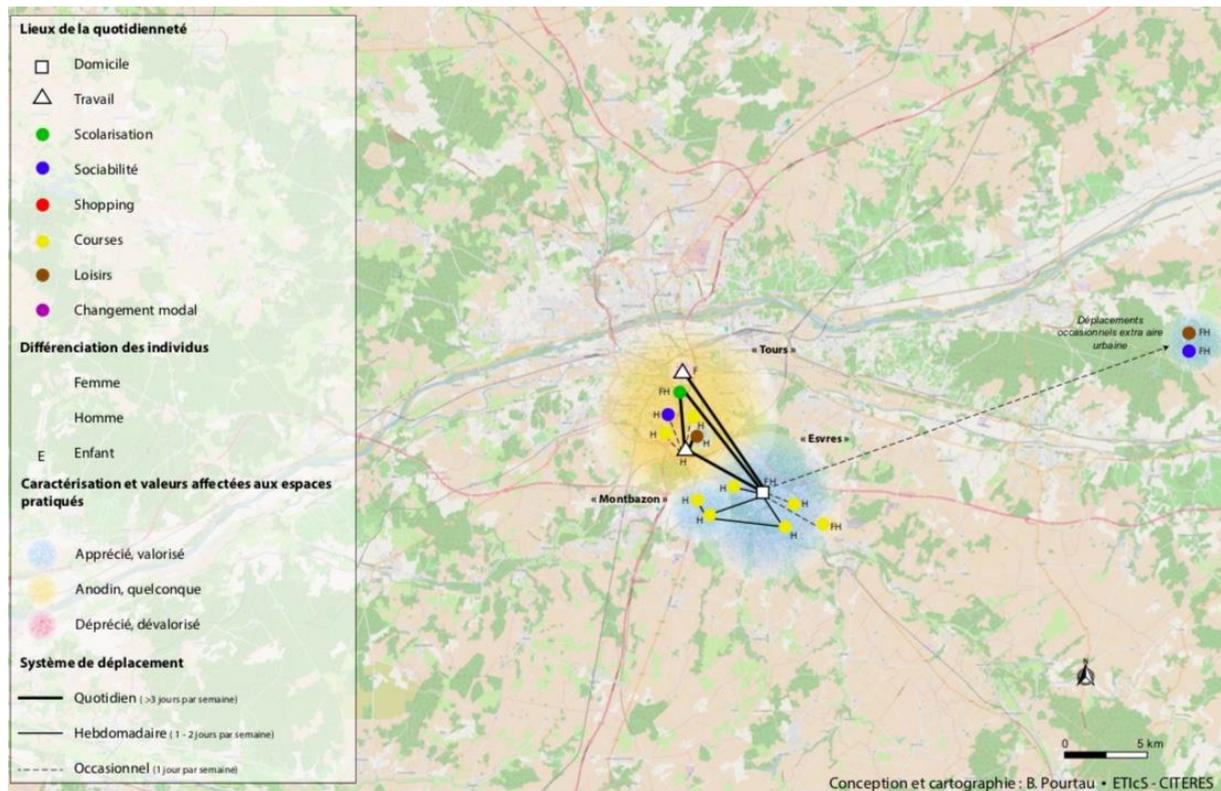


Figure 8 : La banlieue sud, consistance des pratiques et vide représentationnel. L'exemple de M. et Mme. O., résidant à Esvres-sur-Indre

Ces circulations concrètes entre l'urbain diffus et l'urbain dense interrogent l'existence d'une « identité de frange »¹³ que l'on pourrait définir par le sentiment d'appartenir et de se reconnaître dans un territoire périphérique constitué en lisière d'agglomération. Les spécificités des valeurs de proximité et d'accessibilité à l'agglomération identifiées au plan résidentiel dans les programmes UPHA et MOM¹⁴, trouveraient alors un réel écho dans une forme de construction mobilière et d'habiter assez clairement subjectivée. Dans les faits, les entretiens à disposition pour la réanalyse ne nous permettent pas d'identifier une identité de territoire qui naîtrait de cette construction essentiellement réticulaire. Tout au plus, les appartenances rendues visibles se construisent plutôt autour du secteur de résidence (appartenance à une campagne urbaine) ou alors dans l'évocation d'un secteur plus large (Tours Nord, Est tourangeau) mais à faible capacité d'identification. Les enquêtes menées n'ayant pas été conçues pour examiner cette hypothèse, l'analyse des processus de subjectivation (et de construction d'une identité narrative territorialisée) mériterait d'être documentée par une nouvelle enquête.

