



HAL
open science

De la proximité en tant que ressource territoriale à la proxibilité en tant qu'actif territorial. Pour une société hyperproxible dans un monde en transitions.

Nicolas Lebrun

► To cite this version:

Nicolas Lebrun. De la proximité en tant que ressource territoriale à la proxibilité en tant qu'actif territorial. Pour une société hyperproxible dans un monde en transitions.. GéoProximitéS, 2024, 4-2024. hal-04522548

HAL Id: hal-04522548

<https://hal.science/hal-04522548>

Submitted on 26 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License



De la proximité en tant que ressource territoriale à la proxibilité en tant qu'actif territorial. Pour une société hyperproxible dans un monde en transitions.

From proximity as a territorial resource to proxibility as a territorial asset. For a hyperproxible society in a world in transition.

Résumé : Alors que le terme proximité fait face à une inflation d'usages plus ou moins balisés, cet article propose des éléments de clarification. Pour cela, il me semble utile d'appliquer le binôme ressource/actif, proposé il y a 30 ans par G. Colletis et B. Pecqueur, à l'étude des proximités. Cette distinction entre le potentiel et l'activation, repose sur la même logique que celle présente dans le binôme motilité/mobilité proposé par V. Kaufmann à l'aube des années 2000. Cela permettra ensuite de revenir sur ce qui fait de la proximité une ressource, afin que son invocation se fasse à bon escient. On constate ainsi que l'entrée mobilité prend trop de places dans l'appréhension de la valorisation de la proximité. Mais, à l'heure où des transitions environnementales sont plus que nécessaires, un usage maximisé et raisonné de la proximité apparaît nécessaire. Dès lors, la recherche de ce que j'appelle une société hyperproxible doit être un objectif assumé.

Mots-clés : proximité, ressource, actif, transitions, mobilité, géographie, économie territoriale.

Abstract: At a time when the term proximity is facing an inflation of more or less well-defined usages, this article proposes some elements of clarification. To this end, I believe it would be useful to apply the resource/asset binomial, proposed 30 years ago by G. Colletis and B. Pecqueur, to the study of proximities. This distinction between potential and activation is based on the same logic as the motility/mobility binomial proposed by V. Kaufmann at the dawn of the 2000s. This will enable us to return to what makes proximity a resource, so that it can be invoked wisely. We can see that mobility takes up too much space in our understanding of the value of proximity. However, at a time when environmental transitions are more than necessary, a maximized and reasoned use of proximity

seems necessary. The search for what I call a hyperproxible society must therefore be an accepted objective.

Keywords: proximity, resource, active, transitions, mobility, geography, territorial economy

Il y a près de 30 ans, Gabriel Colletis et Bernard Pecqueur (1993) ont « *suggéré de distinguer une ressource, qui existe à l'état latent ou virtuel, et le processus de sa valorisation ou révélation sous forme d'un actif* » (Colletis et Pecqueur, 2005). Or, le constat de départ de la réflexion développée dans cet article est que l'étude des proximités aurait beaucoup à gagner d'une clarification dans son champ du binôme potentiel latent / potentiel activé, ou, pour reprendre la terminologie de Pecqueur et Colletis, du binôme ressource / actif. Il pourrait être pertinent d'envisager en quoi la proximité peut être envisagée comme une ressource territoriale.

Dès lors, le but de cet article est double : apporter une proposition de clarification conceptuelle sur ce binôme ressource / actif appliqué à l'étude des proximités. Et voir en quoi celle-ci permettrait de recentrer l'usage du terme proximité, victime d'une surabondance d'usages et représentations mal balisés, vers une forme pleine et entière de la proximité que je qualifierai d'hyperproxibilité.

- Pour ce, nous allons dans un premier temps voir que cette distinction potentiel / actif, existe déjà pour une notion connexe : celle de mobilité. Il nous faut nous en inspirer.
- C'est peut-être ce qui explique ce primat de la mobilité sur la proximité : trop souvent on pense agir sur la proximité en usant du levier de l'amélioration des mobilités. C'est pourquoi dans un second temps, il me semble nécessaire de découpler la

proximité de la mobilité.

- Par voie de conséquence il faut redonner ensuite une autonomie à la proximité en tant que concept pour éviter de voir de la proximité valorisée partout. Cela suppose de recentrer la proximité sur ses valeurs propres : comment bien mettre en valeur une ressource si on n'en saisit pas l'essence même ?
- Alors seulement nous pourrions envisager une forme de valorisation ultime du potentiel de la proximité. Celle d'une proximité souhaitable et assumée pour accompagner le Monde dans sa transition environnementale : ce que je qualifie de société hyperproxible.

1. Le binôme proximité / proxibilité

1.1. Un besoin pour éviter l'invocation comme résultat

La proximité est partout. Présente dans les discours des acteurs, elle a été déclinée comme solution miracle autant que comme produit marketing territorialisé. On parle tout aussi facilement de commerce de proximité que de police de proximité, comme si l'inscription décrétée d'un acteur économique ou institutionnel ou d'un outil dans une échelle territoriale suffisait à confirmer sa capacité à agir sur le territoire à cette échelle.

