

## Mobilité pendulaire et identité territoriale

Xavière Lanéelle

Agrégée de Sciences Sociales, IUFM des Pays de la Loire

Docteure en Démographie et Sciences Sociales (EHESS-Paris)

Les mouvements pendulaires ont déjà donné lieu à de nombreuses recherches en tant que flux physiques, de nombreux travaux de l'INRETS ou les travaux de Brigitte Baccaïni (1996) par exemple; cet intérêt tient au fait que la mobilité quotidienne des Français s'est considérablement accrue au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, et les individus qui travaillent dans une autre ville que celle du domicile sont désormais nombreux. Les distances qu'ils parcourent quotidiennement ont elles aussi augmenté puisqu'en 1999 la distance moyenne à vol d'oiseau était de 15,1 km contre 13,1 km en 1982 (Madre J.L. & Maffre J. 1995; Armoogum J., Krakutovski Z., Madre J.L., 2003). Certains se déplacent néanmoins à plus de 200 km grâce à la très grande vitesse ferroviaire, je m'intéresserai à eux, ce sont les navetteurs-TGV.

Au préalable je tiens à préciser mon choix pour l'expression mobilité pendulaire plutôt que migration pendulaire. Avec Hervé Le Bras (2002) je considère que « le terme de mobilité s'applique à tout changement de lieu. On peut être mobile au cours d'une heure, d'une journée (s'il s'agit de déplacement domicile-travail, on parle de commutation ou de mouvement pendulaire), d'une semaine, d'un mois (par exemple, lors des congés), de plusieurs mois (migrations saisonnières) ou changer de résidence sans penser à retourner d'où l'on vient. Dans ce dernier cas seulement, on parle de migration ».

Mais pourquoi ces mobilités sont-elles le plus souvent présentées comme des déplacements spatiaux analysés en tant que flux physiques alors qu'il y a du social dans le spatial ? L'espace est producteur et produit du social. L'espace n'est pas seulement un ensemble de données naturelles, économiques ou historiques, mais il est aussi caractérisé par un ensemble de réseaux de relations humaines comme l'a

souligné François Auriac (1986). Les êtres sociaux sont analysés par la sociologie comme des entités élaborées à partir des rôles qu'ils assument dans des temps et des espaces divers; les lieux imposent des représentations de soi diversifiées, imposent une identité. Or, la mobilité, qu'elle soit de courte ou de longue durée, dans le cas des migrations, impose à l'individu plusieurs espaces et l'individu, à son tour, agit sur ces espaces par son appropriation spatiale. Dès lors une analyse de la mobilité pendulaire centrée sur l'individu et ses réseaux sociaux autant que sur les flux s'imposait.

Il m'a donc semblé opportun de considérer cette mobilité du point de vue des identités territoriales des acteurs. Je tenterai ici de répondre à deux questions. Quel identité et quel ancrage territoriaux peuvent avoir ces navetteurs qui vivent chaque jour trois espaces (la ville du domicile, la ville du travail, le train) ? C'est pourquoi je présenterai en première partie l'étendue des contraintes temporelles budgétaires et spatiales engendrées par cette mobilité, avant de décrire l'ancrage territorial à la lumière des déclarations identitaires et de la lecture des réseaux sociaux des navetteurs. La seconde interrogation est : dans ce contexte l'investissement spatial et l'insertion dans des groupes sociaux ne favorisent-ils pas l'émergence d'une identité territoriale d'un type nouveau? Ce point fera l'objet de ma seconde partie. J'y répondrai par l'analyse successive de deux populations distinctes, qui se sont dégagées de mon travail, les navetteurs à projet de résédentarisation qui renoncent à la navette et les navetteurs de la sédentarité dynamique, Ces navetteurs étant sédentaires puisqu'ils ne migrent pas, dynamiques puisque leur parcours est marqué par la mobilité.

Quelques précisions méthodologiques s'imposent au préalable néanmoins. J'ai choisi ici de vous présenter le cas des navetteurs-TGV, qui sont des abonnés de la SNCF qui voyagent au moins trois fois par semaine, rythme à partir duquel l'abonnement devient intéressant financièrement, ce qui me permet de définir ma population de façon homogène sur la base de caractéristiques internes à l'objet. Pour répondre à ces questions, j'ai mené une enquête qualitative longitudinale auprès de 45 navetteurs ; la majorité étant des navetteurs Le Mans - Paris et Le Mans – Angers. J'ai mené cette enquête avec des entretiens semi-directifs, et j'ai suivi certains navetteurs (une dizaine) pendant une dizaine d'années. J'ai complété cette enquête par l'enregistrement de leurs réseaux sociaux obtenus grâce à un

Xavière Lanéelle, septembre2004

générateur de noms (Gribaudo, 1998). J'ai enfin mené une enquête quantitative (la population enquêtée a été celle des navetteurs Le Mans-Paris soit 348 personnes) ce qui m'a permis d'articuler mon approche à des réalités macrosociologiques.

