

PROXIMITÉ SUBIE, PROXIMITÉ CHOISIE : SUR LA CONTRADICTION ENTRE IMPÉRATIFS ÉCONOMIQUES ET ASPIRATIONS PERSONNELLES

GUY BAUELLE

RÉSO - UNIVERSITÉ RENNES II
UMR 6590 - ESO

UNE APPROCHE DE LA PROXIMITÉ SEGMENTÉE PAR DISCIPLINE

Le terme de proximité est curieusement absent de la plupart des dictionnaires et encyclopédies de géographie (Stamp, Clark, 1981; Larkin, Peters, 1981; Johnston et al., 1989; Bailly et al., 1992; Burtenshaw, 1992; Clark, 1992; Kingston, 1992; Baud et al., 1997; George et al., 1997), d'économie spatiale (Polèse, 1994; Rallet, Torre, 1995a) et de sociologie (Ferréol, 1991), et pas davantage présent dans les index des manuels récents de géographie sociale (Knox, 1987; Peet, Thrift, 1989; Di Méo, 1998).

Certains dictionnaires lui consacrent bien une entrée, mais en lui donnant une acception particulière, comme le *Penguin dictionary* qui mentionne la distinction effectuée par D. Harvey entre la proximité, qui s'applique aux faits dont on n'a pas d'usage direct pour soi et qui peuvent même induire un coût, comme la pollution provoquée par une usine voisine, et l'accessibilité, comme proximité à ce dont on fait usage (Goodall, 1987). D'autres en donnent une définition hâtive ou particulière: proximité statistique et emplois de proximité (Brunet et al., 1992).

Or, la proximité occupe une place centrale, au moins implicitement, dans la réflexion que mènent ces disciplines, même si le concept lui-même n'y figure pas en premier rang. On constate cependant que l'approche du phénomène est segmentée, essentiellement à cause du partage des champs disciplinaires. Le résultat est que la proximité n'est appréhendée qu'en termes partiels par chacun. La psychologie a développé la proxémique, exclusivement centrée sur l'individu (Moles, Rohmer, 1978; Moles, 1992). La sociologie s'attache naturellement aux rapports entre groupes sociaux, mais privilégie souvent selon l'analyse tel ou tel versant: le résidant, le travailleur ou le membre de tel groupe social. L'économie n'étudie pour sa part qu'un *homo œconomicus* producteur et consommateur. On n'a ainsi affaire à chaque fois qu'à un homme unidimensionnel, pour reprendre la fameuse expression de Marcuse (1964). Il nous semble que la géographie, et en particulier la géographie sociale, peut contribuer à avoir une approche de la proximité moins cloisonnée, sans prétendre de nouveau à s'ériger en une quelconque discipline de synthèse.

UNE PROXIMITÉ POURTANT VÉCUE DE FAÇON PLURIDIMENSIONNELLE

Force est de constater en effet que la proximité vécue par l'individu n'est pas univoque. Chacun la vit à la fois comme résidant, comme acteur économique ou social, comme membre d'un groupe social, etc. Jean-Paul Ferrier (1998) insiste sur la nécessité de prendre cet homme complet comme référence, cet habitant référentiel étant « une personne habitante qui n'est pas séparée de ses conditions concrètes de vie, de son habitation, et donc de son inscription dans l'espace », pas plus qu'elle ne l'est de son statut éventuel de travailleur ou de son statut social.

Or, si la proximité est bien au cœur de l'économie spatiale, c'est essentiellement à travers le concept d'économies d'agglomération. La proximité des actifs et des activités engendre des économies de différentes natures et cela d'autant plus que la ville est grande et dense, jusqu'à un certain seuil cependant, de sorte que les économies rapportées à la taille de l'agglomération urbaine dessinent une courbe en U inversé. Toujours est-il que, conçu en des termes strictement économiques, le concept d'économies d'agglomération ne voit dans la population active qu'un stock d'individus définis par un certain nombre de caractéristiques (nombre, compétences, âge, etc.), mais dont on fait peu de cas des aspirations propres. La population dans son ensemble n'est présente dans le raisonnement que sous la forme d'une masse de consommateurs. Or, l'actif n'existe pas, bien entendu, que comme agent économique, c'est aussi un individu, membre d'un ménage, fut-il à une personne, et un être sensible qui a des aspirations propres et qui vit la proximité sous différentes formes. Il en va naturellement de même pour la population générale.

