

Xavier Michel

ESO CAEN - UMR 6590

CNRS - UNIVERSITÉ CAEN NORMANDIE

Cet article développe une analyse des liens entre les mobilités et les territoires à partir des affirmations énoncées par Christophe Guilluy dans *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires* (Guilluy, 2014). Aux pages 23-24 de son ouvrage, il indique que l'opposition rural/urbain est dépassée, mais qualifie au chapitre six une France périphérique (rurale, périurbaine et des villes petites et moyennes) qui serait « sédentaire », pour l'opposer à une France des métropoles qui serait mobile. Selon C. Guilluy, la France des (grandes) métropoles (la liste et la délimitation spatiales ne sont pas données) serait caractérisée par des classes aisées métropolitaines mobiles et par des populations immigrées aussi mobiles dans leurs trajectoires d'ascension sociale. Or, il existe différents types de mobilités : résidentiels, quotidiens, touristiques, de loisirs, participants aussi de la mondialisation et présents dans la « France périphérique ». Il s'agit donc dans cet article de traiter ces différents types de mobilités de manière distincte, ce qui amènera à ne pas opposer deux France, mais à mettre en évidence une diversité de rapports entre les Français et les mobilités, avec l'hypothèse qu'une représentation duale n'est pas possible. La mobilité ne signifie pas seulement le fait de se mouvoir beaucoup, vite et loin, mais aussi la capacité à organiser, maîtriser, apprécier et tirer avantage de ces mouvements, d'où une distinction qui peut être faite entre le mouvement et la mobilité. Afin de mettre en évidence les capacités et compétences à se mouvoir, Vincent Kauffmann a énoncé le concept de motilité (Kauffmann, Jémelin, 2004). Ces premières précisions amènent à trois réflexions générales sur le lien entre les territoires et les mobilités :

- Poser le fait que les habitants de la « France périphérique » sont moins « mobiles » que ceux de la France des grandes métropoles, cela doit-il s'entendre au sens de moins de mouvements et/ou de moins de capacité à les maîtriser ? Des individus peuvent se

déplacer beaucoup mais en maîtrisant moins leurs déplacements que d'autres qui se déplacent moins : il importe de considérer la relation des hommes à l'environnement, humain et « naturel », dans l'analyse des mobilités ;

- Dire que les habitants de la « France périphérique » réalisent moins de déplacements entre grandes métropoles que les habitants métropolitains et sont ainsi hors des circulations mondialisées, est-ce que cela n'empêche pas de percevoir d'autres mobilités liées, ou pas, à la mondialisation et qui se déroulent hors des métropoles ? Dans *La France périphérique*, les habitants sont rattachés à leur espace de domiciliation. Or, les individus peuvent évoluer entre plusieurs espaces : leurs pratiques et identités spatiales ne sont pas inféodées à un espace défini par un périmètre politico-administratif, un paysage, un type d'urbanisme ou un territoire institutionnel (Debarbieux, 2005) ;

- Les banlieues des grandes métropoles sont présentées comme des « sas » favorables à l'insertion en France des populations immigrées. La France périphérique ne rassemble-t-elle pas aussi des espaces dont certains sont des espaces que l'on quitte, d'autres de « sas » (où l'on revient temporairement), d'autres d'installation résidentielle ?

Cet article interroge l'existence des mobilités dans et entre les différents espaces qui sont intellectuellement mis en catégorie, par exemple dans *La France périphérique*. Le but est de percevoir sur quels fondements les mobilités diffèrent en fonction de l'inscription des populations dans les territoires représentés par C. Guilluy, mais aussi en quoi ses représentations induisent des repères partiels et donc pas complètement opérants pour analyser les mobilités.

Premièrement, la France périphérique est une représentation issue d'une distinction entre les métropoles et les autres espaces. Ceux-ci, qui formeraient la France périphérique, connaissent-ils moins de mouvements et/ou de mobilités ? Si oui, de quelles mobilités s'agit-il ?

Ensuite, poser l'analyse à l'échelle de la France implique de travailler une dimension essentielle, négligée dans *la France périphérique*: la différenciation des territoires à grande échelle, ce qui relativise grandement, voire met en cause le clivage entre métropoles et espaces hors des métropoles du point de vue des mobilités.

Enfin, au-delà de la démarche de découpage des territoires, il faut considérer les parcours individuels de mobilités. La mobilité a justement pour effet géographique de permettre la construction d'appartenances territoriales de nature polyspatiale et réticulaire.

I- CATÉGORIES D'ESPACES ET MOBILITÉS

La différenciation qui est opérée dans La France périphérique est celle des métropoles (grandes, car bien insérées dans la mondialisation, et marquées par la forte mobilité de leurs habitants et usagers) face aux autres espaces. Ce premier clivage est remis en question par le fait que les espaces ruraux urbanisés se définissent notamment par les mobilités. Ainsi et selon Laurence Thomsin (2001), l'urbanisation des campagnes est un phénomène qui n'est pas péjoratif, et comprend une mobilité spatiale des populations rurales dans une intégration à la modernité.