Le risque de *proximity-washing* est grand, tant l'évocation de la proximité comme recours est mobilisée. Pourtant l'usage des proximités ne se décrète pas, il se construit par l'appropriation éventuelle et les dynamiques fluctuantes des pratiques et des activités des individus face à une offre ou une ressource de proximité. De fait la proximité n'est qu'un potentiel, un potentiel qui reste à activer comme l'affirme indirectement Delphine Gallaud (2018) :

« L'affirmation que les proximités géographiques comme

organisées sont « neutres par essence » (Torre, 2009, p. 66) est au cœur du cadre d'analyse de l'économie des proximités, ce qui conduit à dire que c'est le sens que les acteurs donnent à leur action qui va leur faire rechercher les proximités pour les activer, ou au contraire les pousser à ne pas les privilégier (Torre, 2009). » (Gallaud, 2018)

Elle ne fait que s'inscrire dans la continuité de l'analyse d'André Torre qui l'affirmait clairement en 2009, plus spécifiquement sur la proximité dite organisée :

« On peut habiter dans le même immeuble que des voisins que l'on ne connaît ou ne fréquente pas, ou encore être localisé à proximité d'une entreprise avec laquelle on n'entretient aucun rapport. On dira alors que le potentiel de Proximité Géographique reste inactivé, ou non mobilisé. (...) La Proximité Organisée est elle aussi un potentiel, éventuellement à activer. » (Torre, 2009)

Pour autant, ce binôme potentiel / activation ne semble pas encore suffisamment mis en valeur, au moins d'un point de vue conceptuel. Or, minimiser la distinction ressource / actif lorsqu'on parle de la proximité c'est donc prendre le risque, sciemment ou non, d'instrumentaliser la proximité en la présentant comme solution, alors qu'en fait elle n'est le plus souvent qu'une incitation à sa propre activation, ne préjugant en rien de l'atteinte des résultats escomptés.

Ainsi, par exemple, définir en théorie le commerce de proximité est simple. Dans la définition de la proximité pour *Géoconfluences* que je proposais en 2022, je le définissais ainsi : « le commerce de proximité est une offre marchande

adaptée à une aire de chalandise dans laquelle les mobilités douces pour s'y rendre sont possibles. » (Lebrun, 2022). Mais possible ne veut bien entendu pas dire effectif : il fut un temps où le commerce de proximité était un acteur majeur de la vie du quartier ou de village, le recours à d'autres lieux marchands, notamment le centre-ville ou la ville voisine, se manifestant seulement par une consommation moins fréquente répondant à un besoin anormal. Aujourd'hui des lieux plus distants, inaccessibles par les métriques pédestres, peuvent répondre à des usages de consommation banale de proximité, rendant *de facto* le commerce dit de proximité, celui présent en bas de nos immeubles ou à deux rues de chez nous, comme un simple commerce de dépannage. On a donc un même potentiel de proximité pour deux modes d'usages très différenciés parce qu'entre-temps nos pratiques spatialisées de consommation ont évolué. Le commerce de proximité reste bien un commerce de proximité – il n'a pas changé de place – mais l'activation du potentiel représenté par cette proximité se fait de façon moins efficiente.

1.2. Un concept complémentaire à celui de motilité

La distinction potentiel / potentiel activé ou ressource / actif est présente dans l'approche d'autres concepts spatialisés. Ainsi, il y a plus de 20 ans, Vincent Kaufmann proposait le concept de motilité (Kaufmann, 2002). Le binôme motilité-mobilité renvoie depuis lors à une logique potentiel/activation. Il n'existe pas, à ma connaissance, de distinction terminologique aussi claire lorsqu'on parle de proximité.

Or, en 2022, je définissais la proximité ainsi :

« La proximité est une configuration spatiale dans laquelle la distance est suffisamment réduite pour que des effets, des usages et

des pratiques spécifiques se développent, qui n'existent plus dans des situations où la distance vient à croître. » (Lebrun, 2022).

Aujourd'hui, plutôt que « *se développent* » je serais tenté de préciser « *puissent potentiellement se développer* ». En effet, la proximité n'est pas toujours valorisée à sa juste mesure. Je me dois donc de faire évoluer mes propres référents pour affiner ma proposition terminologique.

Dès lors, je propose de parler de *proxibilité*, pour parler de l'activation de la mise en valeur d'une forme de proximité. La *proxibilité* c'est alors la valorisation de la proximité ou d'une de ses dimensions. Si plusieurs types de proximité valorisables s'offrent à moi (par exemple la distance-temps, la distance euclidienne, la distance-coût), je n'active préférentiellement qu'une d'entre-elle, la rendant *proxible*. Le potentiel des autres demeure mais n'est pas nécessairement valorisé. C'est ce qu'il se passe lorsque je choisis de valoriser un espace considéré comme proche parce qu'il est « seulement » à *m* minutes, plutôt qu'un autre seulement à *k* kilomètres ou *e* euros (tableau 1).

2. Une inflation d'usage de la proximité en tant que simple ersatz d'une mobilité assumée.

2.1. La proximité valeur refuge : une mise en proximité abusive.

La proximité est valeur refuge. Au point que son usage est galvaudé, surjoué, détourné. Nous l'avons signifié tantôt. Mais le plus souvent elle est intimement liée à une lecture non pas de la proximité elle-même mais des conditions de la mise en mobilité. Deux exemples à ce titre.