III. Retour sur les archétypes et/ou profil d'habiter

¹³ Cette hypothèse est issue des résultats du programme MOM.

¹⁴ L'importance décisive accordée à la proximité de l'agglomération dans les choix de résidence et des représentations de l'espace de résidence (environnement hybride, mi-ville, mi-campagne, toujours défini par sa proximité à l'urbain),

Dans les lignes qui précèdent, l'approche circulaire nous a permis de conforter et de préciser les caractéristiques d'un profil dominant et spécifique au périurbain proche, qualifié de « Bord d'agglomération » (Jousseume, Bailleul & Cailly, 2017 ; Cailly & Pourtau, 2018). Dans cette dernière partie, il s'agit de montrer comment l'approche circulaire permet d'enrichir la lecture d'autres types établis, notamment la figure du métropolitain bien documentée dans la littérature. Dans notre échantillon, ce profil est assez bien représenté : il concerne un peu plus du quart de l'échantillon (Tableau 2). En comparaison, les autres types identifiés (villageois, reclus et interterritoriaux) sont très minoritaires. Nous reviendrons en conclusion sur cette faible diversité des profils pour approfondir ici la question des définitions et des méthodes utilisées pour donner sens au distinguo opéré entre les « métropolitains » et les « bords d'agglomération » (III.1) et compléter la description du profil « métropolitain » à l'aune des enregistrements GPS et de l'approche circulaire.

Tableau 2 : Mobilité quotidienne et profils d'habitants

Profil identifié ¹⁵	Nombre d'individus
Bord d'agglomération	10
Métropolitains	6
Villageois	1
Reclus	1
Interterritoriaux	2

1. Les métropolitains, retour sur les critères de définition

On doit à J. Lévy la paternité du profil « métropolitain » (Lévy, 1997 ; Lévy, 1999). Cette catégorie, proposée dans un travail pionnier sur le rapport à l'espace des citadins en Île-de-France, permet de définir le capital spatial des individus les mieux dotés, à partir de leurs multiples échelles spatiales de référence : « celle du monde, de la ville, ou, au-dessous, du voisinage quotidien au secteur de l'agglomération (la « banlieue sud »), en passant par toutes les acceptions, souvent plus symboliques que fonctionnelles, du quartier ». Suivant cette définition, les « *métropolitains*, qui voient la ville comme un tout, la parcourent et l'assument, mais sont également attachés à leur « quartier ». Ils manient, en réalité, plusieurs échelles. » (Lévy, 1999, p. 219). Le travail que nous avons mené en thèse sur la construction des identités spatiales (Cailly, 2004) nous a permis de reprendre et d'approfondir la définition de ce type : contrairement aux deux autres types de citadins identifiés (les « reclus » et les « villageois »), « *les métropolitains ne s'identifient pas à un territoire de proximité mais ont pour horizon quotidien « l'archipel métropolitain »*, c'est-à-dire un ensemble de lieux de vie plus ou moins disjoints et disséminés dans l'aire urbaine. « *La ville dans sa globalité constitue un espace de vie entièrement accessible et ouvert dans lequel s'inscrit l'ensemble des pratiques* ». Trois éléments les caractérisent. Premièrement, « *toute la ville (entendre l'aire urbaine) leur paraît proche, immédiatement accessible, à portée de main* ». En conséquence, « *toute la ville constitue pour les métropolitains un champ des possibles (...) où des ressources diverses peuvent être valorisées, en dehors de toute problématique liée à la distance* ». « De cette liberté naît un « zapping territorial », à savoir la capacité d'expérimenter et de choisir entre plusieurs types de lieux (...) ». En définitive, « *le troisième élément tient à la configuration obtenue. Alors que le reclus a pour référence un lieu unique*

¹⁵ Pour une définition des types, se reporter aux publications du programme MOM (Cailly, Fouquet & Pourtau, 2016 ; Cailly & Pourtau, 2018)

et le villageois un territoire de proximité, le métropolitain tend à se représenter son espace de vie comme un archipel densément parcouru donc marqué par la discontinuité ». En définitive, le métropolitain construit son rapport à la ville suivant un *réseau ouvert* qui d'ailleurs se prolonge vers d'autres territoires et/ou se construit d'autres échelles.