1-1 La « France périphérique » et les mobilités quotidiennes

À partir des enquêtes nationales « Transports et Déplacements » (ENTD) de 1994 et 2008 (Tableau 1), on observe que les parts de déplacements courts quotidiens sont plus importantes en semaine pour les habitants des espaces ruraux et des petites villes que pour ceux des grandes villes et de l'agglomération parisienne. Plus largement, le Commissariat général au développement durable (2010) relève que la part des personnes qui se déplacent en semaine localement est de 80 % en espace rural, contre 90 % à Paris, avec un écart en réduction. Au quotidien, l'acte de déplacement des habitants de la France périphérique est donc presque aussi important que dans les métropoles, et pour des trajets en moyenne plus courts. Se pose alors, pour les habitants de tous les espaces, la question de la maîtrise de ces déplacements (budget, articulation

avec la vie personnelle et familiale). La dépendance automobile a été analysée notamment pour les habitants des périphéries des grandes métropoles: Paris, Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux (Nicolas, Vanco, Verry, 2012; Motte-Baumvol, 2007), ce qui amène à réfléchir, non pas à l'opposition entre métropoles et France périphérique, mais aux liens qui les unissent par le fait des navettes domicile/travail: les grandes métropoles ne contiennent-elles pas aussi leurs périphéries, et les problèmes de dépendance automobile ne sont-ils pas transversaux aux différents espaces? Si une moindre motorisation de certains ménages est repérée comme contrainte majeure en espace rural, les congestions et lenteurs du trafic automobile sont des problèmes davantage partagés par les usagers en grande agglomération. En complément, pour des cadres ayant un

Tableau 1 : Les déplacements quotidiens de semaine de moins de 15 minutes selon les types d'espaces

Type de commune	Part des déplacements quotidiens de semaine de moins de 15 minutes en 1994	Part des déplacements quotidiens de semaine de moins de 15 minutes en 2008
Espace à dominante rurale	75,2%	72%
Pôle urbain de moins de 100000 habitants	79,4%	74,9%
Couronne de pôle urbain de moins de 100000 habitants	75,4%	71,4%
Pôle urbain de plus de 100000 habitants	71,6%	69,3%
Couronne de pôle urbain de plus de 100000 habitants	66%	62,1%
Couronne périurbaine de Paris	61%	55,9%
Banlieue de Paris	59,3%	55,5%
Paris	49%	47,1%

Tris à plat à partir des résultats de l'enquête, Michel X.
Source : Enquêtes nationales Transports et Déplacements, 1994 et 2008

espace de mobilité de travail très étendu à l'échelle des métropoles européennes, la question de la maîtrise de cet espace réticulaire se pose aussi (Dubucs et al., 2011), amenant à distinguer la circulation elle-même et sa maîtrise. À la page 117 de *La France périphérique*, C. Guilluy évoque automatiquement une « mobilité quotidienne et contrainte », ne mentionnant pas que des populations rurales peuvent être dans une mobilité quotidienne choisie grâce à des déplacements faciles, alors que des populations des grandes métropoles peuvent être dans une mobilité quotidienne subie du fait de longs trajets. À la page 121 du même ouvrage, il rapporte une France périphérique des sédentaires subissant le coût des déplacements quotidiens en voiture avec l'idée que des territoires périphériques économiquement peu actifs induisent de longs trajets réguliers vers les zones d'emploi. Or, l'enquête nationale « Transports et déplacements » indique bien que c'est en espace rural, et non dans les métropoles, que la part des trajets quotidiens courts est la plus forte.

1-2 La « France périphérique » et les mobilités résidentielles

S'agissant des mobilités résidentielles, les espaces ruraux ont souvent été considérés en déprise, et les espaces périurbains ont été représentés comme des espaces résidentiels par défaut, faute de pouvoir

accéder au parc résidentiel des villes centres. Dans l'ensemble, les ressources et l'intensité des activités de ces espaces est questionnée. On quitte l'espace où il y a peu à faire, dans un mouvement quotidien ou bien à plus long terme. Or, les travaux récents montrent que certains espaces périurbains sont à nouveau dans une période de densification (Berger, Bouleau, Mangeney, 2015), avec des pratiques spatiales en rapport avec un ancrage davantage local, et des habitants qui articulent les usages de la grande ville proche et du territoire périurbain. De façon générale, les espaces périurbains connaissent depuis quarante ans une croissance démographique (Blancard, Détang-Dessendre, Renahy, 2016).

Sans écarter la logique de l'installation résidentielle par défaut, la valeur accordée à l'espace rural périurbain amène aussi à les concevoir comme des pôles attractifs où, plus que l'absence réelle de services et d'activités possibles, c'est la représentation – parfois erronée – de cette absence qui a conduit à les considérer comme des espaces vides, c'est-à-dire induisant des déplacements vers la ville. À l'inverse, la représentation d'un espace « périural » (Bossuet, 2006) permet d'identifier des espaces vécus dans lesquels le rural est une polarité et attire.