Premier exemple, aujourd'hui alors qu'une prise de conscience environnementale semble enfin s'opérer, les acteurs du secteur automobile, mais aussi les acteurs publics qui accompagnent cette transition énergétique, mettent en scène nos mobilités. Modifier nos pratiques de mobilités n'étant pas un objectif assumé, il s'agit de revendiquer une mobilité « propre » qui s'apparente à une mise en proximité. Le véhicule à motorisation électrique vanté dans les clips publicitaires, sait en quelques secondes quitter la ville pour se retrouver dans de grands espaces naturels, où il est tout autant à sa place puisqu'il est

Tableau 1 : Du potentiel au potentiel activé (Lebrun, 2024)

Elément structurant	Potentiel	Potentiel activé
Le déplacement	<i>Motilité</i> : fait de pouvoir potentiellement être mobile (adj : motile)	<i>Mobilité</i> : fait de se déplacer et donc de valoriser une motilité (adj : mobile)
La distance réduite	<i>Proximité</i> : fait de pouvoir potentiellement valoriser une distance réduite (adj : proche)	<i>Proxibilité</i> : fait d'activer par ses pratiques une pratique de proximité et donc de valoriser une situation de proximité (adj : proxible)

zéro émission. Tout se passe comme si, le changement d'énergie avait rapproché tant par la symbolique que par la distance euclidienne, des espaces éloignés. Pourtant, rien n'a changé en termes de distance : nous ne sommes en rien dans une incitation à davantage de proximité, mais bel et bien dans des propositions marketing qui visent à nous rassurer sur le fait que notre potentiel de mobilité n'est en rien dégradé par le changement d'énergie.

Second exemple, en 2022, une enseigne d'hypermarché lance un nouveau positionnement marketing. L'enseigne Cora se définit comme « l'hyper proximité » jouant sur l'ambiguïté du mot hyper superlatif/magasin. Il s'agit de vanter une enseigne qui concilierait les avantages, notamment relationnels, du petit commerce de proximité, et l'offre pléthorique de l'hypermarché. Hormis la multiplication des modes de vente (magasin, drive, livraison à domicile), déjà amorcée depuis plusieurs années, rien n'a changé : l'hypermarché reste un temple de la consommation avant tout conçu pour s'y rendre en automobile. Et tant le drive que la livraison à domicile sont des modes d'accès au produit qui transfèrent au mieux sur la logistique des éléments de mobilités du consommateur (Pernod, 2016). De fait, ils ne créent en rien de la proximité activée : ils nous occultent simplement un certain nombre d'effets de la mobilité.

2.2. Découpler la proximité de la motilité technique : vers une proximité raisonnée

L'amélioration de la motilité technique est alors mise avant comme un moyen d'élargir le champ des proximités : il s'agit donc de rendre les lieux plus proxibles, ceux-ci ne devenant pas plus proches pour autant, en ce sens que la proximité géographique (Pecqueur, 2018) demeure inchangée.

Il s'agit d'alors de basculer d'une

dimension de la proximité à une autre pour la transcender : la distance-temps du TGV rend Paris plus proche de Lille que d'Amiens, faisant oublier la distance euclidienne, la distance-coût de l'avion rend plus proche Paris de Marrakech ou d'Ibiza que du sud de la France, faisant oublier les tarifs souvent déraisonnables du train à grande vitesse. Changer de type de distance, c'est jouer sur la proxibilité du lieu, pour améliorer ses proximités, en valorisant l'un plutôt qu'une autre. On bascule donc d'un référentiel de mobilité à un autre pour intégrer une amélioration de la motilité, comme si le déplacement était le référent permettant d'établir la proxibilité. Or nous l'avons vu, il est celui permettant d'établir la mobilité. Pour autant, on ne valorise pas un potentiel de proximité : on se contente d'en changer les modalités de la définition.

Si on reprend les éléments avancés précédemment, cela revient à dire que la mise en proxibilité mise de façon quasi systématique sur la mise en valeur de la proximité qui nous renforce dans le confort de la mobilité. Cela peut-être de façon consciente ou inconsciente : si l'amélioration de la distance-coût liée à une mobilité me permet d'aller plus loin, alors je vais légitimement me demander si cela ne vaut pas le coup de bénéficier de cette opportunité d'élargir le champ des possibles. L'élargissement permanent des horizons touristiques s'inscrit sur ce constat. C'est déjà ce que remarque le géographe Emile Flament en 1975 dans *Noroi* lorsqu'il évoque l'impact, presque tautologique, de l'avion sur le développement des destinations :

« L'essor du tourisme dans les pays en voie de développement (suffira) à rappeler combien l'avion et les nouvelles conditions du transport aérien ont provoqué un nouvel élargissement des horizons touristiques et l'internationalisation des espaces de loisirs. » (Flament, 1975)

3. Les valeurs de la ressource proximité

3.1. Une valeur indépendante de la capacité à être mobile

Pour autant, si l'élargissement de la proximité est permis par l'amélioration de la motilité, peut-être faudrait-il envisager avec plus de discernement les conditions de la mise en proxibilité. En effet, il convient de découpler la proximité de la motilité technique : ce n'est pas parce que je peux plus facilement être mobile que je dois nécessairement redéfinir mes proximités.