### **1- Les contraintes de la navette et leur impact sur l'identité territoriale.**

L'entrée en navette a été fortement contrainte. 44 % des navetteurs Le Mans-Paris sont mobiles parce qu'ils ont perdu leur emploi au Mans. Le chômage, la délocalisation de certains établissements, sont les événements fondateurs de la navette les plus fréquemment mentionnés, quelque soit le parcours. Suivent les événements du cycle de vie comme le mariage, le veuvage ou la naissance d'un enfant, principalement pour les femmes. Bien peu de navetteurs ont un parcours qu'on peut qualifier d'offensif sur le plan professionnel i.e. peu ont connu une promotion, ou sont mobiles dans une stratégie de carrière.

Ces navetteurs sont également fortement contraints par la navette elle-même. Si je prends l'exemple de la navette Le Mans-Paris, elle absorbe un temps moyen quotidien supérieur à 3 heures. L'hyper-mobilité permise par la grande vitesse, « si elle annule pratiquement la contrainte de la distance, amplifie considérablement la contrainte du temps par la multiplication des temps » (Retailé, 1998) puisque le temps de transport agrège la durée du voyage-TGV, à celles du trajet domicile- gare, gare-lieu de travail.

La contrainte est également budgétaire puisque la navette occasionnait, et je ne mentionne que le coût du trajet-TGV, une dépense mensuelle de 440,10€ en 2001. Si les médias, la SNCF et la ville du Mans ont eu tendance à présenter ce navetteur comme un homme, cadre, jeune et dynamique ayant choisi en conquérant sa situation pour bénéficier des avantages d'un habitat provincial, il faut savoir que, si les navetteurs cadres sont effectivement sur-représentés, 17,1% à la date de l'enquête (1993) contre 10,52% de la population active française, les employés le sont également, 35,6% contre 23,83%. Pour 1/3 des navetteurs Le Mans - Paris le coût de la navette atteint 1/3 du salaire malgré la participation de l'employeur souvent équivalente au prix d'une carte orange.

Mais ce qui m'intéressait avant tout c'était d'analyser les relations entre les mobilités pendulaires et les identités territoriales. J'ai choisi de les repérer dans les propos identitaires des navetteurs mais aussi à travers les relations sociales qu'ils nouent dans les trois espaces qu'ils vivent : Le Mans, Paris et l'espace-TGV (l'analyse longitudinale d'une partie de mon échantillon sur une dizaine d'années ainsi que la reconstitution du réseau d'avant la navette par l'anamnèse, ou son suivi, m'ont permis de voir l'évolution de ces réseaux, ou en tout cas de la représentation qu'en ont les navetteurs puisque ce sont des réseaux déclarés).

La question de l'identité est délicate à traiter, parce que complexe et souvent galvaudée. Je ne pourrai ici qu'être sommaire, néanmoins je tiens à préciser que mon approche de l'identité d'un individu a consisté à repérer dans les discours des navetteurs quelques fragments périphériques affirmant leur identité ; ces affirmations étant du type :

- *je suis comme ceux-là*, i.e. je fais partie d'un groupe, j'appartiens à une communauté et je suis reconnu par elle (ce que prouve par ailleurs l'insertion dans les réseaux sociaux, d'où leur collecte).

- *je suis je* ce qui peut impliquer un *je suis différent de toi*.

Ces affirmations renvoient à la différence fondamentale que fait P. Ricœur (1988) entre les deux usages du concept d'identité « l'identité comme mêmeté (latin idem, anglais same, allemand gleich) et l'identité comme soi (latin ipse, anglais self, allemand selbst) »

La première affirmation atteste, entre autres, du processus de construction identitaire, i.e. de socialisation définie comme « l'installation consistante et étendue d'un individu à l'intérieur du monde objectif d'une société ou d'un secteur de celle-ci » (P. L. Berger et T. Luckmann, 1966) qui prend place pendant l'enfance et l'adolescence et, pendant toute la vie (pour Durkheim, l'essentiel de la socialisation se fait dans l'enfance, d'autres comme Berger et Luckmann pensent que la socialisation secondaire pendant toute la vie a aussi une importance majeure).