La lecture des taux de mobilité résidentielle (population entrante) montre par ailleurs que les espaces périurbains et ruraux connaissent une dynamique,

Tableau 2 : Mobilité résidentielle sur 5 ans (recensement 2015)

Ensemble géographique	Nombre de communes	Population ayant bougé	Population totale	Taux de mobilité résidentielle
Lyon	1	59 073	493 784	12,08
Toulouse	1	43 888	452 306	9,70
Paris	1	188 223	2 204 038	8,54
Arrondissement de Châteaulin (Finistère)	59	6 383	83 217	7,67
Strasbourg	1	20 492	272 167	7,52
Bassin lorrain (région de Thionville)	40	17 476	248 171	7,04
Arrondissement de Bar-le-Duc (Meuse)	100	3 886	57 571	6,75
Département de Seine-Saint-Denis (total)	40	92 362	1 525 309	6,05
Marseille	1	41 595	843 949	4,92
Nice	1	14 377	38 126	4,25

Source : INSEE, RGP 2015

certes moins importante que les grandes métropoles (notamment pour l'arrivée d'étrangers), mais plus importante que d'autres grandes villes ou banlieues. Les taux de mobilité résidentielle de territoires « périphériques » cités par C. Guilluy (arrondissements de Châteaulin, de Bar-le-Duc, le bassin lorrain) sont plus élevés que ceux de certaines grandes agglomérations (tableau 2), invalidant le propos tenu à la page 110 de *La France périphérique* : « si les métropoles se caractérisent par la forte mobilité sociale et résidentielle de leurs habitants, la France périphérique enclenche un processus de sédentarisation inéluctable ». À l'inverse des énoncés de C. Guilluy, il faudrait alors classer Marseille, Nice et la Seine-Saint-Denis dans la France périphérique.

Des enquêtes de terrain ont aussi montré que la mobilité résidentielle dans les espaces périurbains et ruraux existait, et pas seulement dans des trajectoires de repli. Les ménages « pauvres » y disposent d'un capital de mobilité leur permettant d'opérer des « repositionnements résidentiels » (Jouffe, Caubel, Fol, Motte-Baumvol, 2015). On peut faire l'hypothèse que, avec des écarts de prix de l'immobilier plus forts dans l'espace intra-urbain des métropoles, la mobilité résidentielle y est plus difficile que dans les espaces hors des métropoles.

1-3 La « France périphérique » et les mobilités touristiques et ludiques

Les mobilités touristiques permettent de saisir dans un autre rapport d'espace-temps ce qui relie les métropoles aux espaces ruraux. Les déplacements touristiques des populations rurales rattrapent en effet ceux des urbains sur un temps long, depuis les années 1960 (Caire, 2005), et cette dynamique se poursuit, davantage ces dernières années par un tassement de l'importante mobilité touristique des Parisiens et Franciliens (tableau 3).

Le nombre de voyages de longue distance pour motifs personnels par an a d'ailleurs augmenté plus rapidement entre 1994 et 2008 dans les espaces périurbains (de 4,2 à 5) et ruraux (de 3,2 à 4,3) que dans les pôles urbains où il a connu un tassement (de 4,8 à 5,2) (Grimal, 2010). Les déplacements touris-

Tableau 3 : Taux de départ en vacances

	1994	1999	2007	2014
Moins de 2000 habitants	68	66,1	71,5	70,9
2000 à moins de 20000 hab.	72	67,1	72,4	71,1
20000 à moins de 100000 hab.	76,4	72,3	76,9	73,4
100000 et plus	77,4	76,8	79,4	74,3
Agglomération parisienne	87,8	87,6	89	83

Source : Direction du tourisme ; Viard, Potier, Urbain, 2002

tiques des habitants des grandes métropoles restent plus élevés, et sont expliqués par un plus grand besoin d'évasion et par une accessibilité plus importante aux transports rapides (avion, train). Mais il faut aussi observer les déplacements courts de loisirs pour évaluer la mobilité. Or, en comparant ces déplacements le samedi (*Enquête Nationale Transports et Déplacements* de 2008), on observe qu'ils sont moins nombreux à Paris et dans sa banlieue (1,2 et 1,8) que dans tous les autres espaces (2,1 à 2,4), et ce contraste s'observe aussi le dimanche. En termes de distances parcourues, la tranche de 2 à 10 km domine en agglomération parisienne les samedis, alors que les distances parcourues dans les autres espaces sont beaucoup équilibrées entre les déplacements de 2, 5, 10, 20, 40 kilomètres. Il y a ainsi une diversité importante de distances parcourues lors des déplacements de week-end dans la France périphérique. En s'en tenant aux seuls taux de départ en vacances (Buisson, Roure, 2013), cette France apparaît moins mobile, mais cela cache une richesse d'excursions et de promenades dans les espaces ruraux, périurbains et des petites villes, sur des distances de 10 à 40 kilomètres notamment (Michel, 2005), qui contribuent à une appropriation importante des paysages, du patrimoine et de l'environnement au-delà de son village ou quartier.

Le rayon moyennement étendu de ces mouvements reflète une mobilité maîtrisée : les habitants de la France périphérique ne sont pas dans un espace « vide » et dépendants d'un seul rapport contraint à la grande ville. Les déplacements lointains plus importants des grandes métropoles, notamment de Paris, s'expliquent aussi par les moyens de transport. Ainsi et avec un taux d'équipement automobile plus

faible et un usage de l'automobile « près de quinze fois plus réduit à Paris qu'en province » (Bigot, Crouette, Duflos, 2009), les Parisiens choisissent davantage l'avion et le train pour leurs mobilités de loisirs au-delà de leurs quartiers, révélant des déplacements de longue distance plus importants. Ceci questionne l'importance de l'appropriation de leur région au-delà des espaces de pratiques quotidiennes, en comparaison des appropriations régionales opérées par les ruraux.