C'est ce que font les touristes qui délibérément renoncent aux destinations lointaines, celles où on se rend en avion, au motif que ce mode de déplacement n'est pas suffisamment responsable. C'est ce que font les citadins qui privilégient la marche pour se rendre à la boulangerie du quartier, quand bien même ils auraient pu le faire plus rapidement en auto. En quelque sorte, ils conditionnent la conversion de la motilité en un type de mobilité plutôt qu'un autre, à l'impact environnemental de la proxibilité mobilisée. La dialectique proximité-motilité est alors inversée. Quitte parfois à renoncer à certains types de mobilités. La proximité raisonnée c'est celle qui va faire que notre définition de la proximité s'adapte à son impact potentiel. Cela ne veut pas dire que je renonce à la mobilité : ça veut dire que la redéfinition de la limite entre le proche et le lointain fait que j'y réfléchirais à deux fois.

3.2. La proxibilité comme acquis social, au même titre que la mobilité.

Néanmoins, certains leviers d'augmentation de la capacité à être mobile sont les mêmes que ceux qui permettent une augmentation de la capacité à valoriser la proximité. C'est notamment la dimension sociale de cette

valorisation qui est la plus discriminante. Aujourd'hui ce sont ceux qui ont le plus les moyens techniques et financiers d'être mobiles, qui ont aussi le plus les moyens socio-économiques d'être proxibles. Parce que la proxibilité, au même titre que la mobilité, a un coût : celui de la centralité. C'est le fait de pouvoir se permettre d'habiter en un endroit à proximité immédiate d'aménités. C'est le fait de pouvoir se permettre, si on le souhaite, d'habiter non loin de son lieu de travail pour ne pas passer des heures dans les transports. C'est la possibilité d'être flexible dans son rapport aux localisations. C'est aussi pour cela par exemple que les sociologues Marchal et Stébé voient dans le Droit à la ville de Lefebvre un droit à la centralité (Marchal et Stébé, 2013 ; Lebrun, 2023).

3.3. Ne pas oublier que la proximité est un actif latent

A l'inverse, la valorisation de la proximité n'est en rien automatique : ce n'est pas parce que je vais pouvoir tout faire à proximité que je vais nécessairement le faire. Trop de réflexions sur la proximité supposent qu'il suffit un « choc d'offre » de proximité pour que je sois tenté d'en faire usage.

Mais créer les conditions de la proximité, sous quelque forme que ce soit, ne préjuge en rien de l'usage que les habitants vont en faire, et ce quand bien même ils la recherchent. Parce que la proximité rassure, comme le rappelle Florie Colin dans sa thèse :

« Au-delà des pratiques, dans l'imaginaire aussi le besoin d'être proche se fait ressentir, même si dans les faits les habitants ne vont quasiment jamais sur les lieux. J'ai pu comprendre cela grâce aux croisements entre paroles lors des entretiens et observations, ou lorsque je faisais préciser des propos. Les habitants l'expliquent en disant

« si jamais », « au cas où », « au moins c'est possible si je veux ». Cette proximité est donc perçue comme un avantage, qu'ils en profitent réellement ou non. Ils soulignent d'ailleurs que, plus qu'être « là » c'est être « à proximité » (ce qui pour eux se calcule plus en temps qu'en distance [...]) qui leur importe. » (Colin, 2020)

Il va falloir d'abord transformer une proximité rassurante en proximité appropriée, et donc en proxibilité, pour qu'elle soit efficiente.

3.4. Se rappeler que c'est le potentiel spécifique global du territoire qui fait la ressource.

Mais puisque la proximité est ressource, encore convient-il de voir ce qui fait ressource et participe potentiellement à sa mise en valeur. Or, ce n'est pas la distance elle-même qui est ressource : c'est le potentiel global d'interactions spécifiques de l'espace proche qui est ressource.

Prenons un exemple : celui des espaces frontaliers. Si vous améliorez l'accessibilité à la frontière vous ne changez pas pour autant la délimitation de l'espace frontalier. Car celui-ci est multiple : il dépend des mobilités quotidiennes de travailleurs frontaliers, il dépend des représentations que se font les habitants de cet espace, il dépend de qui se sent concerné par la frontière, il dépend des synergies entre acteurs politiques et institutionnels de part et d'autre de la frontière. C'est notamment à partir de ce constat que j'avais conduit une réflexion collective dans le cadre de l'Institut des Frontières et Discontinuités sur les représentations politiques et citoyennes de la frontière franco-belge (Lebrun et al., 2015). Il y a tout un entrelacs de liens complexes qui font que la définition de l'épaisseur d'un espace transfrontalier, tels qu'il est vécu et pratiqué, est à la fois difficile à cerner tout en étant relativement stable et

peu sensible aux soubresauts liés à des facteurs de mise en proximité ponctuels, isolés et fluctuants.

Dès lors, la proxibilité comme ressource est la base même d'un possible système territorial spécifique.

3.4. La cospatialité, comme valorisation maximisée des proximités.

Enfin, il me semble pertinent de rapprocher ces réflexions sur la proximité, de celle qui ont pu être menée en géographie sur la cospatialité, par exemple par Jacques Lévy concernant l'espace urbain (Lévy, 2014). Lévy nous dit que la ville est un espace théorique à zéro dimension en ce sens qu'elle est négation de la distance puisqu'elle concourt à tout rassembler en un point. Elle est pour lui conjonction de densités et de diversité, et donc consubstantielle de la cospatialité. Lévy en déduit qu'il y a un décalage infini dans la ville entre ce qu'on y fait et ce qu'on pourrait y faire (Lévy, 2014). Ça veut donc dire que la ville serait l'espace de la proximité et de la proxibilité par excellence. La proxibilité c'est donc cela aussi : une valorisation du potentiel de la proximité telle que la ressource semble inépuisable. Dès lors, produire une proximité a minima qui repose sur un élément ténu de mise en valeur de la faible distance est sans intérêt. Une réelle proximité ne peut reposer que sur une insatiable volonté de favoriser des interactions qui ne pourraient se faire ailleurs.