L'identité est néanmoins plus complexe parce que l'homme est pluriel. B. Lahire (1998), par exemple, considère que l'unicité de la personne est davantage une idée qu'une réalité. Les acteurs sont socialisés par la rencontre d'une pluralité de mondes sociaux (monde familial, monde scolaire, monde professionnel, monde associatif, monde amical, monde médiatique<sup>1</sup>). P. Ricœur montre que si la « permanence » de l'identité-mêmeté est à priori contraire à l'identité plurielle, cette identité comme mêmeté et l'identité comme ipséité ne sont en fait pas segmentées.

---

<sup>1</sup> Cependant pour cette auteur l'explication tient à un habitus pluriel, l'auteur bien que marquant ses distances, restant dans une perspective bourdieusienne.

Enfin, les individus sont actifs dans leur construction identitaire. Ceci a été par exemple analysé par F. Dubet (1994) qui montre que l'identité des individus est le produit d'activités multiples, hétérogènes, construites sur plusieurs registres, selon plusieurs rationalités, et est par conséquent perçue comme un véritable travail, l'expérience. « L'expérience sociale est l'activité par laquelle chacun de nous construit le sens et la cohérence d'une action qui ne lui sont plus donnés par un système homogène et par des valeurs uniques ».

P. Ricœur pense que la problématique de la connexion entre toutes ces dimensions de l'identité peut être résolue par l'« identité narrative ». « L'acte de raconter paraît être ainsi la clé de la sorte de connexion que nous évoquons quand nous parlons, avec Dilthey, de la connexion de la vie » écrit-il, « c'est en effet dans le déroulement de l'histoire racontée que se joue la dialectique entre mêmeté et ipséité. L'instrument de cette dialectique, c'est la mise en intrigue qui, d'une poussière d'évènements et d'incidents, tire l'unité d'une histoire. Or, ce n'est pas seulement l'action qui est ainsi mise en intrigue, mais les personnages eux-mêmes de l'histoire racontée, dont on peut dire qu'ils sont mis en intrigue au même titre et en même temps que l'action racontée. C'est à partir de là que l'on peut rendre compte de la dialectique entre mêmeté et ipséité, disons la dialectique de l'identité personnelle » (Ricœur, 1990).

Cerner l'identité a donc consisté pour nous à analyser la narration que les navetteurs avaient de leur vie ainsi que leur insertion dans des groupes sociaux repérée par leurs relations sociales.

Les relations entre la mobilité pendulaire et l'identité territoriale sont complexes et souvent conflictuelles.

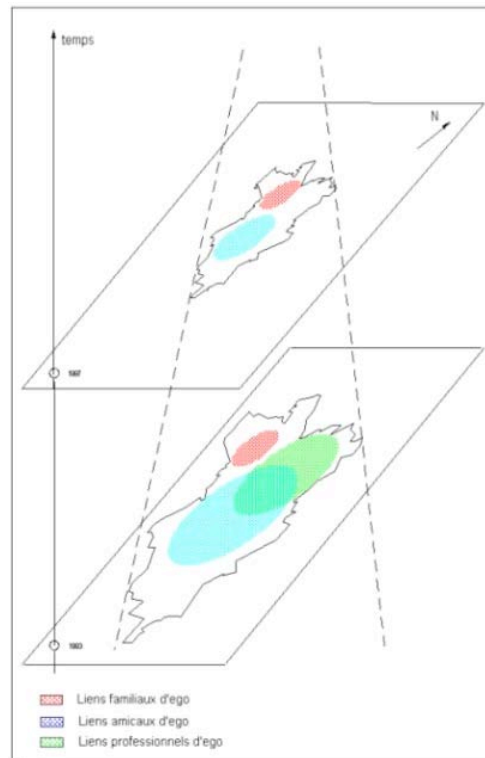
Les navetteurs se disent très attachés au Mans, à la Sarthe et plus généralement à la province, pour les provinciaux. Les propos des provinciaux mentionnent tous les lieux communs qui sont liés à la province : qualité de la vie, air pur, calme, sécurité. Ils mentionnent aussi souvent leur maison et leur jardin. En effet, les navetteurs sont pour la plupart propriétaires d'une maison individuelle. Quelques uns mentionnent la facilité d'accès à certains loisirs, courts de tennis faciles à réserver, promenades dans la nature, chasse, pêche. Je ne peux m'empêcher à ce propos de penser à Jean qui me disait « la défonce physique, c'est bien (...) je ne suis bien dans ma tête que quand je suis bien crevé le soir... je fais le bûcheron, je suis heureux dans ce terrain parce que j'écoute la nature, je m'y sens bien ».