Ces éléments de définition sont importants à rappeler parce qu'ils ont servi de support conceptuel pour différencier – dans un second temps – les modes d'habiter périurbains. Dans les contextes périurbains étudiés, les « métropolitains » sont porteurs d'un mode de vie « métropolitain » (Ascher, 1995) qui se définit par un déploiement des pratiques quotidiennes à l'échelle de la métropole. Ces habitants présentent un fort capital de mobilité, marqué par des distances parcourues et des fréquences de déplacement élevées qui témoignent d'une pratique intensive de l'aire urbaine et de ses divers sous-ensembles. La métropole constitue un espace de ressources potentielles, intensément arpente suivant un réseau ouvert que la figure de l'archipel résume. En outre, le « métropolitain » se distingue des autres types par sa capacité à maîtriser et à investir différentes échelles : le logement, l'entourage périurbain, le secteur (quadrant sud, etc.), les différents sous-ensemble de l'aire urbaine, mais aussi les « gisements d'urbanité » que présentent les villes de niveau supérieur. La mobilité relève pour lui de l'expérience positive car elle constitue une condition d'accès à des ressources diversifiées, donc de son épanouissement. Il présente une propension au « zapping territorial » (Chalas & Dubois-Taine, 1997), qui révèle une capacité à faire jouer et à optimiser ses choix pratiques (loisirs, santé, achats), grâce à sa maîtrise des distances. Cette maîtrise des échelles et des distances topologiques se couple avec une représentation positive des aménités que proposent les différents espaces de la métropole. Contrairement aux autres types, le rapport à la ville dense (donc au centre-ville) est beaucoup moins problématique et très souvent valorisé : l'offre spécifique du centre-ville, son caractère patrimonial, l'ambiance citadine sont l'objet d'une attention spécifique. Le métropolitain donc, s'il s'en écarte au niveau résidentiel, ne tourne pas le dos à la « ville » et témoigne même très souvent d'une « appétence citadine » (Dodier & Cailly, 2007). On retiendra qu'il sait, sans doute plus que les autres, définir et valoriser les complémentarités et les réciprocitys à l'échelle de la métropole : spécificités et aménités des tissus urbains centraux, utilitarisme des centralités périphériques, environnement confortable, tranquille et chatoyant des communes périurbaines, valorisation des ressources « rares » et dispersées « égrainées » dans l'épaisseur du territoire métropolitain, etc. R. Dodier (2009, 2012) a proposé d'affiner l'analyse en déclinant cette figure en trois types qui apportent une valeur descriptive indéniable. Le *multi-compétent* correspond au profil moyen précédemment décrit. L'*absent* est un métropolitain qui sous-investit voire ignore son environnement périurbain de résidence et vit essentiellement à l'échelle de la métropole. L'*hypermobile*, quant à lui, est un métropolitain très mobile aux échelles supérieures (Paris, France entière, monde), pour divers motifs. Le programme VITIMOB proposait, par ailleurs, une quatrième variation à travers le profil du *travailleur mobile* dont la forte mobilité à l'échelle de la métropole et au-delà, est alimentée par les spécificités de l'activité professionnelle (artisans, commerciaux, etc.). Sans entrer dans le détail des variations précédemment décrites, nous proposons de réexaminer ici la définition du profil métropolitain à partir d'une lecture circuloire couplant analyse des traces GPS et des entretiens.

2. La métropole comme espace circuloire

L'analyse des traces GPS sur sept jours d'enregistrement permet tout d'abord d'identifier les profils métropolitains à partir des critères habituellement utilisés pour les définir. Les distances parcourues au quotidien sont importantes : elles excèdent la trentaine de kilomètres. Le nombre de déplacements réalisés et de lieux fréquentés est particulièrement élevé, autour de 8 déplacements en moyenne, souvent davantage en semaine (plus de 10), un peu moins le samedi, très peu le dimanche. Ces scores