II- LA NÉCESSITÉ D'UNE FINE OBSERVATION TERRITORIALE DES DIFFÉRENCES DE MOBILITÉS

Pour saisir les différences de mobilité entre la France des métropoles et celles des périphéries, les catégories statistiques d'espaces urbain, périurbain, ruraux sont insuffisantes. Les mobilités en France sont aussi à évaluer par les différences entre les territoires pour percevoir que le seul fait métropolitain, pris dans son ensemble, ne permet pas d'ordonner les inégalités de mobilités. Cette évaluation doit prendre en compte un maillage territorial fin, à l'échelle communale notamment. Or, les données statistiques de certains types de mobilités sont agrégées et ne sont pas librement disponibles à cette échelle.

2-1 Un affichage des taux de départ en vacances qui ignore les différences entre les territoires

Les taux de départ en vacances des Français sont disponibles, en accès libre et gratuit, d'une part en fonction des régions, d'autre part en fonction des tailles démographiques de communes. Ces données agrégées permettent d'indiquer que les populations des métropoles partent davantage en vacances que les populations rurales ou des petites villes. Cependant, dans ce cas, l'information des taux de départ par unité urbaine ne permet pas de distinguer les écarts infraterritoriaux. Ceci est particulièrement vrai pour « l'agglomération parisienne » : des taux de départ en vacances supérieurs à 80 % sont présentés, sans y associer l'information sur les limites spatiales de cette agglomération, ni les informations sur les inégalités internes de départ, comme si les taux étaient semblables à la fois dans les territoires les plus aisés et les plus

pauvres de l'agglomération. Connaissant les écarts de revenus et de pouvoir d'achat entre les quartiers aisés et les quartiers pauvres des grandes métropoles (Djirikian, 2004) comme des espaces périurbains et ruraux (Cailly, Dodier, 2007), l'hypothèse peut être faite que des taux régionaux, ou par taille d'unité urbaine, élevés de départ en voyage sont portés par les espaces où la population est aisée. L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (2014) utilise l'indicateur du nombre moyen annuel de séjours touristiques par unité de consommation ayant moins de 1000 euros de revenus par mois pour souligner une inégalité de départ en vacances finalement plus forte à l'intérieur de Ile-de-France qu'à l'intérieur des territoires de province. Selon l'IAURIF, les 20 % des Franciliens les plus aisés réalisent 35 % des déplacements, et les 20 % les moins aisés réalisent 9 % des déplacements. À partir de la géographie des revenus en Ile-de-France, il existe ainsi des différences de mobilité entre les populations aisées de l'Ouest parisien et francilien, et les populations aux plus faibles revenus en moyenne situées davantage à l'est de la métropole.

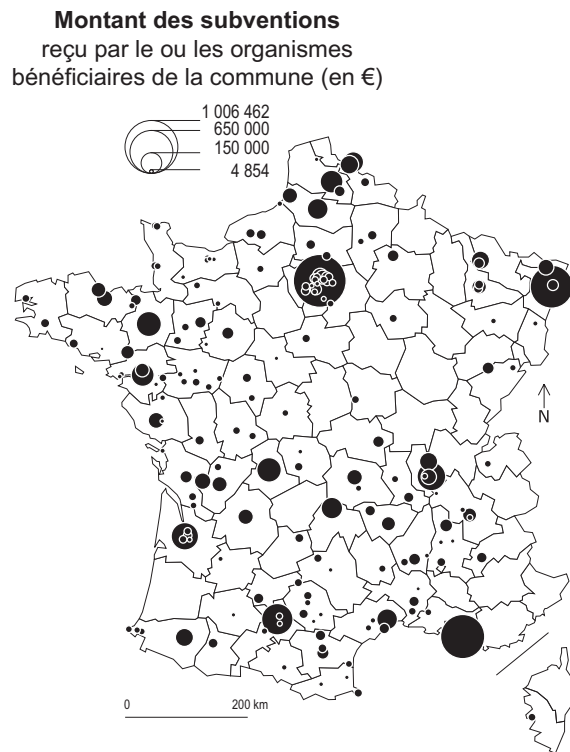
C. Guilluy évoque le fait que les trajectoires d'immigration dans les métropoles sont liées, entre autres, à une mobilité (internationale) plus importante. Les populations immigrées vivant dans les métropoles peuvent continuer à être mobiles par des circulations et des retours périodiques dans leurs pays d'origine, mais les statistiques à ce sujet indiquent que cette mobilité n'est pas forcément annuelle : selon l'enquête TeO, 82,6 % des descendants d'Algériens sont retournés durant leurs vacances dans leur pays d'origine, mais seulement 34 % chaque année, et 95 % des descendants de Marocains sont retournés dans leur pays d'origine, dont 65 % chaque année (Bidet, Wagner, 2012). Ces taux annuels de départ de 34 à 65 % ne représentent pas tous les départs en vacances, qui peuvent aussi s'effectuer en France ou vers d'autres pays, mais ils sont en tout cas bien inférieurs aux taux habituels de départ pour des citoyens (plus de 70 %). On ne peut donc pas associer simplement ces différentes données : une trajectoire d'immigration n'engendre pas forcément de mobilités touristiques.