Souvent l'affirmation de l'identité provinciale ou mancelle est associée au refus de la banlieue et du RER qui apparaissent comme de véritables repoussoirs. Ce n'est

pas un hasard si la banlieue est mentionnée. En effet, même si dans leur propos le déni est fort, ils ont envisagé d'habiter plus près de leur travail, mais les représentations et certaines réalités de la banlieue sont négatives, et le surcoût est dissuasif. Ainsi en tenant compte du coût de la navette, pour l'acquisition d'un logement à Montreuil, c'est à dire pour une banlieue située à moins d'une heure de trajet du lieu de travail, et de réputation contrastée; le surcoût serait de quatre cents euros par mois pour un trois pièces de confort standard. J'ai choisi l'acquisition de logement plutôt que la location dans la mesure où les navetteurs manœuvres sont fréquemment propriétaires. Habiter Paris intra-muros ou même la banlieue proche n'aurait donc pas été soit dans leurs goûts soit dans leurs moyens. C'est donc à une banlieue plus lointaine qu'ils auraient pu accéder, mais dès lors la qualité de la province et du mode de transport justifient dans leur propos les contraintes de la navette. En effet ils sont nombreux à comparer le confort du TGV par rapport au RER (confort matériel mais aussi confort lié à l'absence de promiscuité et à l'absence de discontinuité : il n'y pas d'arrêt, donc assez peu de mouvements de passagers).

Paradoxalement, au regard de cet ancrage territorial hautement affirmé et justifié dans les déclarations identitaires; les navetteurs ont un réseau social dans la ville du domicile qui s'étiolle au fil des années de navette et ils en viennent à regretter de ce fait qu'ils ne se sentent plus tout à fait comme les autres provinciaux. En premier lieu ils perdent bien sûr leurs relations professionnelles puisqu'ils ne travaillent plus dans la ville du domicile, mais ils perdent également des amis.

Prenons l'exemple de Dominique. J'ai choisi de représenter graphiquement ces relations en les inscrivant dans une carte stylisée du Mans. Ici, pour la lisibilité j'ai choisi de représenter le type de relation qu'entretient ego avec les personnes mentionnées par des cercles de couleurs variables (la couleur représentant la nature de la relation). La taille de ces cercles est en relation avec le nombre de relations.



*Figure n°1: Le réseau de Dominique*

Le réseau professionnel de Dominique a disparu, ce qui est logique puisqu'elle ne travaille plus au Mans. Ne demeurent que 2 anciennes collègues devenues simplement amies. Mais son réseau amical s'est rétréci : elle a perdu 10 relations amicales.

Cette perte est notoire pour tous les navetteurs que j'ai pu interviewer, elle atteint parfois jusqu'à la totalité du réseau amical. Ils le disent eux-mêmes c'est le temps qui leur manque pour fréquenter leurs amis davantage, la fatigue joue aussi son rôle. De la même façon le budget limité empiète sur les sorties. Les navetteurs se plaignent peu, veillant à sauver la face [Goffman, 1959] mais au fil des propos ils dévoilent une certaine souffrance face à toutes ces contraintes qui pèsent sur leur identité territoriale. Le navetteur, se déclare souvent comme privé de ses relations amicales, parce qu'ayant un mode de vie différent, et va jusqu'à affirmer parfois ne plus être tout à fait comme les autres manœuvres. Il se replie alors sur son réseau familial qui lui non plus n'est pas indemne puisque les navetteurs ne fréquentent plus guère que leur famille nucléaire et les ascendants. Et, ils mentionnent volontiers les effets délétères de la navette sur leur relation de couple, amputée par le temps de trajet,

Xavière Lanéelle, septembre 2004

sur les enfants. Là ce sont principalement les femmes qui rendent la navette responsable des angoisses et des problèmes psychologiques des enfants lorsqu'ils surviennent.

Quant à l'ancrage dans la ville de travail, il est minimal, tout particulièrement lorsque c'est Paris. Lors d'une réunion de l'Association des Voyageurs Usagers du Chemin de fer, un navetteur a proposé comme activité de visiter Paris, « puisque Paris on connaît pas ». En effet, pour la plupart Paris, c'est le métro et le lieu de travail. Et pour ce qui concerne ce dernier il n'est même pas très investi. En effet là aussi, l'heure du train, la longueur du trajet font que le navetteur renâcle aux réunions, ne participe pas ou peu aux fêtes de bureau, ne perd pas de temps à la sortie pour se hâter prendre son train. Un tiers des navetteurs ne fait jamais de courses à Paris, un autre tiers très occasionnellement. Les hommes, évitent les courses de manière militante, en affirmant un engagement pour sauvegarder l'emploi manceau, les femmes parce qu'elles n'ont pas le temps. Et lorsqu'ils sont obligés de rester une soirée à Paris, en général ils le font près de Montparnasse et ne profitent pas de Paris. Lorsqu'ils visitent Paris, c'est avec leurs enfants, un week end par an, comme, somme toute, bon nombre de provinciaux. Il en est de même pour les navetteurs Le Mans-Angers, à la différence près qu'ils profitent de leur pause le midi pour faire quelques achats. Le réseau social et son évolution dans le temps confirme cette faible inscription (quelques rares relations professionnelles, bien moins nombreuses que celles qu'ils citent avoir perdues au Mans, un ou deux, voire pas de relations amicales. Quand celles-ci existent, elles ont été nouées avant la navette. Même ceux qui ont de la famille dans la ville du travail la voient peu, elle peut même apparaître encombrante. Là aussi l'urgence c'est de rentrer chez soi, et ils supportent mal l'incompréhension d'un père, d'une sœur quand ils refusent de passer un moment de plus dans la ville de leur emploi.