révèlent une certaine intensité de la pratique spatiale, la démultiplication des lieux de pratique et des déplacements associés. Toutefois, l'éclatement des lieux d'activité, à l'échelle de la métropole, est l'élément le plus caractéristique de ce profil. La cartographie des enregistrements GPS et des lieux d'activité permet de se faire une idée précise de la dispersion des lieux d'activités entre les différents sous-ensembles de l'aire urbaine (Figure 9). Cet éclatement permet de différencier nettement le profil « métropolitain » du type « bord d'agglomération ». Contrairement à ce dernier, le système de mobilité n'est plus sectorisé mais ancré dans différents secteurs ou quadrants de l'aire urbaine. D'autre part, il n'est plus seulement périphérique, mais marqué par une mobilité assez forte à destination et au sein du centre de l'agglomération. L'intégralité de l'espace métropolitain se retrouve ainsi pratiqué et sillonné : l'espace ordinaire de déploiement des routines se positionne alors à l'échelle d'une aire urbaine de grande taille incluant l'agglomération dans son ensemble, les premières couronnes périurbaines et souvent d'autres sous-ensembles urbains (périurbain lointain, pôles secondaires de la métropole, autres villes). Bien que minoritaire dans notre échantillon, ce type se trouve ici confirmé. L'approche circulaire apporte des éléments de lecture complémentaires que nous allons développer à partir du cas 185 de PERIVIA, retenu pour sa valeur exemplaire. Il s'agit d'un homme de 41 ans, vivant en couple, propriétaire d'une maison ancienne en diffus à Fondettes, père de 3 enfants scolarisés au lycée, au collège et au primaire dans le centre-ville de Tours. Lui et sa femme travaillent dans la fonction publique, lui comme technicien de maintenance à la ville (Tours-centre), elle comme cadre. Son épouse travaillant à Blois et présentant de fortes contraintes professionnelles, il assure une grande partie des tâches domestiques et des accompagnements. Cette situation est certes un peu atypique, en matière de partage des tâches. Par contre, l'appartenance aux classes moyennes supérieures, attachées à la réussite scolaire des enfants (les enfants sont scolarisés en CHAM, enseignement adossé au conservatoire régional) comme à l'accès aux ressources culturelles, le resitue dans un habitus cultivé très prédictif du profil métropolitain (Cailly, 2008). Contrairement aux travailleurs-mobiles de notre échantillon (artisans, professeurs de musique à domicile), le profil de ce métropolitain n'est pas seulement déterminé par une multiplication et une dissémination des lieux professionnels, mais par des lieux d'activités diversifiés.

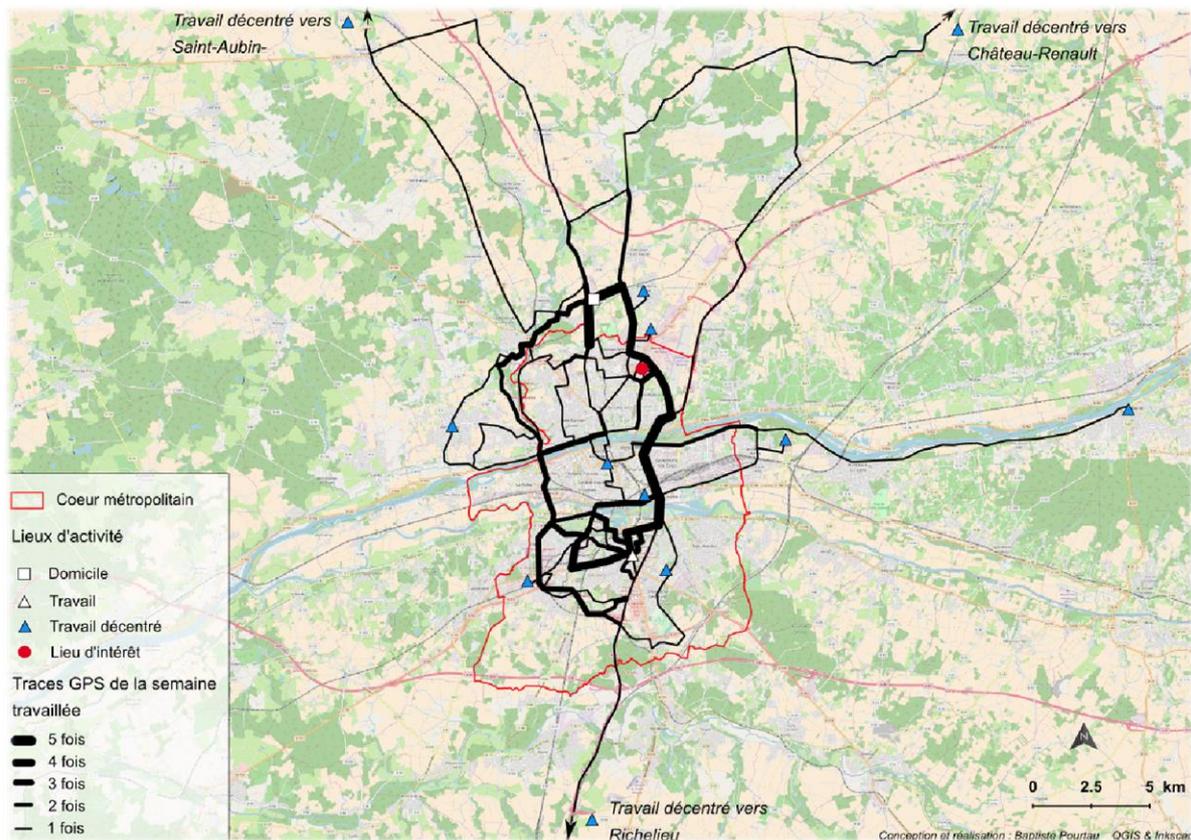


Figure 9 : Éclatement des lieux de pratique et circulations à l'échelle métropolitaine. L'exemple du cas n° 113, MOM, homme, 53 ans, couple, profession intermédiaire, 1 fille (27 ans), maison individuelle, Mettray.