LA POSSIBLE CONTRADICTION ENTRE LA CONCEPTION DE LA PROXIMITÉ DE L'ENTREPRISE ET CELLE DE L'INDIVIDU

C'est pourquoi la proximité considérée comme l'agglomération des activités et des populations génératrices d'économies, aussi rationnelle qu'elle puisse apparaître en termes pra-

tiques pour les entreprises et en termes théoriques dans l'analyse économique du point de vue de l'entreprise, peut entrer en contradiction avec la rationalité individuelle de l'individu, vécue en tant qu'agent économique ou plus généralement comme sujet.

Les modèles n'intègrent pratiquement pas cette perception des actifs eux-mêmes qui sont susceptibles de vivre cette exigence de proximité des activités économiques comme une contrainte. Il peut en effet y avoir contradiction entre les aspirations de l'individu travailleur et celles liées au temps hors travail. Certains souhaitent échapper à la grande ville trépidante, à un navetage parfois insensé dans les très grandes agglomérations, à une ségrégation socio-spatiale d'autant plus prononcée que la ville est grande, à la dualisation et à la polarisation sociale particulièrement marquées dans les villes mondiales (Sassen, 1991). Ils peuvent désirer une plus grande proximité sociale, des relations de voisinage moins anonymes et craintives, éventuellement retrouver une certaine proximité culturelle en retournant dans leur région d'origine. La relation de proximité n'est en effet pas réductible à sa dimension économique, elle est même définie par certains économistes eux-mêmes comme « une interaction personnelle directe où la médiation par le marché est indirecte, si tant est qu'il y en ait une », si bien que « la justification usuelle de l'importance de la proximité est que les gens aiment être proches les uns des autres indépendamment des aspects économiques » (Duranton, 1999).

Cette éventuelle réticence à résider là où les activités s'agglomèrent se conçoit d'autant mieux que le sociologue Louis Wirth a de longue date (1938) montré que la grande ville est paradoxalement peu favorable aux relations approfondies. Au contraire, la multiplicité même des contacts engendre des relations interpersonnelles plus anonymes, superficielles, éphémères, segmentées et utilitaristes par déclenchement de dispositifs d'immunisation contre les revendications de l'autre. Certes, on a nuancé depuis le point de vue de L. Wirth : la taille et la densité n'ont pas d'effets mécaniques. Mais l'anonymat n'en est pas moins une réalité et « il reste l'idée d'une condition propre au citadin, faite de tensions entre la territorialité et la mobilité, entre la proximité et la distance dans les interactions quotidiennes » (Grafmeyer, 1994). Chacun connaît l'observation d'une autre personnalité de l'École de Chicago, Robert Ezra Park, selon qui la proximité spatiale n'est pas garante de la proximité sociale (Park, 1926). De même, comme on nous le rappelle, Xavier Piolle (1991) éprouve toujours un « doute radical sur le rôle exclusif de la proximité spatiale dans le lien social ». Les transports en commun de masse sont sans

doute le meilleur symbole de cet écart entre proximité physique et sociale (Ollivro, 2000). Cela mérite d'être rappelé à l'heure où d'aucuns pensent établir un lien entre la densité urbaine et des contacts sociaux fiables et stables (Lévy, 2000).

PROXIMITÉ SUBIE OU PROXIMITÉ CHOISIE

On aurait donc une contradiction entre deux types de recherche de proximité : une proximité subie, celle d'ordre économique à travers l'agglomération qui pousse à la concentration au prix d'une dégradation des conditions de vie dans les grandes métropoles sujettes à toutes sortes d'externalités négatives, et une proximité qui serait choisie. Les aspirations résidentielles des individus et des ménages, notamment les familles, entreraient en concurrence avec la logique économique. Le souhait de meilleures conditions de logement et de transport, le désir d'accéder à la propriété d'une maison individuelle s'opposent à l'apparente rationalité économique. Louis Ergan et Loeiz Laurent illustrent déjà cette idée voici plus de vingt ans en des termes sans doute excessifs mais néanmoins significatifs de cette sensibilité, en opposant deux anamorphoses de la France, l'une « telle que les Français la choisissent » à partir des journées de vacances d'été, l'autre « telle qu'ils la subissent » à partir de la population des unités urbaines de plus de 10 000 heures (Ergan, Laurent, 1978).