La mobilité pendulaire apparaît par conséquent destructrice de l'ancrage territorial d'origine, peu propice au développement d'une nouvelle identité territoriale sur le lieu de travail parce qu'elle est génératrice de fortes contraintes budgétaires, sociales et spatio-temporelles.

" Ni Parisien, ni Manceau" nous dira Gérard. L'identité territoriale apparaît par conséquent menacée malgré une affirmation de sauvegarde, qui vise sans aucun



doute sa préservation, mais qui ne repose plus, ils en sont conscients, sur un véritable ancrage au lieu du domicile.

## **2- Vers la reconquête d'un territoire**

Face à ces contraintes temporelles, budgétaires, relationnelles, les navetteurs que j'ai suivis, pour certains une dizaine d'années, peuvent élaborer des projets. Ces projets sont parfois sur le point d'être concrétisés mais aussi parfois seulement en germe dans le propos. J'en ai distingué deux types :

- le premier projet est un projet de résédentarisation. Soit dans la ville du travail, projet essentiellement célibataire et/ou masculin qui suppose lorsque le navetteur vit en couple que le conjoint accepte le déménagement. Ce projet ne concerne que 8% de la population Le Mans – Paris. La résédentarisation peut aussi être projetée dans la ville du domicile, ce projet n'est pas spécifique à une tranche d'âge, à un sexe, à une catégorie socioprofessionnelle particulière. Signalons que ce projet se réalise difficilement compte tenu du marché de l'emploi. Alors que Le Mans attendait un effet – TGV sur l'emploi, Rodolphe Dodier (2000) a montré les piètres performances mancelles en matière de créations d'emplois. C'est pourquoi si 42% des navetteurs recherchent un emploi au Mans, tous ne pourront concrétiser le projet.

- le second projet, qui est celui de 50% de la population est celui de s'installer durablement dans la navette, je l'ai appelé le projet de sédentarité dynamique. Ces navetteurs étant sédentaires parce qu'ils ont choisi de ne pas migrer, dynamiques parce qu'ils ont une importante mobilité quotidienne. Ce projet aussi s'inscrit aussi dans une véritable stratégie.

Passons au crible de ces projets les ancrages territoriaux appréhendés au travers des réseaux sociaux.

### **a) La reterritorialisation de ceux qui se résédentarisent.**

Je passerai vite sur ce type. Lorsque la résédentarisation est projetée, même lorsque le projet a à peine germé, le réseau social en porte l'empreinte. La ville visée quelle qu'elle soit est alors progressivement investie socialement.

D'une part on voit apparaître des personnes ressources dans le réseau, personnes qu'il peut être utile de mobiliser pour mener à terme son projet. La nature du lien avec ces personnes étant par conséquent le plus souvent de nature professionnelle c'est le cas pour Gérard, encore que certains navetteurs aient eu recours à des personnalités politiques pour faciliter leur projet.