L'analyse des circulations, à partir de la représentation cartographique des traces (Figure 10), reproduit et précise l'agencement en archipel. En effet, les pratiques de déplacement relient et discriminent sept sous-ensembles de l'aire urbaine : le territoire de résidence (Luynes-Fondettes), la banlieue ouest (La Riche), le centre-ville de Tours (quartier Cathédrale, Île Aucard, Tranchée), Tours-Nord (zone commerciale), St-Cyr (autre zone commerciale), le Quartier des Deux-Lions (Multiplexe) et le secteur de la Ville-aux-Dames (Amis, courses). Ces sous-ensembles sont bel et bien disjoints et éclatés. La densité des liens fait ressortir les secteurs les plus pratiqués, le centre-ville de Tours et le territoire de résidence, et les sous-espaces qui le sont moins (centralités périphériques) : la densité relationnelle permet donc d'établir une hiérarchie entre les espaces quotidiennement sillonnés et les espaces fréquentés une ou deux fois par semaine, au plus. En outre, les circulations font ressortir des axes structurants, quotidiennement empruntés et témoignant de l'ancrage spatial de certains parcours : dans l'accès à l'agglomération, notamment vers le travail et le lycée, la Levée de la Loire joue ici un rôle particulièrement structurant. Toutefois, cet axe est loin d'être exclusif et la carte révèle le caractère très ouvert et diversifié des parcours empruntés dans l'agglomération. Comparé au « Bord d'agglomération », l'usage plus intensif des réseaux routiers à l'échelle de l'agglomération suivant des destinations variables présuppose une bonne connaissance de l'ensemble du territoire et des conditions d'accès à cette échelle. Cette compétence permet d'ailleurs de gérer des déplacements imprévus ou exceptionnels sur la base des expériences antérieures, comme dans l'extrait ci-dessous qui décrit le choix d'un itinéraire peu familier effectué un jour de semaine entre le centre-ville et le quartier des Deux-lions :

« Ca m'arrive jamais de reprendre l'autoroute vers (Tours-sud) ... (...) **Là j'ai repris l'autoroute pour gagner du temps** mais ça m'arrive jamais, juste voir (entendre : exceptionnellement) pour mon travail, dans la journée. (...) Mais ça m'arrive jamais de faire Tours Sud ou Les Deux Lions le soir ou alors c'est que j'ai le temps et je reprends les rives du Cher ». Entretien avec D1, cas 185, Périvia.