4. Etre hyperproxible

4.1. L'hyperproximité : un terme pour un objectif à atteindre.

Cette volonté de valoriser au mieux l'ensemble des éléments de ressources qui permettent à la proximité de s'épanouir, relève de ce que je qualifie de démarche de valorisation de l'hyperproximité.

L'hyperproximité est cet absolu, cette proximité pleine et entière assumée, y compris dans ses composantes environnementales et sociétales, celle où la proximité n'est pas mise en valeur

par un de ses multiples artefacts, mais par la mise en système de l'ensemble de ses composantes. L'hyperproximité doit dès lors être pensée comme écosystème territorial. (tableau 2)

Tableau 2 : De la proximité à l'hyperproximité (Lebrun, 2024)

Proximité : potentiel partiel lié à une distance réduite	Proximité : mise en valeur du potentiel lié à une forme de proximité
Hyperproximité : potentiel systémique lié à la prise en compte des proximités techniques, sociales et environnementales	Hyperproximité : idéal de proximité reposant sur la valorisation systémique maximisée des proximités techniques, sociales et environnementales

4.2. Bien plus que de l'hypomobilité

De même que le parallèle avec le concept de motilité de Kaufmann me paraissait opportun, il est tout à fait possible d'en faire un autre avec le concept d'hypermobilité, datant lui aussi du tout début des années 2000, et associé au britannique John Adams.

L'hypermobilité c'est, selon Adams, percevoir la liberté de se mouvoir comme une possibilité libératrice, comme une liberté conquise. Les profils des individus hypermobiles se sont d'ailleurs diversifiés depuis lors (Frétigny, 2015). Mais Adams nous rappelait déjà que cette liberté nouvelle n'est que trop chèrement acquise :

« Mobility is liberating and empowering. But you can have too much of a good thing. The growth in the numbers of people exercising their freedom and power is fouling the planet and jamming its arteries ». (Adams, 2000).

Pour lui, le progrès technique, notamment en termes de qualité environnementale

du déplacement ne saurait être la solution pour justifier cette fuite en avant :

« Even if we devise non-polluting, congestion-free modes of transport, and all work from home, we will still pay a very high price for hypermobility » (Adams, 2000).

Près de 25 ans après, le constat semble tout autant d'actualité. Mais doit-on voir dans l'hypomobilité, pour reprendre la terminologie d'Adams, comme une restriction des libertés, comme un bridage de la motilité ? Ne doit-on pas plutôt voir dans ce que je qualifie d'*hyperproximité*, une façon de mettre en valeur la proximité, une possibilité libératrice de s'affranchir, si on le souhaite, du déplacement ? La liberté serait alors celle de ne pas avoir à être dépendant d'un ailleurs distant, auquel le recours se ferait avec davantage de parcimonie, notamment du fait de son coût environnemental. Être hyperproche c'est alors assumer son hypomobilité, en transformant la contrainte en ressource, qui plus est renouvelable.

4.3. Etre dans une logique d'hyperproximité, ce n'est en rien s'enfermer dans une échelle de proximité

En effet, l'hyperproximité ne doit pas être perçue comme une forme de renoncement à la mobilité. Elle doit à l'inverse, dans une logique de production de la proximité découplée de la mobilité, être envisagée comme une forme de mise en interaction des différents bénéfices des proximités. C'est passer de la proximité raisonnée à la proximité appropriée, celle qu'on ne choisit plus dans un simple souci militant de limitation de l'impact environnemental, mais tout simplement parce qu'elle permet de bénéficier au mieux des aménités et usages du quotidien.

Bien sûr pour demeurer une liberté, elle ne doit pas demeurer exclusive. De même que dans notre sphère individuelle Edward Hall distingue différents rapports entretenus avec nos proximités (ce qu'il appelle la proxémie), dans un champ spatial plus large le périmètre de notre proximité ne saurait être figé.

Pour autant, les réflexions les plus prégnantes sur le besoin de proximité, notamment en ville, reposent sur la définition d'une échelle de la proximité. La présence fonctionnelle se doit alors d'être répartie de façon équilibrée sur le territoire pour répondre à un fonctionnement optimal : c'est celle qu'on retrouve dans les réflexions urbaines qui prônent une réduction drastique des mobilités pendulaires motorisées au profit des seules mobilités douces et donc de la proximité. Ceci renvoie à des préoccupations actuelles mais des réflexions anciennes : c'est le rôle du *neighbourhood unit* chez Clarence Perry (Perry, 1929 ; LeGates et Stout, 2004) ou encore l'éloge de la mixité fonctionnelle chez Jane Jacobs (1961). C'est aussi ce que prône aujourd'hui Carlos Moreno, se réclamant notamment des deux premiers,

en développant son concept de « *ville du quart d'heure* » (Moreno, 2020 et 2021), vision urbaine savamment médiatisée et marketée, reposant sur trois principes simples : la chronotopie (Gwiadzdinski, 2009 ; Kärrholm, 2009 ; Soumagne et alii, 2013), le chrono-urbanisme (Ascher, 1997 et 2002) et la topophilie (Bachelard, 1957 ; Paquot, 2021). C'est donc une forme d'éloge systématisé de la proximité euclidienne (Crozet, 2016), la seule pouvant restreindre les impacts néfastes des mobilités motorisées récurrentes. Mais pour y arriver, la ville du quart d'heure se doit de reposer sur une sollicitation très forte de la fonctionnalité urbaine. Rapporté à des logiques de consommation, cela veut dire que ce primat de l'échelle de la proximité supposerait d'avoir une offre de consommation/services/aménités/équipements à moins de 15 minutes à pied, apte à satisfaire la quasi-intégralité de nos besoins.