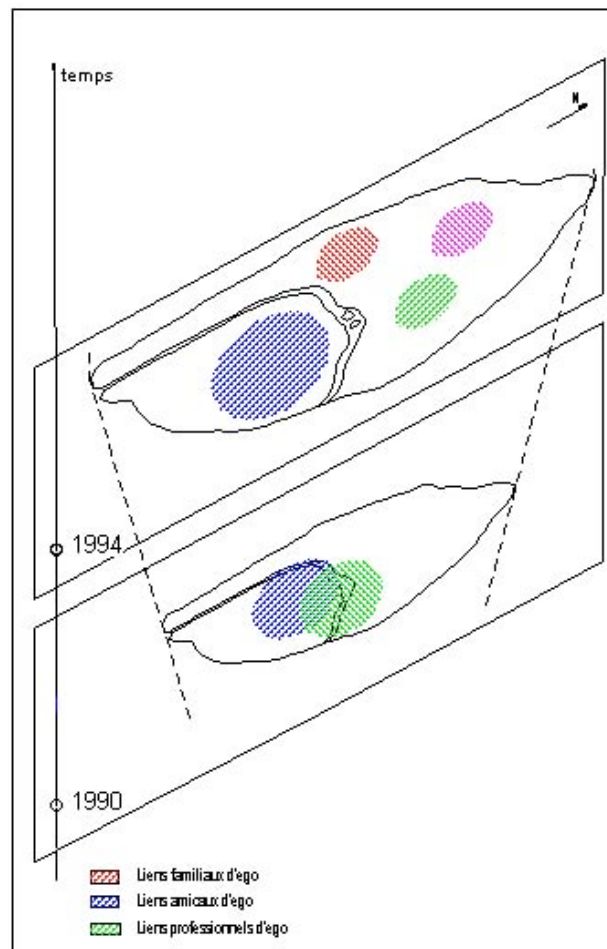
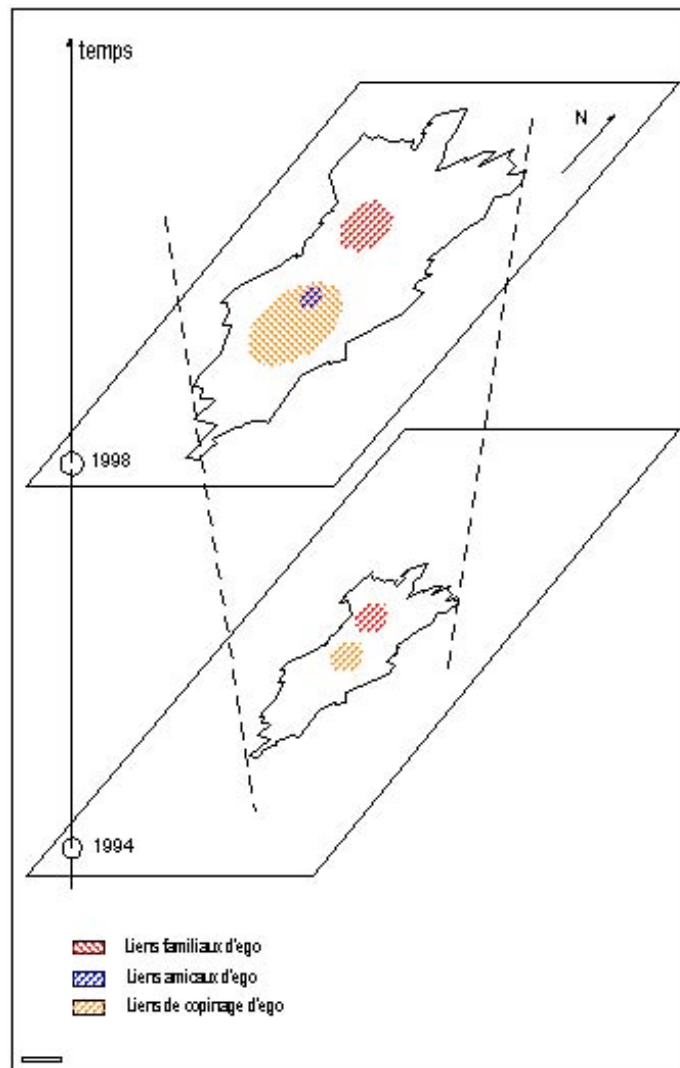


Figure n° 2 : Le réseau social de Gérard à Paris

Mais l'extension du réseau social dans la ville visée ne s'arrête pas là. En effet les relations amicales se développent aussi. Les relations familiales quand elles existent sont réactivées. Quand il s'agit d'une résédentarisation dans la ville du domicile, il en est de même.



*Figure n°3 : Le réseau social de Simone au Mans.*

Est-ce parce que l'on sait que l'on pourra les fréquenter plus facilement ? Est-ce parce qu'on compte sur ces relations pour faciliter l'inscription ou la réinscription territoriale ? Est-ce parce qu'après tout ces liens pourraient aussi servir à intégrer professionnellement le territoire visé (cf. figure n°2) ? Sans doute. Il est néanmoins difficile de répondre : les acteurs n'ont pas tendance à livrer leurs calculs en matière de sociabilité, peut-être même que dans certains cas ils ne s'avouent pas eux-mêmes l'instrumentalisation de leurs relations.

On assiste par conséquent à l'apprentissage d'un nouvel ancrage territorial qui sera sans aucun doute à l'origine d'un processus nouveau de construction identitaire localisée.