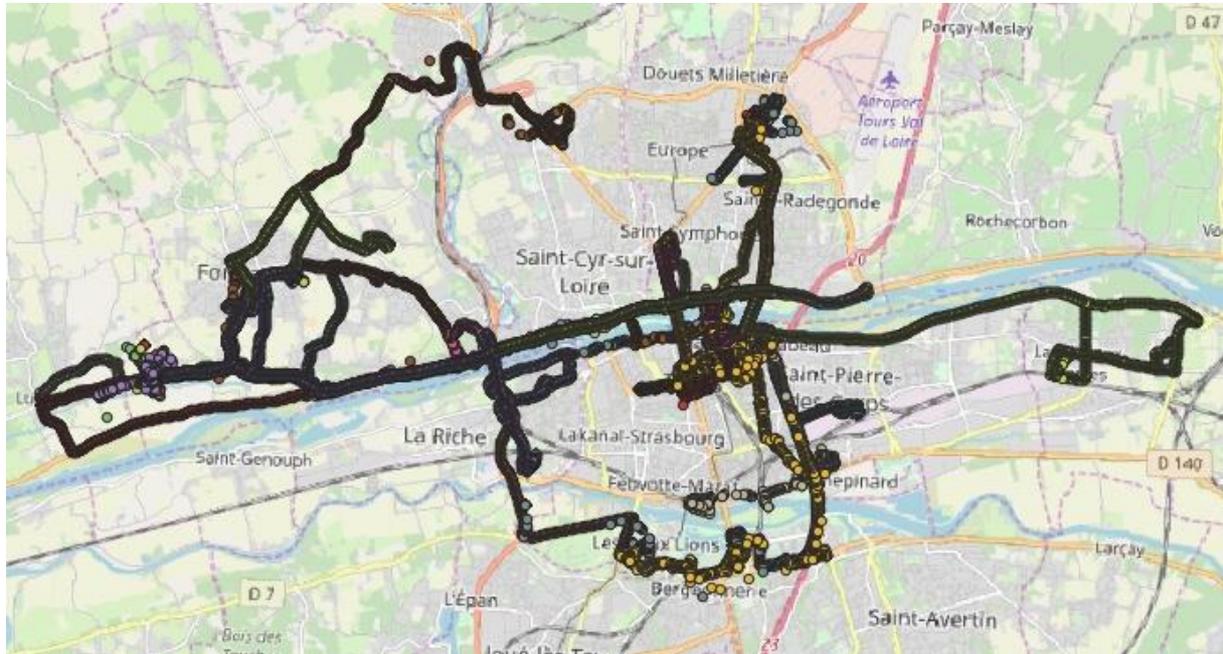


Figure 10 : La métropole comme espace circulatoire - Cas n° 185 - Périvia

L'approche circulatoire permet par ailleurs d'aborder différemment la question des échelles. La maîtrise de plusieurs d'entre elles (quartier, commune, secteur, aire urbaine), placée au centre des premières définitions (cf : supra), perd en partie son sens. Si dans l'ordre des représentations, le village périurbain peut apparaître comme un horizon pertinent et/ou signifiant de la pratique, les circulations concrètement observées ne sont pas séparées dans l'espace et dans le temps, mais souvent intégrées et associées dans des programmes d'activités qui débordent et étendent l'échelle du proche. Dans l'agenda de mobilité du cas 185, le samedi par exemple, la matinée donne lieu à deux aller-retour sur la commune de résidence (accompagnement, courses) et l'après-midi a une boucle sur la périphérie ouest (médiathèque de La Riche, Géant). Les autres jours, les pratiques sur la commune ou les communes voisines caractérisent parfois un moment (début, milieu ou fin de journée) mais sont toujours intégrées, à l'échelle de la journée, à des programmes d'activités beaucoup plus vastes (centre-ville, Tours-Nord, St-Cyr). Les pratiques concrètes ne permettent pas d'identifier de franches discontinuités spatio-temporelles entre ces sous-ensembles. Au contraire, bien que disjoints et parfois éloignés du domicile, les différents espaces pratiqués semblent plutôt intégrés dans un continuum, une seule échelle de temps, le temps continu de la quotidienneté. En définitive, dans une perspective circulatoire, c'est plutôt les logiques topologiques de connexion et de mise en continuité à l'échelle métropolitaine qui définissent fondamentalement l'habiter métropolitain.

Un élément particulièrement saillant ressort de l'analyse des traces et des discours : la capacité à intégrer, au quotidien, dans le programme d'activités, des ressources situées dans différentes parties de l'agglomération, au gré des besoins. En effet, les traces donnent à penser que l'ensemble de l'aire urbaine constitue un potentiel, un horizon des possibles que les pratiques viennent opportunément actualiser. Ainsi, un temps d'attente au centre-ville libère un moment pour aller fréquenter une zone

commerciale choisie pour son offre et son accessibilité. Un besoin spécifique invite à faire une incursion au sud de l'agglomération. Ces ouvertures, peu programmées et construites suivant une logique d'opportunité, sont typiques d'une pratique à la carte d'un espace métropolitain conçu comme ouvert. L'approche circulaire permet de préciser cette logique : la grande mobilité à l'intérieur de l'agglomération se traduit par l'inclusion de pratiques d'*entre lieux*. Les temps d'attente liés à l'accompagnement des enfants ou à l'exécution des tâches professionnelles favorisent l'inclusion de pratiques interstitielles. S'y révèle une capacité à valoriser des ressources urbaines entre deux espaces-temps bien délimités : une promenade en centre-ville en attendant la sortie d'école ; un quatre heures passé à la cafétéria du cinéma les Studios en attendant son fils aîné au conservatoire ; une balade au bord de Loire entre deux missions professionnelles, une séquence de shopping sur une zone commerciale dans l'enchaînement de deux activités (Figure 11). Les ressources offertes par l'agglomération et atteignables par les axes rapides peuvent alors apparaître comme des *ressources riveraines*. Constitutives de proximités topologiques, les circulations assurent alors des connexions entre des sous-espaces hétérogènes tant par leur morphologie que par leur fonction : un parc urbain ou un cinéma de centre-ville, une zone commerciale périphérique, un espace de pleine nature, un lieu d'intermodalité, etc. Le territoire de résidence, dans la pratique, est à la fois distinct (car il offre des ressources différentes) mais se trouve intégré dans cette trame circulaire. La journée du jeudi illustre cette horizontalisation des pratiques et des espaces par le jeu de la circulation entre les territoires (à décrire).