Pour ce qui est de la topophilie, et donc l'attachement au lieu, la mise en œuvre est plus compliquée : celle-ci ne se décrète pas par la répartition fonctionnelle mais est le reflet de l'appropriation territoriale.

Mais, si cet éloge de la proximité participait à l'enclavement des parties de la ville, il risquerait fort de devenir inique, s'il implique un accès à une offre fonctionnelle très différenciée selon l'endroit où l'on se situe. Ségrégation spatiale, *gated communities* et ghettos (Pinçon-Charlot, Preteceille et Rendu, 1986 ; Le Goix, 2004 ; Zouari, 2020) sont alors les expressions d'une proximité pedestre permettant l'accès à l'offre différenciée selon le niveau de consommation des habitants de l'aire de proximité. La ville du quart d'heure des uns, ne serait alors pas la ville du quart d'heure des autres. C'est ce qui fait dire à Thierry Paquot (2021) : « *La ville du quart d'heure, c'est de la com' ! Un truc de privilégiés* ». Cela voudrait dire que le respect de l'enjeu environnemental se ferait aux dépens de l'enjeu social. Fort

heureusement il n'en est rien, puisqu'il n'est en en cas question d'opposer motilité et proxibilité, mais juste de faire primer la seconde sur la première.

4.4. L'hyperproximité : tout sauf un processus d'isolement spatial

Une autre façon de contourner le problème serait un appui beaucoup plus fort, aussi imparfait soit-il, sur la « centralité en distanciel » (Lebrun, 2023), et donc la consommation numérique, pour compenser les déséquilibres de l'offre fonctionnelle à 15 minutes. C'est notamment ce point de vigilance que souligne Marco Cremaschi (2022) :

« Une [...] faiblesse concerne l'appel à une réorganisation logistique et numérique profonde visant à rendre la distribution commerciale et les services publics accessibles à vélo ou à pied, ou bien sans même bouger, depuis un appareil connecté. ».

Cela pose des problèmes de dépendance aux GAFA (Cremaschi, 2022) et des problèmes de déport de la mobilité du consommateur sur la mobilité de la logistique. Cela pose aussi un problème d'individuation des proximités chacun s'enfermant dans sa bulle (Goffmann, 1998) rassurante au lieu de chercher à entrer en interaction avec les individus proches : on serait proches les uns des autres sans interagir, donc sans être proxibles.

Jean-Marc Offner (2021) est lui aussi très critique vis-à-vis de la ville du quart d'heure de Moreno mais pour une toute autre raison, qui me semble tout aussi importante :

« Le concept survalorise en effet la proximité, le voisinage, jusqu'à exacerber le «chez soi». Cela est contraire à l'essence même des grandes villes : elles mélangent les placettes de village et les lieux de brassage. Elles attirent les gens de passage, des étudiants,

des touristes... des personnes qui viennent pour profiter de leur bassin d'emploi, de leur vaste offre de services ou de leurs équipements exceptionnels. »

Mais il ne s'agit en rien chez Moreno et d'autres de survaloriser la proximité : il s'agit de penser le rapport à l'espace par un primat de la proxibilité plutôt que par un primat de la mobilité. C'est reconnaître que la valorisation des proximités doit être au cœur du schéma de pensée, la mobilité éventuelle n'étant qu'un recours complémentaire. Et ce sans s'enfermer drastiquement dans une échelle de la proximité, puisque :

- S'enfermer dans l'échelle de la proximité, c'est rendre impossible une présence équitable des formes de consommations anomales, répondant à des besoins très spécialisés et/ou à faible fréquence d'usage. Leur pérennité ne pouvant être garantie sur un territoire d'usage restreint par les mobilités pédestres.

- S'enfermer dans l'échelle de la proximité, c'est oublier que la ville est bien plus que la somme de ces parties, et que l'urbanité n'est permise que par la cospatialité et l'interaction par la mise en connexion entre les habitants et usagers de la ville. La Ville, enfermée dans la seule proximité pédestre, verrait se restreindre sa sérendipité (Lévy, 2004), perdrait ce qui fait ses apories et donc son âme, devenant un produit fonctionnaliste et rationnel.

Il reste de la place dans ce primat du local pour une place raisonnée du jeu multiscalair. Notre besoin social de rapport à l'altérité ne peut en aucun cas se limiter à l'interaction permise par la richesse de quelques lieux. De même que le tout mobile est à proscrire (celui d'une mondialisation effrénée où gestion de la distance n'est que mise en valeur de différentiels économiques ou générateur

d'entre-soi (Cosquer, 2022)), le tout local n'a pas de sens, tant il appauvrirait notre niveau d'interactions socio-territoriales.