2-2 La « France périphérique » et les mobilités de jeunesse

Parmi plusieurs indicateurs possibles pour révéler les différences territoriales en matière de mobilités, l'accompagnement à la mobilité des jeunes par subventions publiques européennes peut être analysé. Cet indicateur Erasmus+ jeunesse ne renvoie qu'à une population très limitée en nombre et n'est pas représentatif de l'ensemble des mobilités des jeunes. Cependant, l'objectif est de révéler, contrairement à un discours sur la sédentarité et le repli sur soi en monde rural, que les territoires ruraux aussi sont animés par des mouvements européens et des projets de mobilités et d'échanges internationaux: cet indicateur rassemble ainsi à la fois des départs vers l'étranger mais aussi des accueils de jeunes étrangers. Les actions des associations soutenant la mobilité des jeunes ne sont pas égales sur tout le territoire (figure 1). Ainsi, la distinction entre métropoles et espaces ruraux mise en avant dans *La France périphérique* n'est pas la seule lecture géographique qui peut être faite des différences de mobilités en France, mais d'autres différenciations apparaissent.

Les différences géographiques observées ne recourent pas l'opposition métropoles/périphéries rurales. Il existe, en plus de Paris, une France rurale et des petites et moyennes villes de l'Ouest, du Sud-Ouest, du sud du Massif Central, qui est animée par un tissu d'associations promouvant et accompagnant les mobilités de jeunesse. C'est aussi sur ces mêmes territoires que sont concentrés les organismes d'envoi des jeunes en séjours linguistiques. À l'inverse, ces acteurs sont beaucoup moins présents dans la périphérie du Bassin parisien, le Centre et le Nord-Est. Il y a une correspondance qui, en hypothèse, est à investiguer avec la géographie de la France des familles « inégalitaires » (autorité parentale forte et inégalités dans les fratries) dans cet arc rural et urbain de l'Ouest et du Sud de la France, alors que le Bassin parisien et le Nord-Est de la France relèvent d'une France des familles « égalitaires » (Le Bras et Todd, 2013). Que ces mobilités et échanges soient effectués par choix ou par défaut (pour donner des projets aux jeunes), ils existent dans certains territoires ruraux et de petites et moyennes villes en France, ce qui permet déjà de

Figure 1 : Subventions Erasmus + pour les actions de mobilité des jeunes en France par communes en 2015



Source : Erasmus + France Jeunesse et sport, résultats des sélections des dossiers de l'action-clé 1 : Mobilité des jeunes et des acteurs de jeunesse, pour les trois rounds de 2015

Xavier Michel@UMR ESO Caen, 2016

remettre en cause l'hypothèse du manque d'ouverture du monde rural vis-à-vis de l'étranger, et en outre de lancer l'hypothèse de différences de projets selon des territoires régionaux ou micro-régionaux, donc en dépassant le contraste rural/urbain/métropole.

III- LES MOBILITÉS SONT DES RAPPORTS MAÎTRISÉS AUX PARCOURS QUEL QUE SOIT L'ESPACE

Les mobilités sont-elles dépendantes d'un territoire d'émission favorable? Une troisième voie considère que les mobilités dépassent les cadres d'analyse par catégories de communes et par territoires pour inviter à une approche « individualiste » (Cailly, 2007) prenant en compte les flux, les mouvements et non les stocks (Piolle, 1991). La mobilité des individus et des familles se fonde sur une combinaison d'espaces pratiqués et en projet: le lieu de domicile actuel n'est pas le seul facteur des mobilités.

3-1 Les trajectoires de mobilités résidentielles et quotidiennes dans les territoires

Les travaux portant sur la différenciation de la mobilité des individus dans un type de territoire indiquent tout d'abord un effet de l'histoire résidentielle familiale. Les espaces périurbains accueillent des nouveaux venus, pouvant être en difficulté pour certains, mais le tableau est réducteur : ces espaces comprennent aussi des nouveaux installés plus aisés, et d'anciennes familles locales (Escaffre, Gambino, Rougé, 2007 ; Bossuet, 2006). L'espace vécu et la mobilité diffèrent selon les trajectoires spatiales personnelles et familiales, induisant différentes représentations de la ville et de la campagne (Cailly, 2007), chacun faisant différemment avec chaque polarité : ville et/ou campagne étant de simples espaces utilitaires, ou des espaces vis-à-vis desquels se développent une géographie sensible (sentiments d'affection, d'appartenance) et un bien-être. Dans les trajectoires d'installation résidentielle, les espaces périurbains, ruraux et des petites villes ont été reliés de façon assez importante avec la notion de contrainte, portée justement par une représentation de « stocks » résidentiels.