Peut-être, objectera-t-on, mais que pèsent de telles aspirations individuelles face à la puissance décisionnelle des entreprises ? Le modèle de la ville-assurance (Veltz, 1996), réductrice d'incertitude pour la firme comme pour l'actif, surtout s'il est cadre, et la théorie de la minimisation des coûts de transaction (Williamson, 1985 ; Rallet, Torre, 1995b) font primer l'impératif économique tout en accordant une place essentielle aux individus mais considérés comme de seuls actifs.

Jean-Bernard Racine (1996) critique les descriptions de la ville mondiale appréhendée uniquement comme un nœud de réseaux globaux, une telle « géographie hypermoderne réduisant tout à ces réseaux en ignorant tout enracinement local ». On oublie en effet deux tendances nouvelles mais néanmoins lourdes : la régression du chômage et consécutivement la pénurie croissante de cadres. Si l'on veut bien considérer que l'actif ne se réduit pas à son statut de travailleur et qu'il ne fait pas nécessairement prévaloir la satisfaction de l'employeur et de la machine économique sur ses propres aspirations, on peut dire que la théorie assurantielle de Pierre Veltz est de plus en plus datée. Certes, un certain nombre d'actifs continuerait à priori

vilégier les plus larges possibilités d'évolution professionnelle et l'offre culturelle propre aux grandes métropoles. Mais d'autres préfèrent déjà un autre type de proximité plus sensible aux agréments de l'environnement, au sens large, L'entreprise devra davantage tenir compte de tels vœux, notamment pour sa main-d'œuvre la plus qualifiée.

Le processus de métropolisation n'est-il pas néanmoins le plus puissant ? L'économiste Gilles Duranton (1999) parle ainsi de tyrannie de la proximité à propos de la ville post-industrielle en raison de l'importance toujours fondamentale de la proximité physique des actifs pour la production de biens et de services. Peter Hall (1999) conteste également l'idée de la « mort de la distance » et montre que l'agglomération va perdurer, tout au moins pour un certain nombre d'activités exigeant le face-à-face et la proximité, de sorte que la métropolisation devrait se poursuivre dans ces secteurs (services financiers, services aux entreprises, fonctions de commandement privé, public et international, activités de création et d'innovation, tourisme).

VERS UNE CONVERGENCE D'INTÉRÊT ENTRE L'ENTREPRISE ET LA MAIN D'ŒUVRE ? LE RÔLE CROISSANT DE LA PROXIMITÉ DESIRÉE

Pour les autres branches toutefois, l'impératif de proximité et donc d'agglomération paraît moins sûr. La métropolisation elle-même n'est peut-être pas aussi évidente qu'on a pu le dire : analysant quinze années de dynamique urbaine en France et en Europe, Alain Salles (1995) ne relève ainsi aucune corrélation entre croissance et taille, mais constate un lien avec l'encadrement, les services aux entreprises et la qualité de la vie, ces facteurs qualitatifs pouvant être appelés à jouer un rôle plus important dans la croissance urbaine. De plus, si l'on estime, avec Denise Pumain (1997), que le processus actuel de métropolisation pourrait se ralentir voire s'arrêter et même s'inverser si on l'interprète comme la première étape d'un cycle d'innovation venu élargir le champ des relations interurbaines par accroissement de la vitesse des communications, alors cette innovation pourrait bien se diffuser et venir profiter aux organismes urbains de moindre taille, auquel cas, ajouterons-nous, les économies d'agglomération pourraient se muer en économies d'urbanisation à diffusion plus large. Celles-ci pourraient se conjuguer avec les désirs géographiques de la main-d'œuvre, lui offrant de la sorte la possibilité de mieux concilier ses aspirations résidentielles et les exigences de l'emploi. Ce processus pourrait être amplifié par les économies de moindre