Un juste équilibre est donc à trouver : il doit nécessairement pencher du côté de la hyperproximité plus que de l'hypermobilité. Cela suppose de redonner du sens à la distance : elle ne doit en rien être proscrite mais pour être opérante est doit générer une réelle plus-value en termes d'élargissement, notamment socio-culturel. C'est cet équilibre fragile, ce déséquilibre assumé mais contrôlé, qui compose ce que j'appelle de mes vœux *société hyperproxible*.

Conclusion : La société hyperproxible : un Droit à la cospatialité permis par la valorisation d'une ressource

L'hyperproximité, ce n'est en rien alors la logique du tout-proximité. Il eût été tout aussi contre-productif de se satisfaire de façon exclusive d'une quelconque autre échelle spatio-temporelle ; voire d'autres problèmes se seraient surajoutés. Paquot (2021) note ainsi :

« Qui n'a pas rêvé de trouver ce dont il a besoin pour son quotidien à deux pas de chez lui ? Non seulement de quoi manger, mais aussi la presse, la laverie automatique, la droguerie, l'épicerie bio et les services (coiffeur, médecin, kiné, réparateur de vélo, que sais-je encore ?). On appelait cela la vie de quartier. Lorsqu'on ouvre un hypermarché à la périphérie des villes, accessible aux seuls consommateurs motorisés, l'on déplace la centralité quotidienne. De même en «ubérisant» la plupart des activités afin que des coursiers viennent vous livrer à domicile, l'on transforme le rez-de-chaussée des villes en tuyaux aux murs aveugles. Plus de

contact humain, des applications smartphone, « Tapez 1, tapez 2 et validez votre paiement par carte bancaire». Comme le dit Jean-Luc Godard : «Avant, il y avait machin, maintenant, c'est machine !» »

En effet, d'une part, l'ensemble des dimensions fonctionnelles et consommatoires de la ville ne sauraient être présentes à l'échelon de la proximité, et d'autre part, l'ensemble des dimensions socio-spatiales de la ville ne saurait être représenté s'il n'existe pas des lieux capables de créer par leur cospatialité (Lévy, 1999 ; Sturm, 2016) du lien entre les différentes strates territoriales de la ville, permettant l'échange, le brassage et donc l'urbanité. Si la proximité est ressource, l'hyperproximité est alors un actif territorial qui se doit d'être socialement partagé.

Les lieux fonctionnels ou marchands, ou du moins certains d'entre-eux, doivent pouvoir se muer en commutateurs spatiaux, permettant de favoriser les interactions entre les différentes strates territoriales, permettant de créer les conditions de la co-présence, entre usagers proches et lointains, entre usagers occasionnels et réguliers, entre habitants et allochtones, entre badauds inscrits dans des profils d'usages et des stratégies d'appropriation territoriale différentes. L'ennemi n'est pas la mobilité, essentielle à la diversité, et ce n'est pas l'enfermement dans une échelle de proximité qui saurait apporter la solution. L'existence même de formes de centralité valorisables à des échelles territoriales différentes est donc une condition sine qua non d'une plénitude de centralité ou d'urbanité.

Il existerait alors un Droit à l'hyperproximité, entendu comme droit à la cospatialité. Il s'agit d'un droit militant, au sens où Henri Lefebvre entendait le Droit à la ville : pas simplement quelque chose qui nous est autorisé mais quelque

chose qu'on se doit d'assumer pleinement, de revendiquer, de défendre, non comme une alternative exclusive à un autre mode de fonctionnement spatial (celui d'une société hypermobile) mais comme une possibilité qui ne doit pas être réservée à une franche de la population plus proxible que les autres.

Dès lors la quête de la proxibilité, voire de l'hyperproxibilité, est un enjeu majeur dans une société qui se veut plus juste et plus responsable. Mais pour cela, nul besoin de la confronter à la mobilité, elle-même nécessaire à notre fonctionnement social. Les abus du tout automobile, témoin d'un temps révolu, ne nous ferons pas oublier que la mobilité est un acquis socio-territorial, au même titre que la proxibilité doit en devenir un.

Références bibliographiques :