Premièrement, l'attrait des aménités de ces espaces est aussi à considérer pour comprendre la mobilité de ceux qui s'y installent. Deuxièmement, la combinaison de la mobilité résidentielle avec les mobilités quotidiennes (chaque jour ou chaque semaine) et hors-quotidiennes, permet d'identifier différentes trajectoires dans une géographie des mouvements, notamment pour les jeunes (Gambino, 2008) : tâtonner, circuler localement, ou évoluer entre ville et campagne. L'analyse de la mobilité des jeunes de zones urbaines sensibles de Seine-Saint-Denis (Oppenchain, 2012) révèle une diversité de profils dans les rapports à l'espace extérieur, à Paris et aux projets de vie et de mobilité résidentielle. Plusieurs catégories de jeunes ont des difficultés d'insertion et de mobilité et ne se projettent pas dans la métropole : « les adolescents du quartier », « les filles de bonne famille » (même si une partie d'entre elles souhaitent un avenir à Paris), ou exercent une confrontation non-maîtrisée avec la métropole : « les guerrières ». D'autre part, « les flâneurs », appréciant au cours de leur adoles-

cence les espaces de la métropole parisienne, ont des projets de mobilité résidentielle et d'ascension sociale liés à Paris. Selon les trajectoires résidentielles et les cadres familiaux, les mobilités actuelles mais aussi les projets d'avenir diffèrent.

3-2 Les mobilités touristiques et du temps libre des habitants ruraux et périurbains comme capacité à maîtriser les environnements pratiqués

La prise en compte conjointe des mobilités de loisirs et des mobilités résidentielles permet d'identifier les mobilités des habitants ruraux et périurbains selon leurs appréciations de chaque catégorie d'espace. Cinquante entretiens avec les habitants de ces espaces (dans l'Allier, le Finistère, la Haute-Savoie) ont permis de révéler plusieurs rapports de mobilité entre la ville et l'espace rural à travers l'analyse de leurs pratiques touristiques (Michel, 2006).

Les habitants ruraux et périurbains perçoivent la ville de deux manières : soit négativement, soit comme un espace intermédiaire et utilitaire. La perception négative renvoie à une difficulté à pratiquer la ville, à partir d'expériences de longue durée ou de séjours touristiques qui se sont plutôt mal passés, en tout cas pour lesquelles les personnes enquêtées relatent des problèmes environnementaux : « j'étouffe, moi, en ville, je suis mal quand je vais en ville » (habitante d'une commune rurale de l'Allier). Plus précisément, la dimension sanitaire est convoquée : « je reviens avec des maux de tête, quand je vais en ville » (habitante d'une commune de montagne de Haute-Savoie), ou, pour une ancienne citadine revenue en espace rural : « en ville, j'étais tout le temps le nez piqué qui éternuait, j'étais pas bien ». Manque de mobilité, incapacité à s'adapter et à bien être en ville pour certaines personnes : oui, assurément, mais ces propos amènent à considérer un espace vécu d'habitants ruraux qui ne se sentent pas (seulement) en périphérie et pas (forcément) en difficulté dans leur vie à la campagne, mais pour qui l'espace rural est leur choix, leur cadre de vie préféré et agréable. La ville est aussi intégrée dans des parcours et des stratégies d'usage des espaces d'excursion en étant un espace intermédiaire et utilitaire : « plutôt pour monter au sommet des puys, oui, pour le paysage. On en profite, en passant par Clermont, pour

faire les magasins, en passant par Volvic, aussi » (habitant d'une commune rurale de l'Allier) : l'objectif est la promenade sur les puys, pas Clermont-Ferrand, qui n'est pensée que comme le lieu des achats. La maîtrise de l'espace urbain peut être moins élevée, même dans une temporalité éphémère :

« on va aller un petit coup au musée, ça c'est intéressant, mais c'est des petites lumières dans une grande chose bien sombre. C'est toujours pareil. Je subis la ville pour pouvoir apprécier les choses intéressantes qu'il y a dedans » (habitant d'une commune de montagne de Haute-Savoie).

D'autre part, la préoccupation de la majorité des habitants ruraux et périurbains interrogés dans cette enquête qualitative est la préservation de leur environnement. Cette dimension est fortement liée à leur mobilité, car leurs parcours en campagne tiennent une place importante dans leur bien-être. La crainte des dégradations paysagères et environnementales est un thème majeur, et la mobilité est alors considérée comme savoir parcourir la campagne préservée :

« Quand je vais un petit peu plus loin, dans des zones où c'est vraiment encore la campagne, tout de suite, je suis soulagée, ça me rassure, je me dis, c'est bon, ils sont pas venus envahir tout encore [...]. Le calme, la beauté des couleurs, la vie des animaux, les oiseaux, des petites bestioles, même si je les aime pas beaucoup [...]. Mais autrement, ça fait partie de ma vie. Si j'avais plus du tout ça devant moi, je crois que je paniquerais » (habitante d'une commune périurbaine du Finistère).

La préservation de l'espace rural, c'est aussi la possibilité d'une pratique lente :

« Moi, en voiture, j'apprécie pas du tout le paysage quand on roule vite [...]. C'est pour ça que je fais quasiment beaucoup de choses à pied, parce que j'apprécie beaucoup, ça va déjà moins vite, et puis quand on a envie de s'arrêter, on s'arrête » (habitant de l'Allier).