agglomération procurées dans les espaces moins denses par la proximité des valeurs individuelles et collectives qui favorise, comme l'indique la théorie des contrats (Brousseau, 1993 ; Rallet ; Torre, 1995b) les relations de confiance, la discipline de la concurrence et la coopération spontanée entre agents économiques (Thireau, Font, 1997). La nouvelle analyse économique du territoire, comme espace de proximité culturelle et de partage de valeurs, rejoint ce type d'observation. Car si les externalités informationnelles sont sans doute proportionnelles à la taille de la ville, il n'en va pas de même pour ce que les économistes appellent les externalités de capital humain.

La préférence accordée à des choix de proximité de type personnel plutôt que strictement professionnel paraît s'affirmer : dans le bassin de Londres, les activités économiques se sont largement redéployées hors de la capitale, même si l'on ignore si c'est l'accroissement de l'emploi qui attire la population ou l'inverse (Champion, Vandermotten, 1997). De même, le solde migratoire très négatif de l'Ile-de-France, qui correspond pour partie à un déversement sur les franges de la région et pour une autre à une fuite lointaine, laisse à penser que la population a voté avec ses pieds (DATAR, 2000 ; Carroué, 2000). Un déficit migratoire d'aussi grande ampleur (un demi-million d'habitants) contredit les théories néo-classiques purement économiques établissant un lien mécanique entre flux migratoire et recherche d'un emploi ou d'un revenu supérieur (Öberg, 1997). Comme l'écrit A. Lipietz à ce propos, « on va (...) chercher de l'emploi, ou du moins de la solidarité, dans des métropoles plus humaines » (Lipietz, 2000).

Comment en effet interpréter ce type de flux sinon par la recherche d'un meilleur cadre de vie ? Celle-ci est paradoxalement la quête d'une plus grande proximité. Proximité du travail, la durée des migrations alternantes étant bien moindre que dans les agglomérations plurimillionnaires, mais aussi paradoxalement proximité des équipements et des services, car la population, notamment la plus qualifiée, n'est pas disposée à renoncer au voisinage d'un certain nombre de services aux particuliers. Pierre Beckouche (1999) a montré le rattrapage de l'équipement des métropoles françaises qui les place désormais à un niveau de services très proche de celui de la capitale. Plus généralement, on vient chercher dans les agglomérations de moindre taille des aménités résidentielles. On peut faire l'hypothèse que cette importance attachée au cadre de vie ne va faire que croître avec le développement des qualifications, de la sensibilité environnementale et du temps libre. Des travaux néerlandais (Elhorst et al., 1999) démontrent la rente de situation des habitants des Pays-Bas vivant hors de la Randstad : ils échappent à la congestion routière tout en profi-

tant d'une résidence plus spacieuse dans un environnement plus verdoyant et de la proximité d'aires récréatives. Cet avantage est prouvé par la méthode hédonique d'évaluation des prix immobiliers, qui intègrent précisément ces avantages comparatifs et permettent d'en évaluer les bénéfices sociaux. Autrement dit, les valeurs personnelles attachées à ces avantages résidentiels se traduisent dans les prix de vente des biens qui reflètent bien l'offre et la demande. La proximité d'un environnement agréable procure de surcroît un « revenu psychique » (Richardson, 1978) que Maïo Polèse exprime en termes très concrets : « au plan de la satisfaction personnelle (l'économiste parle plutôt d'utilité), un salaire horaire de 18 \$ avec accès à la mer est peut-être équivalent à 22 \$ sans accès à la mer » (Polèse, 1994). Le modèle de surproductivité des grandes villes (Rousseau, 1998) permet également de conclure que pour les ménages il n'est pas plus rentable d'être en Ile-de-France puisque surrevenus et surloyers s'y équilibrent, de sorte que c'est sans doute la différence de qualité de la vie qui pousse à l'exode vers des régions où l'on peut jouir d'une plus grande proximité du travail, des équipements et des zones de loisirs. Certains cadres parisiens choisissent même délibérément une résidence provinciale sans sacrifier leur emploi dans la capitale, illustrant à l'extrême la tension entre exigences professionnelles et personnelles (Olivro, Baudelle, 2000).