En définitive, l'analyse circulaire fait apparaître que la construction d'un territoire de proximité sur *un mode topologique* compte autant que l'échelle dans la définition du type métropolitain. Celle-ci exprime une capacité à identifier l'offre territoriale, à maîtriser les qualités d'accès et à valoriser les ressources riveraines à l'échelle de la métropole, dans une perspective ouverte. Pour l'essentiel donc, le changement de paradigme confirme et précise à la marge les éléments déjà décrits.

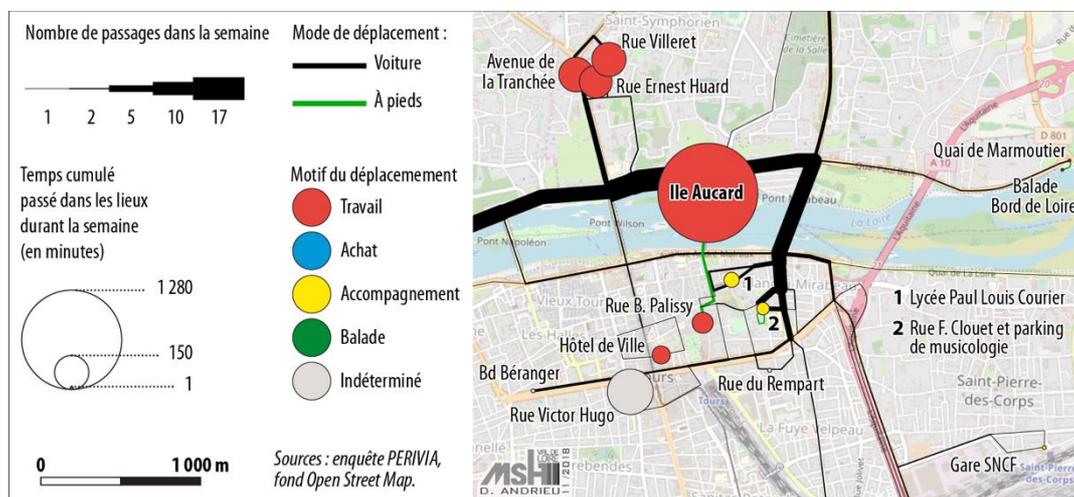


Figure 11 : La territorialisation du centre-ville

Conclusion

Le travail sur les types révèle que le périurbain proche est moins divers, en matière d'ancrages, que le périurbain pris dans son ensemble. Les types « bords d'agglomération » et « métropolitains » concernent plus des trois-quarts des habitants. Si l'on ajoute les « interterritoriaux » qui, par certains aspects, s'apparentent aux deux types précédents, c'est la quasi-totalité des habitants qui vivent en symbiose avec l'agglomération et appartiennent à la famille des profils « intégrés » identifiée dans le programme MOM (Encart 4). Ce constat nous permet de réaffirmer ici l'effet structurant du contexte résidentiel dans la structuration des systèmes de mobilité (Cailly, *in* Dodier, 2012). Cet *effet de lieu* tient tout d'abord aux conditions objectives d'habitat : ce périurbain proche est dense et bien équipé en interne et offre une accessibilité inégalée aux ressources de l'agglomération. Mais, de manière moins mécanique, cet *effet de lieu* exprime une certaine cohérence dans l'élaboration des stratégies d'habiter. La valeur accordée à la proximité de l'agglomération dans le choix d'habitat¹⁶ se traduit, dans le champ des mobilités quotidiennes, par une forte circulation entre le secteur périurbain de résidence et tout ou partie du cœur métropolitain : périphéries urbaines, quartiers péricentraux ou centraux, pôles urbains secondaires (pour les interterritoriaux). Ce haut niveau de transaction (ou de solidarité vécue) entre le périurbain proche et les espaces agglomérés contraste avec *les figures plus distancées et autonomes dans leur rapport à l'urbain* majoritaires dans les espaces périurbains intermédiaires et lointains (Encart 4). Ce résultat consolide l'hypothèse d'une « suburbanisation » des modes de vie aux franges de l'agglomération et, par ricochet, celle d'une différenciation des trajectoires périurbaines, d'autant plus nette que cet ancrage très fort des modes d'habiter aux franges de l'agglomération s'inscrit dans un contexte de densification et de développement d'une offre périurbaine (emplois, services, équipements) sans précédent.