## **b) Le territoire circulatoire des navetteurs de la sédentarité dynamique.**

Dans le second type de projet, celui de la sédentarité dynamique, et dans ce dernier cas seulement, le navetteur va réellement apprendre à habiter la mobilité. Habiter la mobilité c'est se construire un véritable territoire.

Au préalable, il est nécessaire de revenir sur cette notion. Jacques Lévy (1999) en retient huit définitions. Je réfère ici à trois d'entre-elles :

- le territoire correspond à une option épistémologique, pour "distinguer le réel du concept". Le territoire est ici un espace socialisé.

- Le territoire est aussi une notion construite " à la suite des travaux d'éthologie"; mais je préfère en ce qui me concerne faire référence aux travaux d'écologie urbaine de l'école de Chicago qui ne me semblent pas réductibles à une dimension métaphorique.

- Enfin le territoire est "un espace approprié", tel l'espace- vécu (au sens d'Armand Frémont).

Jacques Lévy, extrêmement critique face à ces définitions du territoire suggère de ne l'accepter que lorsqu'il est articulé avec le terme réseau. Ce que je fais, le couple territoire/réseau social me permettant d'articuler les deux termes.

Mais de quel territoire peut-il s'agir dans la mesure où ce n'est pas un lieu, ou un espace borné. Ne pourrait-il pas s'agir d'un territoire circulatoire au sens d'Alain Tarrus<sup>2</sup> [Tarrus, 1992]? c'est à dire un territoire qui n'est pas une entité géographique puisqu'il est composé des trois espaces dont un espace mobile, devenus fongibles, mais qui est un territoire tout de même parce qu'il est un espace unique de sens pour les acteurs, non seulement au niveau individuel mais aussi au niveau collectif.

L'élaboration de ce territoire passe par l'investissement spatial à l'intérieur du TGV. Si je préfère l'expression investissement spatial à appropriation spatiale c'est parce que le navetteur utilise l'espace et les relations qu'il y noue comme une ressource lui permettant de produire sa territorialité. Tous les navetteurs de la

---

<sup>2</sup> Alain Tarrus l'a formulé au sujet des cadres-circulants, entre Paris, Londres et Bruxelles.

sédentarité dynamique, qui sont installés dans la navette, sans projet de la faire cesser, forment des groupes de sociabilité qui investissent des niches écologiques à l'intérieur du train : paliers, carrés, salons et bar. Ces groupes de sociabilité informelle ont des caractéristiques qui les distinguent de la sociabilité habituelle [Bidart, 1997] : ces groupes sont des groupes assez hétérophiles où se côtoient cadres supérieurs et professions intellectuelles, agents de maîtrise, techniciens, ouvriers et employés. D'autre part ces groupes, souvent mixtes, sont très hétérogènes sur le plan de l'âge. Au sein de ces groupes, j'ai observé des pratiques rituelles, faisant de cet espace un espace liminal, permettant de dissoudre la discontinuité spatiale et d'en franchir les seuils. Parmi les rites, la lecture à haute voix du journal chaque matin par un navetteur toujours le même suivie des commentaires animés des autres, le petit déjeuner avec croissant du vendredi dans un autre groupe, le pot pour fêter les événements liés au calendrier, galette des rois, crêpes à la chandeleur ou les événements de la vie, naissances, changement d'échelon. Au sein de ces groupes la nature des relations est extrêmement variée attestant de la liberté que permet le TGV dans un environnement globalement contraint : amis, mais aussi amants. J'ai en effet rencontré des couples de train adultères ; dont un qui voyageait très intimement avant de se séparer au Mans, l'un sortant en gare Sud, l'autre en gare Nord où les attendaient leurs conjoints respectifs.

Mais il existe également dans le TGV des relations associatives, les navetteurs Le Mans-Paris ont formé l'AVUC, Association des Usagers du Chemin de fer qui œuvre au desserrement des contraintes tarifaires et temporelles. Elle a ainsi obtenu, entre autres un tarif – fidélité et une souplesse d'accès aux TGV pour lesquelles le navetteur n'a pas la bonne réservation. Elle aussi a sa niche écologique, le bar, où tous les soirs à 17h50, le bureau accueille les adhérents.

J'ai également cartographié ces réseaux spatialisés. Un exemple ici : le réseau du bureau de l'AVUC et son organisation spatiale quotidienne dans un train du soir.