En conclusion, la géographie sociale permet d'approcher la nature polysémique de la proximité, le concept n'étant réductible ni à sa dimension individuelle, ni économique, ni psychologique. On peut ainsi observer l'éventuelle contradiction entre une proximité considérée du point de vue des impératifs économiques de regroupement spatial des actifs et une proximité appréhendée globalement et désirée par l'individu ou le ménage. Cette multidimensionnalité fait sans doute de la proximité un concept d'avenir, qui renvoie lui-même à la diversité des lieux, autre concept suffisamment riche pour faire l'objet d'un prochain débat au sein de notre équipe.

RÉFÉRENCES

- BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. et al., 1992, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Économica, 1 132 p.
- BAUD P., BOURGEAT S., BRAS C., 1997, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, 509 p.
- BECKOUCHE P., 1999, *Pour une métropolisation raisonnée. Diagnostic socio-économique de l'Ile-de-France et du Bassin parisien*, Paris, La Documentation Française, 140 p.
- BLOTEVOGEL H.H., FIELDING A.J. (dir.), 1997, *People, jobs and mobility in the new Europe*, Chichester, J. Wiley, 312 p.
- BROUSSEAU E., 1993, *L'économie des contrats*, Paris, PUF.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1992 (1e éd.), *Les mots de la géographie*. Dictionnaire critique, Montpellier/Paris, RECLUS/La Documentation Française, 470 p.
- BURTENSHAW D., 1992, *Geography*, Harlow, Longman, 284 p.
- CARR OUE L., 2000, « Ile-de-France », in CORDELLIER S., LAU E. (coord.), *L'état de la France 2000-2001*, Paris, La Découverte, pp. 244-252.
- CHAMPION T., VANDERMOTTEN C., 1997, « Migration, counterrurbanization and regional restructuring in Europe », in BLOTEVOGEL H.H., FIELDING A.J. (dir.), *People, jobs and mobility in the new Europe*, op.cit., pp. 69-90.
- CLARK A. N., 1992 (5e éd.), *Longman dictionary of geography*, Harlow, Longman, 723 p.
- DATAR, 2000, *Aménagement du territoire et recensement de la population*, Paris, DATAR, 23 p.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 317 p.
- DURANTON G., 1999, « Distance, sol et proximité. Analyse économique et évolution urbaine », in BAILLY A., HURIOT J.-M. (dir.), *Villes et croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, pp. 91-131.
- ELHORST P. et al., 1999, « Welfare effects of spatial deconcentration: a scenario for the Netherlands », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 90, n° 1, pp. 17-31.
- ERGAN L., LAURENT L., 1978, *Vivre au pays*, Les Sables d'Olonne, Le Cercle d'Or, 180 p.
- FERREOL G. et al., 1991, *Dictionnaire de sociologie*, Paris, A. Colin, 300 p.
- FERRIER J.-P., 1998, *Le contrat géographique ou l'habitation durable des territoires. Antée 2*, Lausanne, Payot, 251 p.
- GEORGE P. (dir.), 1997, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF, 451 p.
- GOODALL B., 1987 (1e éd.), *The Penguin dictionary of human geography*, Londres, Penguin, 509 p.
- GRAFMEYER Y., 1994, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, 127 p.