Encart 4 : Familles de figures et rapport à la métropole : les résultats du programme MOM

Nos analyses confirment par ailleurs la complexité et la variété des ancrages territoriaux. Les différentes figures identifiées mettent en évidence la pluralité des manières de faire métropole. Si plusieurs types présentés sont déjà connus, d'autres types sont plus inédits et viennent étoffer les typologies existantes. Trois grandes familles de figures, centrées sur les relations matérielles et immatérielles que les habitants tissent entre le cœur métropolitain et les périphéries métropolitaines expriment trois grandes stratégies d'habiter et de positionnement à l'intérieur de la métropole.

La première famille (« péri-ruraux », « reclus ») se distingue par une mise à distance effective et affective du cœur métropolitain et une recherche d'autosuffisance interne. La territorialisation très forte des pratiques de proximité, le rapport identitaire puissant et assez exclusif à l'environnement

¹⁶ L'exploitation complémentaire des parcours résidentiels pour nos vingt cas d'étude conforte les spécificités identifiées dans le programme MOM et révèle une logique apparue à la lecture des entretiens : la majorité des habitants sont originaires ou ont transité par l'agglomération ; ils sont souvent issus de la banlieue proche et l'installation périurbaine correspond à un glissement maîtrisé au sein d'un même quadrant (St-Cyr / Mettray ; Tours-Nord / Notre Dame d'Oë ; Tours-sud / Veigné / St-Branches). L'installation dans le périurbain proche a permis l'accession pavillonnaire et d'améliorer la qualité de vie, sans vraiment s'éloigner de l'agglomération. Comme identifié dans MOM, plusieurs d'entre eux se projettent dans un retour dans l'agglomération. La mise en perspective des pratiques de mobilité et des trajectoires résidentielles permet ainsi de donner sens à la construction d'un mode d'habiter fondé sur une valeur d'accessibilité à la ville, fût-elle périphérique pour la majorité.

local, les idéologies campagnardes et le recours quasi-touristique au cœur métropolitain dessinent un schéma distancié fait d'individualisation, de structuration interne et d'autonomisation partielle des périphéries urbaines. Cette première famille dessine un modèle territorial métropolitain fondé sur le desserrement, le développement interne, l'émancipation et la spécification identitaire des campagnes urbaines à l'ombre d'une métropole dont on attend qu'elle livre néanmoins des ressources potentielles.

Une deuxième famille regroupe les profils qui, à l'inverse, se distinguent par un rapport beaucoup plus étroit au cœur métropolitain (« métropolitains », « bords d'agglomération », « interterritoriaux »). Le centre-ville et/ou les centralités émergentes suscitent des représentations nettement plus positives, offrent un large panel de ressources identifiées et sont exploitées au quotidien dans les pratiques habitantes. Les agencements produits par ces ménages dessinent un schéma intégré, marqué par des circulations quotidiennes intenses et une réelle complémentarité entre l'urbain dense et l'urbain diffus. Ces figures esquissent un modèle territorial métropolitain où les spécificités et la valeur des territoires diffus prennent sens à l'échelle d'un grand territoire dans lequel les périphéries urbaines et le cœur métropolitain offrent des ressources réciproques et sont puissamment reliés.

Une troisième famille de figures (« dissociés », « navetteurs »), nettement plus dichotomique, structure un modèle intermédiaire, à la fois fondé sur des logiques d'autonomie territoriale interne au périurbain (notamment dans la sphère hors-travail) et sur des logiques d'intégration fonctionnelle qui maintient un niveau élevé de relation avec le cœur de la métropole. Ce schéma articulé se fonde sur une dissociation et une complémentarité des temps et des activités entre les territoires, sur un « courant alternatif » plutôt que « continu ».

Ces trois familles de figures habitantes apportent un éclairage inédit sur les formes ordinaires de la métropolisation. Sans gommer la variété irréductible des agencements individuels, elles mettent en évidence différentes manières de concevoir l'habitabilité métropolitaine, et ce faisant, le rapport entre campagne urbaine et cœur aggloméré. Elle révèle ainsi une tension structurante entre différentes aspirations sociales, relevant tantôt d'une demande de proximité et d'autonomie, tantôt d'une demande de transactions et de réciprocity métropolitaines, tantôt d'une alchimie fine entre ces deux logiques suivant un principe de séparation des fonctions dans l'espace et dans le temps. Ces trois stratégies d'habiter (autonomie, transaction, articulation), dans la mesure où elles participent à définir le rapport entre centre et périphéries métropolitaines, esquissent des modèles territoriaux qui pourraient d'avantage interpeller une réflexion aménagiste et prospective soucieuse de s'appuyer sur les pratiques habitantes et de répondre aux demandes territoriales.