Ce qui amène à concevoir la mobilité comme capacité à entrer en contact avec l'environnement et pas seulement comme capacité à aller vite et loin.

Enfin, la mobilité des ruraux et périurbains se perçoit dans les rapports éclairés qu'ils exercent dans les visites d'autres campagnes. Ils développent des mobi-

lités inter-rurales, en étant intéressés par la comparaison entre leur environnement et les autres. Ces mobilités s'exercent à deux échelles. D'une part, elles relèvent de changements de proximité, justifiant le choix d'une résidence de vacances en espace rural : « En montagne, on prend un vélo ou une voiture et on peut très bien sortir rapidement, de la vallée justement, et puis de retrouver tout de suite le grand air. Il y a une notion d'espace-temps, là aussi. Quand on est en plein milieu d'une ville, effectivement, avant de retrouver la campagne, ça peut être assez stressant » (habitant périurbain du Finistère). Certains déplacements ruraux de proximité apparaissent plus intéressants que des déplacements longs, mettant en évidence la capacité à découvrir, différencier, comparer et apprécier les espaces à grande échelle plutôt que d'expérimenter un « effet-tunnel » à grande vitesse. D'autre part, lorsque d'autres régions sont visitées, la comparaison s'exerce avec son espace rural du quotidien. Les techniques agricoles et d'entretien du paysage sont confrontées et évaluées : « Ils sont toujours à la faux, là-bas [dans le Jura]. C'est pas mal, là-bas. Il y a des bois, il y a des scieries » (habitant rural de l'Allier). Ce qui importe n'est pas la longue distance et la recherche à tout prix de l'altérité, mais l'investigation d'espaces plus ou moins voisins par une mobilité de proximité qui s'exerce en fait au-delà des grands réseaux de la mondialisation en matière de rencontres avec les paysages et les populations.

CONCLUSION

Ainsi, la mobilité est à investiguer dans ses différentes dimensions, d'une part s'agissant des différents espaces-temps (trajectoires résidentielles, déplacements touristiques, navettes quotidiennes), d'autre part s'agissant du mode de relation avec l'environnement. Être mobile, ce n'est pas que circuler beaucoup, vite et loin, c'est aussi savoir entrer en contact et apprécier les relations avec les environnements « naturels » et humains. À la question : « quels habitants sont les plus mobiles ? », il ne peut donc pas y avoir une seule et simple réponse. Les habitants des métropoles se déplacent certes, en moyenne, plus, plus vite et plus loin que les habitants des espaces ruraux, périurbains et des petites villes. Mais les classements statistiques ne permettent pas d'atteindre

une information qualitative en matière de pratiques maîtrisées des parcours des ruraux et périurbains dans les campagnes et en ville. Ceux-ci développent des circulations, au quotidien et dans le hors quotidien, qui leur permettent aussi de s'ouvrir à d'autres espaces, d'atteindre les lieux définis comme objectifs et d'avoir des rapports sensibles maîtrisés avec ces lieux. Ceux-ci sont alors plus que des périphéries. Ce sont des repères centraux, le cadre de leur existence qui, à grande échelle, est vécu non pas sur un mode sédentaire mais mobile, non pas comme une contrainte mais comme un choix. La mobilité doit être comprise à partir des espaces de représentation et des pratiques spatiales de chacun, et non à partir de supposées normes confinantes aux jugements de valeur.