- Adams J., 2000. "Hypermobility", *Prospect Magazine*, 20 mars <https://www.prospectmagazine.co.uk/essays/56116/hypermobility>
- Ascher F., 1997, « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme », *Les Annales de la recherche urbaine*, 77, 1, p. 112-122.
- Ascher F., 2002, « Les nouveaux principes de l'urbanisme : le chrono-urbanisme », *Le Cahier Millénaire* 3, 27, p. 65-66.
- Bachelard G., 1957, *La poétique de l'espace*, Éd. critique, Paris, PUF, Quadrige.
- Colletis G. & Pecqueur B., 1993. « Intégration des espaces et quasi-intégration des firmes : vers de nouvelles rencontres productives ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 3 : 489-508.
- Colletis G. & Pecqueur B., 2005, « Révélation de ressources spécifiques et coordination située », *Économie et institutions*, 6-7 | 2005, doi.org/10.4000/ei.900
- Colin F., 2020, *La condition alter-urbaine, entre pratiques habitantes et imaginaires. Les territoires de Brest et Québec au quotidien.*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 570 p.
- Cosquer C., 2022. « Devenir « citoyen·ne du monde », cultiver l'entre-soi blanc : les « expat' » français·es à Abu Dhabi », *Mouvements*, S2, 168-178. <https://doi.org/10.3917/mouv.hs02.0168>
- Cremaschi M., 2022, « Ville du quart d'heure, ville des GAFA ? », *Métropolitiques.eu*.
- Crozet Y., 2016, *Hyper-mobilité et politiques publiques : changer d'époque ?*, Paris, Economica, Méthodes et approches.
- Flament E., 1975. « Quelques remarques sur l'espace touristique », *Noroi*, n°88. p. 609-621. doi.org/10.3406/noroi.1975.3481
- Frétigny J.-B., 2015. « L'hypermobilité : une figure introuvable ? », *SociologieS*, doi.org/10.4000/sociologies.5166
- Gallaud D., 2018. « Dynamiques de proximité : pistes de réflexion pour un enrichissement des modèles : Le cas de l'approvisionnement de la restauration collective ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1077-1097. doi.org/10.3917/ru.185.1077
- Goffman E., 1998, *Les rites d'interaction*, Paris, Ed. de Minuit (Le sens commun), 230 p.
- Gwiazdzinski L., 2009, « Chronotopies - L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures (Chronotopia - The happening and the ephemeral in the 24 hour city) », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 86, 3, p. 345-357.
- Kärholm M., 2009, « To the rhythm of shopping - on synchronisation in urban landscapes of consumption », *Social & Cultural Geography*, 10, 4, p. 421-440.
- Kaufmann V., *Re-thinking Mobility*, Burlington, Ashgate, 2002.
- Le Goix R., 2004, « Quartiers fermés, intérêts particuliers », *Urbanisme*, 337.
- Lebrun N. (dir.), Considère S., Leloup F., Luxembourg C., Moullé F., Pupier P., Reitel B. & Verherve M., 2015. *Les représentations politiques et citoyennes dans le cadre de l'Eurométropole (RPCFE)*, rapport de recherche Institut des Frontières et Discontinuités pour la Région Nord-Pas-de-Calais, 93 p.
- Lebrun N., 2022, « Proximité », glossaire de *Géoconfluences*
- Lebrun N., 2023, *Réinterroger la centralité marchande. Pôles, territoires, discontinuités et réseaux au service de la centralité*, mémoire d'HDR, Université Paris 8, <https://hal.science/tel-03961158>
- Lefebvre H., 1968, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris
- LeGates, R.T. & Stout, F. (dirs.), 1998, *Early urban planning: 1870 - 1940*, London, Routledge
- Lévy J., 2004, « Serendipity. », *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales*.
- Lévy J., 2013, *Urbanité(s)*, documentaire 1h18, France.
- Marchal, H. & Stébé, J.-M., 2013. « Repenser la centralité : l'exemple d'une ville moyenne française » *Sociologie et sociétés*, 45, 2, 111-128.
- Moreno C., 2020, *Droit de cité : de la ville-monde à la ville du quart d'heure*, Paris, les Éditions de l'Observatoire.
- Moreno C., 2021, « Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité », *Constructif*, N° 60, 3, p. 75-78.
- Offner J.-M., 2021, « La ville du quart d'heure ne peut être le modèle suprême de la pensée urbaine », *Le Monde*.

Paquot T., 2021, « La ville du quart d'heure », *Esprit*, Avril, 4, p. 22-24.

Pecqueur B., 2018. « Eloge de la proximité géographique » in Talandier M. et Pecqueur B., *Renouveler la géographie économique*, Economica, Paris, p. 21-30

Pernot D., 2021, *Faire ses courses à l'heure du drive : vers un renouvellement des espaces-temps de l'approvisionnement des ménages.*, Thèse de doctorat, Marne-La-Vallée, Université Paris-Est, 411 p.

Perry C., 1929, *The Neighbourhood Unit (Monograph I), Neighborhood and Community Planning, of the Regional Survey of New York and Its Environs. V*, New York.

Pinçon-Charlot M., Preteceille E. & Rendu P., 1986, *Ségrégation urbaine - Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Anthropos, 308 p.

Soumagne J., Desse R.-P., Gasnier A., Guillemot L. & Pujol C., 2013, *Chronotope « Aménagement spatio-temporel pour des villes résilientes »*, rapport PUCA au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Angers.

Sturm H., 2016, « La cospatialité: La superposition des territoires révélée par la marche », dans *Le génie de la marche*, Hermann, p. 56-73.

Torre A., 2009. « Retour sur la notion de Proximité Géographique », *Géographie, économie, société*, 11, 63-75. <https://www.cairn.info/revue--2009-1-page-63.htm>.

Zouari N., 2020, *Derrière le « ghetto », la centralité minoritaire : le rôle de la présence commerciale dans un quartier d'habitat social en rénovation*, Thèse de doctorat, Université de Lyon.

Pour citer cet article :

LEBRUN Nicolas, « De la proximité en tant que ressource territoriale à la proxibilité en tant qu'actif territorial. Pour une société hyperproxible dans un monde en transitions. », 4 | 2024 - *Représentations de la proximité*, GéoProximitéS, URL : <https://geoproximities.fr/ark:/84480/2024/03/11/de-la-proximite-en-tant-que-ressource-territoriale-a-la-proxibilite-en-tant-quactif-territorial-pour-une-societe-hyperproxible-dans-un-monde-en-transitions/>



CC BY-NC-SA 4.0 DEED

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International