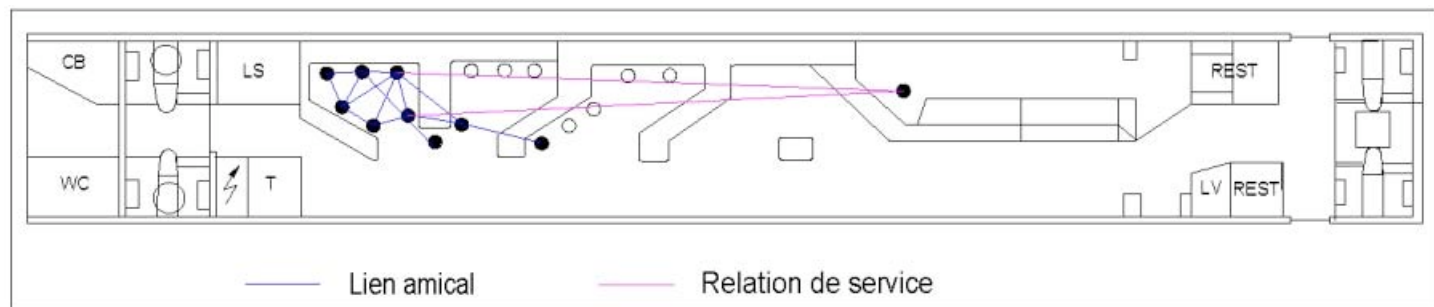


Figure n° 4 : Réunion de l'AVUC au bar – TGV de 17 h 50

Cependant ce territoire circulatoire est un territoire à l'usage exclusif des navetteurs, un de ces « territoires clos sur eux mêmes, qui ne produisent aucune reconnaissance » comme l'écrit Alain Tarrus, mais qui permet néanmoins une identité exprimable « dans l'espace du mouvement de ville à ville ». En effet, malgré les efforts de l'A.V.U.C. qui œuvre à l'ouverture du territoire, en ayant recours à la classe politique sarthoise et qui réclame une reconnaissance, la majorité des navetteurs vit ce territoire fermé sur lui-même, n'appartenant qu'à ceux qui l'habitent.

Ce territoire fonctionne néanmoins comme une ressource permettant aux navetteurs de rester provinciaux.

Ce qui me permet de conclure sous une forme lapidaire, ces navetteurs qui sont « mobiles pour ne pas bouger » sauvegardent une identité provinciale et mancelle en apprenant à habiter la mobilité. Cet apprentissage passe par la construction d'une nouvelle composante identitaire : une identité individuelle et collective liée à un ancrage territorial à l'espace mobile du TGV. Cette identité leur permettant de dissoudre la discontinuité spatiale et ses effets délétères, de constituer par conséquent une ressource. Ce phénomène pourrait contribuer à expliquer pourquoi les taux de migration entre départements et entre régions ont régressé à partir de 1990 [Le Bras, 2002] parallèlement à l'accroissement des distances parcourues.

- Armoogum J., Krakutovski Z., Madre J.L., « Moving through nets : The physical and social dimension of travel », Conference paper, Session XXX, 10<sup>th</sup> International Conference on Travel Behavior Research, Lucerne, 2003
- Auriac F. et Brunet R., (coordonné par), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, 1986
- Baccaïni B., « L'évolution récente des navettes en Ile de France », *L'Espace Géographique*, n°52, 1996
- Berger P. L. et Luckmann T., *La construction sociale de la réalité*, 1<sup>o</sup> édition 1966, Armand Colin, 1997
- Bertrand J.R., Chevalier J., Dodier R., Gasnier A., *Le Mans. Peut-on changer la ville ?* Paris, Anthropos, Coll. Villes, 2000
- Bidart C., *L'amitié, un lien social*, Paris, La Découverte, 1997
- Dubet F., *Sociologie de l'expérience*, Seuil, 1994
- Goffman E., *La mise en scène de la vie quotidienne*, Thèse de Doctorat, 1953, Garden City (New York), Double Day/Anchor Books, 1959, Paris, Editions de Minuit, 1973
- Gribaudo M., et alii, *Espaces, temporalités, stratifications*, Paris, Editions de l'EHESS, 1998
- Lahire B., *L'homme pluriel, les ressorts de l'action*, Paris, Nathan, 1998
- Le Bras H., *L'adieu aux masses, Démographie et politique*, La Tour d'Aigues, Editions de L'Aube, 2002
- Lévy J., *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 1999
- Madre J.L. et Maffre J., « Toujours plus loin mais en voiture », INSEE Première, n° 417, décembre 1995
- Ricœur P., « L'identité narrative » , Esprit, juillet-août 1988

P. Ricœur, « Approches de la personne », *Esprit*, mars-avril 1990

Talbot J., "Les déplacements domicile-travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux", Insee Première, n°767, avril 2001

Tarrius A., Les fourmis d'Europe, migrants riches, migrants pauvres et nouvelle ville internationale , L'Harmattan, 1992