- GRAFMEYER Y., JOSEPH I. (dir.), 1979, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier-Montaigne (3e éd. 1990).
- HALL P., 1999, « The future of cities », *Computers, Environment and Urban Systems*, N° 23, pp. 173-185.
- JOHNSTON R.J. et al., 1989 (1e éd.), *The dictionary of human geography*, Oxford, Blackwell, 576 p.
- KINGSTON J., 1992 (2e éd.), *Longman geography handbook*, Harlow, Longman, 255 p.
- KNOX P., 1987 (2e éd.), *Urban social geography*, Harlow, Longman, 402 p.
- LARKIN R.P., PETERS G.L., 1983 (1e éd.), *Dictionary of concepts in human geography*, Westport, Greenwood Press, 286 p.
- LEVY J., 2000, « Après la tempête: territoires contre réseaux ? », *Le Monde*, 11 janvier.
- LIPIETZ A., 2000, « Face à la mégapolisation: la bataille d'Ile-de-France », in BENKO G., LIPIETZ A. (dir.), *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, Paris, PUF, pp. 151-168.
- MARCUSE H., 1964, *L'homme unidimensionnel. Essai sur l'idéologie de la société industrielle avancée* (trad.: 1968, Paris, Ed. de Minuit).
- MOLES A., 1992, « Vers une psycho-géographie », in BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. et al., 1992, *Encyclopédie de géographie*, op. cit., pp. 177-204.
- MOLES A., ROHMER E., 1978, *Psychologie de l'espace*, Tournai, Casterman.
- ÖBERG S., 1997, « Theories of inter-regional migration: an overview », in BLOTEVOGEL H.H., FIELDING A.J. (dir.), *People, jobs and mobility in the new Europe*, op. cit., pp. 3-22.
- OLLIVRO J., 2000, *L'homme à toutes vitesses*, Rennes, PUR, 181 p.
- OLLIVRO J., BAUELLE G., 2000, « La localisation des fonctions stratégiques: entre attractivité métropolitaine et convivialité résidentielle », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N° 3, à paraître.
- PARK R.E., 1926, « La communauté urbaine: un modèle spatial et un ordre moral », trad. française in GRAFMEYER Y., JOSEPH I. (dir.), 1979, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, op. cit., repris in RONCAYOLO M. PAQUOT T. (dir.), *Villes et civilisation urbaine*, op. cit., pp. 326-335.
- PEET R., THRIFT N., 1989, *New models in geography*, Londres, Unwin Hyman, 2 vol., 365 p. et 390 p.
- PIOLLE X., 1991, « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialités », *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 349-358.
- POLESE M., 1994, *Économie Urbaine et Régionale*, Paris, *Economica*, 400 p.
- PUMAIN D., 1997, « Urban geography for the XXI Century », *Geographia Polonica*, n° 69, pp. 7-22.
- RACINE J.-B., 1996, « Entre paradigmes critiques et visions humanistes », in DERYCKE PH., HURIOT J.-M., PUMAIN D. (dir.), *Penser la ville. Théories et modèles*, Paris, Anthropos, pp. 201-258.
- RALLET A., TORRE A. (dir.), 1995a, *Économie industrielle et économie spatiale*, Paris, *Economica*, 473 p.
- RALLET A., TORRE A., 1995b, « Économie industrielle et économie spatiale: un état des lieux », in ibidem (dir.), *Économie industrielle et économie spatiale*, op. cit., pp. 3-37.
- RICHARDSON H.W., 1978, *Regional and urban economics*, Harmondsworth, Penguin Books, 416 p.
- RONCAYOLO M. PAQUOT T. (dir.), *Villes et civilisation urbaine XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, 688 p.
- ROUSSEAU M.P., 1998, *La productivité des grandes villes*, Paris, Anthropos, 206 p.
- SALLEZ A., 1995, « Dynamique urbaine: une analyse qualitative et économétrique pour la France », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 5, pp. 825-840.
- SASSEN S., 1991, *The global city*, Princeton, Princeton U.P., 397 p. (trad. Paris, Descartes, 1995).
- STAMP D. Sir, CLARK A.N. (dir.), 1981 (3e éd.), *A glossary of geographical terms*, Londres, Longman, 571 p.
- THIREAU V., FONT E., 1997, « Les réseaux entrepreneuriaux en zone de faible densité », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N° 5, pp. 709-722.
- VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 262 p.
- WILLIAMSON O.E., 1985, *The economic institutions of capitalism*, New York, The Free Press.
- WIRTH L., 1938, « Le phénomène urbain comme mode de vie », trad. française in GRAFMEYER Y., JOSEPH I. (dir.), 1979, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, op. cit., repris in RONCAYOLO M. PAQUOT T. (dir.), *Villes et civilisation urbaine*, op. cit., pp. 312-326.