RÉFÉRENCES

- BERGER M., BOULEAU M., MANGENEY C., 2015, « Les périurbains franciliens: vers de nouveaux comportements de mobilité? », *EchoGéo*, n° 34, <http://echogeo.revues.org/14399>
- BIDEJ J., WAGNER L., 2012, « Vacances au bled et appartenances diasporiques des descendants immigrés algériens et marocains en France », *Tracés Revue de Sciences Humaines*, n° 23, p. 113-130, <https://traces.revues.org/5554>
- BIGOT R., CROUTTE P., DUFLOS C., 2009, « Les différences de modes de vie selon le lieu de résidence », *CREDOC, Cahier de recherche*, n° 259 <http://www.credoc.fr/pdf/Rech/C259.pdf>
- BLANCARD S., DETANG-DESSENDRE C., RENAHY N., 2016, *Campagnes contemporaines Enjeux économiques et sociaux des espaces ruraux français*, Quae, 168 p.
- BOSSUET L., 2006, « Peri-rural populations in search of territory », *Sociologia Ruralis*, n° 3, p. 214-228.
- BUISSON C., ROURE E., 2013, *Lutter contre la fracture touristique*, Contrôle général économique et financier, 205 p. http://www.economie.gouv.fr/files/rapport_lutter_contre_fracture_sociale_buisson_tome1_0.pdf
- CAILLY L., 2007, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de Géographie*, n° 654, p. 169-187. <http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2007-2-page-169.htm>
- CAILLY L., DODIER R., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires: différenciations sociales, démographiques et de genre », *Noréis*, n° 205, p. 67-80. <http://norois.revues.org/1266>
- CAIRE G., 2005, « Les nouvelles frontières du non-départ en vacances des ruraux et des urbains: fracture sociale ou stratégie spatiale? », in ARLAUD S., JEAN Y., ROYOUX D. (dir.), *Rural-urbain Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Presses Universitaires de Rennes, p. 391-307.
- Commissariat général au Développement Durable, 2010, *Mobilité régulière et locale, Statistiques de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008 et de l'Enquête Transports et Communications 1994*, <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/trv/deplacement-mobilite/mobilite-reguliere-locale.html>
- DEBARBIEUX B., 2005, « Obsolescence ou actualité de quelques objets géographiques modernes. À propos de la ville, de la campagne, du périurbain... », in ARLAUD S., JEAN Y., ROYOUX D. (dir.), *Rural-urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Presses Universitaires de Rennes, p. 15-33.
- Direction Générale des Entreprises, 2012, *Les déplacements touristiques des Français*, Mémento du tourisme Édition 2011, 32 p. http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/udes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2012/deplacements-touristiques.pdf
- Direction Générale des Entreprises, 2015, *Mémento du tourisme Édition 2015*, 148 p. http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/udes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2015/2015-12-Memento-tourisme.pdf
- DJIRIKIAN A., 2004, « La géographie de la pauvreté en Ile-de-France », Séminaire « Paris, un laboratoire », INED, 24 p. http://alexandredjirikian.free.fr/A_Djirikian_-_Geo_de_la_pauvrete_en_IDF_-_2004.pdf
- DUBUCS H., DUREAU F., GIROUD M., IMBERT C., ANDRE-POYAUD I., BAHOKEN F., 2011, « Les circulants entre métropoles européennes à l'épreuve de leurs mobilités. Une lecture temporelle, spatiale et sociale de la pénibilité », *Articulo*, 7, <https://articulo.revues.org/1810>
- ESCAFFRE F., GAMBINO M., ROUGÉ L., 2007, « Les jeunes dans les espaces de faible densité: D'une expérience de l'autonomie au risque de la captivité », *Sociétés et Jeunes en Difficulté*, n° 4 « Circulations juvéniles et usages adolescents de l'espace », <http://sejed.revues.org/1383>
- GAMBINO M., 2008, *Vivre dans les espaces ruraux de faible densité de population: pratiques et représentations des jeunes dans le Périgord vert (France) et le Rural Galway (Irlande)*, Université de Toulouse 2, Thèse de Doctorat en Géographie, 376 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01151094>

- GRIMAL R., 2010, « Mobilité à longue distance : plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture », *La Revue du CGDD*, « La mobilité des Français », p. 123-150, décembre.
<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/c/revue-cgdd-mobilite-francais.html>
- GUILLUY C., 2014, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Flammarion.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, 2014, *Voyages franciliens Étude des déplacements longue distance émis et reçus par la région Ile-de-France*, IAU Ile-de-France, février, 60 p.
http://www.omnil.fr/IMG/pdf/voyages_franciliens_iau.pdf
- JOUFFE Y., CAUBEL D., FOL S., MOTTE-BAUMVOL B., 2015, « Faire face aux inégalités de mobilité Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en région parisienne », *Cybergeo: European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 708, mis en ligne le 19 janvier 2015. <http://cybergeo.revues.org/26697>
- KAUFMANN V., JEMELIN C., 2004, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », *Colloque Espaces et Sociétés aujourd'hui*, UMR ESO, 10 p. <http://eso.cnrs.fr/fr/manifestations/pour-memoire/espaces-et-societes-aujourd'hui/la-motilite-une-forme-de-capital-permettant-d-eviter-les-irreversibilites-socio-spatiales.html>
- LE BRAS H., TODD E., 2013, *Le mystère français*, Seuil, 327 p.
- MICHEL X., 2005, « De la résidence au reste du monde, le déploiement des espaces de loisirs », poster scientifique du *Festival International de Géographie 2005 Le monde en réseaux Lieux visibles, liens invisibles*. http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2005/expo/posters/ladyss/michel.html
- MICHEL X., 2006, *Ecrire les espaces des présences éphémères Géographie des incursions vers les lieux du patrimoine*, Université Paris 1, Thèse de doctorat en Géographie, 476 p.
- MOTTE-BAUMVOL B., 2007, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 5, p. 897-919. <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-5-page-897.htm>
- NICOLAS J.-P., VANCO F., VERRY D., 2012, « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 1, p. 19-44. <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2012-1-page-19.htm>
- OPPENCHAIM N., 2012, *Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation: une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*, Université Paris Est, Thèse de Doctorat en Sociologie, 596 p. <https://tel.archives-ouvertes.fr/pastel-00715300v2>
- PIOLLE X., 1991, « Mobilité, identités, territoires », *Revue de Géographie de Lyon*, n° 3, p. 149-154.
- TALANDIER M., 2007, *Un nouveau modèle de développement hors-métropolisation Le cas du monde rural français*, Université Paris Est, Thèse de Doctorat en Urbanisme, Aménagement et Politiques urbaines, volume I: 379 p., volume II: 99 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-00841931/document>
- THOMSIN L., 2001, « Un concept pour le décrire: l'espace rural rurbanisé », *Ruralia*, n° 9, 14 p. <http://ruralia.revues.org/document250.html>
- VIARD J., POTIER F., URBAIN J.-D. (dir.), 2002, *La France des temps libres et des vacances*, Éditions de l'Aube, 230 p.